



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 6 février 2024 — Vol. 47 N° 33

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (1)

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

2024

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 6 février 2024 — Vol. 47 N° 33

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Geneviève Guilbault	1
M. Monsef Derraji	2
M. Etienne Grandmont	2
Auditions	3
Union des municipalités du Québec (UMQ)	3
Fédération québécoise des municipalités (FQM)	11
CAA-Québec	20
Piétons Québec	30
Association du camionnage du Québec (ACQ)	38
Pas une mort de plus	46
Accès transports viables	55
Vivre en Ville	64

Autres intervenants

M. François Jacques, vice-président

M. Yves Montigny

M. Frédéric Beauchemin

M. Mathieu Lemay

Mme Agnès Grondin

- * M. Normand Dyotte, UMQ
- * M. Philippe Biuzzi, idem
- * M. Jacques Demers, FQM
- * M. Pierre Châteauvert, idem
- * Mme Sophie Gagnon, CAA-Québec
- * M. André Durocher, idem
- * Mme Isabelle Godbout, idem
- * Mme Véronique Fournier, Piétons Québec
- * Mme Sandrine Cabana-Degani, idem
- * M. Marc Cadieux, ACQ
- * M. Yves Maurais, idem
- * Mme Alexandra Deschênes, Pas une mort de plus
- * Mme Ann-Julie Rhéaume, idem
- * Mme Katherine Korakakis, idem
- * M. Jean-François Gagné, idem
- * Mme Marie-Soleil Gagné, Accès transports viables
- * Mme Angèle Pineau-Lemieux, idem
- * Mme Jeanne Robin, Vivre en Ville
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 6 février 2024 — Vol. 47 N° 33

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (1)

(Neuf heures cinquante-deux minutes)

Le Président (M. Jacques) : Bonjour à tous. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Dufour (Mille-Îles) est remplacée par M. Beauchemin (Marguerite-Bourgeoys).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le secrétaire. Nous débuterons ce matin par les remarques préliminaires, puis nous entendrons par la suite les organismes suivants : l'Union des municipalités du Québec, la Fédération québécoise des municipalités et CAA-Québec.

J'invite maintenant la ministre des Transports et de la Mobilité durable à faire ses remarques préliminaires. Vous disposez de six minutes.

Mme Geneviève Guilbault

Mme Guilbault : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour à vous. Bonjour à toute l'équipe de la commission, votre secrétaire et autres collègues, les gens de l'audiovisuel, les gens qui nous permettent d'être ici en commission. Toujours important de commencer par vous, parce que, sans vous, évidemment, il n'y aurait pas de commission. Donc, bonjour à mes collègues qui m'accompagnent aussi, députée d'Argenteuil, député de Masson, député de René-Lévesque. Merci d'être ici avec moi aujourd'hui. À mes estimés collègues des oppositions, bien sûr, le nouveau porte-parole en transports à l'opposition officielle, que j'affectionne beaucoup. Alors, très heureuse d'entamer les travaux officiellement avec le député de Nelligan, le député de Marguerite-Bourgeoys, le député de Taschereau, avec qui j'ai déjà passé plusieurs heures en commission dans la précédente session parlementaire. Bonjour à tous ceux qui sont ici ce matin, mes équipes aussi. Vous reconnaissez, pour... en tout cas, pour le député de Taschereau, qui a passé plusieurs heures en commission avec nous, mon même sous-ministre adjoint, Jérôme Unterberg, qui va nous accompagner aussi pour ce deuxième projet de loi depuis qu'on est... que je suis, en tout cas, aux Transports et à la Mobilité durable. J'ai ici Dave Gravel, mon conseiller politique, qui a beaucoup, beaucoup travaillé avec moi sur la sécurité routière. Derrière moi, mes équipes du ministère, des équipes, aussi, de la Justice, donc des gens... et de la SAAQ, bien sûr, aussi, mais il y en a aussi dans la salle en arrière, là, donc des équipes du ministère, de la SAAQ et de la Justice qui sont venues nous assister pendant ces travaux-là, pendant cette première partie, les consultations particulières, qui est toujours une partie très, très, très intéressante.

Et là-dessus, je vais d'abord saluer les gens de l'UMQ... je pense qu'il y a peut-être des gens des futurs groupes aussi dans la salle ou, du moins, qui nous écoutent, mais les gens de l'Union des municipalités du Québec qui sont ici avec nous ce matin, le premier groupe qui, je pense, était aussi, comme on se le disait, le premier groupe dans notre dernier projet de loi, parce qu'on s'est quittés, tout juste avant les fêtes, sur notre précédent projet de loi sur l'expropriation. Aujourd'hui, on est dans la sécurité routière, mais toujours heureuse de vous avoir, messieurs. Toujours intéressant d'entendre les unions municipales, bien sûr, sur des projets de loi aussi importants que celui de la sécurité routière.

Alors, bonjour à tous, les équipes de mes collègues, à tout le monde qui nous écoute.

Je l'ai dit, on est sur la sécurité routière aujourd'hui, puis je suis vraiment très heureuse. C'est toujours intéressant de faire des projets de loi puis de faire avancer les choses dans la société, mais je dois dire que la sécurité routière, en plus de me rappeler mes précédentes fonctions de la Sécurité publique, c'est un sujet qui nous touche tous, je dirais, sur le plan humain, très personnel, parce que soit on a des enfants... et toute la question des zones scolaires est très présente dans ce projet de loi là, on a des enfants, on a des personnes vulnérables autour de nous, on a tous eu des histoires de gens qui ont vécu des situations et on a tous à cœur la sécurité non seulement de nos jeunes, là, mais de l'ensemble des gens dans la société. Puis, aujourd'hui, avec ce projet de loi là, on franchit un autre pas pour sécuriser le réseau routier, sécuriser des zones où il y a des clientèles vulnérables. Je l'ai dit, j'ai parlé des zones

scolaires. Il y aura aussi toute la question des appareils de détection, les photoradars comme on appelle communément, mais qui sont appelés des ACA, là, dans diverses... dans la littérature, et tout ça. Mais, bref, on va introduire davantage de photoradars puis une façon différente d'utiliser les photoradars, qui va à la fois être plus efficace et moins lourde sur nos systèmes, notamment nos ressources judiciaires, nos ressources policières. Donc, on aura l'occasion de l'aborder.

Il y a diverses autres choses dans ce projet de loi là, mais je ne vais pas être... je ne vais pas... je ne vais pas faire le tour exhaustivement parce qu'on aura l'occasion d'y revenir, entre autres en étude détaillée. Mais je veux simplement remercier tous ceux qui vont venir prendre du temps pour nous rencontrer aujourd'hui, demain, jeudi, tous ceux qui vont, par ailleurs, envoyer des mémoires et des commentaires aussi pour nous alimenter. Les consultations particulières, pour moi, c'est toujours très important et, par expérience, c'est mon neuvième projet de loi, ça teinte beaucoup, souvent, les amendements ou les discussions qu'on a par la suite en étude détaillée, de façon très constructive et pertinente. Alors, merci à l'avance à tous ceux qui vont venir nous enrichir de leurs points de vue, quels qu'ils soient.

Alors, merci, tout le monde. Et, encore une fois, merci, M. le Président, d'être encore ici à présider cette même commission.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle, M. le député de Nelligan, à faire ses remarques préliminaires pour une période de 3 min 36 s.

M. Monsef Derraji

M. Derraji : Merci, M. le Président. Je vais commencer par vous. Merci de présider nos travaux. Un merci aux membres de la commission. Je tiens aussi à saluer Mme la ministre — c'est mon premier projet de loi avec elle, figurez-vous, ça fait six ans que je suis au Parlement, ou je peux utiliser «à l'aube de la sixième année», cinq ans — que j'affectionne aussi. Et merci pour le... votre gentil mot, mais aussi merci d'avoir offert le briefing technique hier. Les équipes étaient là. Nous avons quand même eu pas mal d'information, je tiens à le souligner. Ce n'est pas toujours l'habitude ici d'avoir ce genre de briefing. Nous avons reçu aussi la présentation. Merci à vos équipes qui étaient là. Donc, c'est toujours très apprécié. Donc, salutations aux collègues de Mme la ministre, de la partie gouvernementale. Salutations à mon collègue de Marguerite-Bourgeoys, salutations à mon collègue, aussi, de Taschereau.

Donc, très heureux d'entamer la discussion sur la sécurité routière. Et Mme la ministre l'a très bien mentionné, on est tous touchés par les enjeux de la sécurité routière. Et j'espère, j'espère qu'au bout de cet... de cet... des échanges qu'on va avoir avec les groupes qui vont venir, qui ont pris la peine de préparer des mémoires, de nous envoyer des commentaires, on va se donner tous d'un cadre législatif à la hauteur de la sécurité routière pour l'ensemble des Québécoises et des Québécois, qu'on soit parent, ami ou membre de la famille qui a souffert d'une manière directe ou indirecte d'un enjeu lié à la sécurité routière. J'espère que... À part la mise en oeuvre du plan d'action en sécurité routière, que je salue, le projet de loi ramène des éléments importants pour... pour légiférer et donner suite au plan d'action. Le dernier bilan routier donne raison à ce projet de loi, qui était quand même très alarmant. Il y a une forte hausse du nombre de piétons décédés. Et aussi ce que j'ai noté, c'est 22 % par rapport à la moyenne de 2017 à 2021. Donc, c'est très important, améliorer la sécurité, surtout les usagers vulnérables comme les élèves. Je note aussi qu'il va y avoir des actions par rapport aux alentours des écoles. C'est un bon point. J'espère qu'on va travailler en concertation avec surtout les gouvernements de proximité, je nomme les villes. Donc, aujourd'hui, nous avons l'occasion de rencontrer l'Union des municipalités du Québec et la Fédération québécoise des municipalités. C'est un enjeu qu'on doit travailler en toute collégialité. La sécurité routière concerne tout le monde, et c'est très important de la faire en concertation.

• (10 heures) •

Je note que le projet de loi... et ça, Mme la ministre va... va m'entendre parler de ce... de ça, je dirais, tout au long de nos échanges avec le groupe concerné, c'est le manque de mesures dans le projet de loi afin de sévir contre l'alcool au volant. J'ai moi-même déposé une pétition, la pétition est en cours. C'est... C'est important de le souligner, le Québec est la seule juridiction canadienne qui a encore la limite légale d'alcoolémie à 0,08. Ailleurs au Canada, la limite a baissé de 0,05. Le résultat, c'est qu'il y a un nombre de... le nombre de victimes est toujours présent. Mais je sais que Mme la ministre est préoccupée par cet enjeu, il faut sauver des vies, mais donnons-nous les moyens, y compris un cadre législatif qui va nous aider à atteindre notre but.

Donc, très hâte à commencer le travail, M. le Président, hâte à entendre les groupes, qui vont enrichir nos discussions, et très hâte à commencer l'étude de ce projet de loi très, très rapidement. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. J'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Taschereau, à faire ses remarques préliminaires pour une période de 1 min 12 s.

M. Etienne Grandmont

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Bien, d'abord, merci à vous de nous... de présider encore cette séance importante. Merci, Mme la ministre, là, d'avoir répondu à l'appel des parents mobilisés autour des écoles, d'abord. Ça a été comme le... l'élément déclencheur, en fait, de cette... de cette proposition de projet de loi. Merci, évidemment, aux collègues qui sont présents des... du... de la partie gouvernementale et des oppositions, merci aux collègues. Et merci, évidemment, à tout le personnel qui accompagne, tant pour leurs connaissances techniques que pour leurs connaissances... techniques aussi, mais d'une autre nature.

Oui, effectivement, bien, c'est une bonne... c'est une bonne nouvelle d'aller de l'avant sur la question de la sécurité routière. C'est un enjeu qui touche toute la population du Québec. C'est un enjeu qui préoccupe toute la population du Québec. Donc, c'était attendu. J'ai moi-même travaillé à plusieurs reprises dans ma vie sur ces enjeux-là. J'ai participé à la consultation, en 2017, organisée par la SAAQ. Ça a donné, évidemment, des résultats intéressants, mais pas assez satisfaisants, pas assez... qui ne nous ont pas fait assez avancer. On le voit, encore beaucoup d'accidentés, de blessés graves sur les routes. On a de la misère à améliorer notre bilan routier au Québec.

Donc, ce qu'il y a dans la proposition, actuellement, est intéressant, mais, encore une fois, même si c'est un pas dans la bonne direction, je pense qu'on pourrait en faire plusieurs autres, et c'est un peu le sens des interventions que je ferai dans les... dans les jours qui viennent. Merci.

Auditions

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député. Je vous remercie. Et nous allons maintenant débiter nos auditions.

Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Union des municipalités du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Donc, je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé.

Union des municipalités du Québec (UMQ)

M. Dyotte (Normand) : Alors, merci beaucoup. Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable, M. le Président de la commission, Mmes et MM. les membres de la commission, bon matin à tous et à toutes. Je vous remercie de nous donner l'occasion aujourd'hui de vous faire part de nos commentaires sur le projet de loi 48, portant sur la sécurité routière dans nos milieux. Je suis accompagné aujourd'hui par Philippe Biuzzi, conseiller aux politiques à l'Union des municipalités du Québec.

Depuis maintenant plus de 100 ans, l'UMQ rassemble les gouvernements de proximité de toutes les régions du Québec afin de mobiliser l'expertise municipale, accompagner ses membres dans l'exercice, donc, de leurs compétences et valoriser la démocratie municipale. Nos membres représentent plus de 85 % de la population et du territoire du Québec.

D'entrée de jeu, l'UMQ souhaite rappeler son soutien au Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, dévoilé le 22 août 2023 par le gouvernement du Québec. Les municipalités y sont désignées, à juste titre, comme étant des partenaires essentiels dans l'atteinte de l'objectif central du plan d'action, soit la Vision Zéro. Les municipalités, à titre de gestionnaires d'un réseau routier de 107 000 kilomètres, sont incontournables dans la mise en place de l'approche du système sûr, approche sur laquelle repose le plan d'action. L'UMQ accueille favorablement ce projet de loi, qui vise à contribuer à l'atteinte de la Vision Zéro. Elle considère toutefois que le projet de loi 48, dans sa forme actuelle, ne permet pas tout à fait aux municipalités de jouer leur plein rôle de partenaires essentiels de la sécurité routière. L'UMQ tient donc à attirer l'attention de la commission sur certains aspects du projet de loi qui pourraient être bonifiés.

Premièrement, les nouvelles mesures quant aux zones scolaires, soit l'obligation de les aménager de manière sécuritaire et d'y abaisser la limite de vitesse de base à 30 km/h, auront assurément pour effet d'améliorer la sécurité des enfants aux abords des écoles. Toutefois, les investissements nécessaires à l'aménagement sécuritaire et à la révision des limites de vitesse des zones scolaires prévus par le projet de loi 48 nécessiteront des investissements beaucoup plus importants que ceux prévus au plan d'action. Ces investissements incomberont, en partie, aux municipalités. L'UMQ recommande donc de prévoir un financement substantiellement plus important du gouvernement du Québec pour l'aménagement sécuritaire et la révision des limites de vitesse des zones scolaires. À cet effet, le déploiement des systèmes de détection est une avenue intéressante pour financer cette obligation. Nous y reviendrons. En ce qui a trait à l'entrée en vigueur de ces obligations, le projet de loi prévoit que l'obligation d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire entrera en vigueur à une date déterminée par le gouvernement. L'union souhaite que le gouvernement du Québec prenne en compte les délais de planification et de réalisation des travaux de réaménagement et le fait que les exigences permettant de remplir cette obligation ne sont pas encore connues pour fixer la date d'entrée en vigueur. Elle invite également le gouvernement du Québec à la consulter au préalable. L'UMQ demande donc d'offrir une prévisibilité aux municipalités quant à l'entrée en vigueur de l'obligation d'aménager de façon sécuritaire les zones scolaires et du changement de limite de vitesse maximale en zone scolaire. Cette prévisibilité est d'autant plus importante dans la possibilité qu'une municipalité pourrait décider de fixer une limite de vitesse différente à 30 km/h. Cette possibilité est primordiale puisque le respect d'une limite de vitesse dépend notamment de l'aménagement de la voie de circulation. De fait, la vitesse moyenne sur une voie de circulation peut être plus grande dans une zone scolaire à 30 km/h que lorsque la limite de vitesse y est de 40 km/h. Cela démontre toute l'importance de l'aménagement des voies de circulation et de la capacité de contrôle de la limite de vitesse. Le projet de loi prévoit que le gouvernement fixera des conditions par règlement pour que les municipalités puissent fixer une limite de vitesse différente. Or, les municipalités sont les plus à même d'établir la limite de vitesse, qu'elle soit en deçà ou au-dessus de 30 km/h, en fonction des caractéristiques des voies de circulation dont elles ont la responsabilité. En respect de l'autonomie municipale, l'UMQ recommande de ne pas permettre au gouvernement de prescrire par règlement des conditions quant à la fixation par une municipalité d'une vitesse autre que 30 km/h en zone scolaire.

Revenons aux systèmes de détection. L'union accueille favorablement les mesures visant un déploiement accéléré des systèmes de détection au Québec. Ces appareils ont largement fait leurs preuves et peuvent devenir une

pièce maîtresse du contrôle du respect du code de sécurité routière, tout en représentant une source de financement des initiatives municipales en sécurité routière. Dans une volonté de collaborer à ce déploiement, l'UMQ fait plusieurs propositions visant à permettre une véritable participation des municipalités à ce déploiement. Premièrement, que toutes les municipalités qui souhaitent mettre en place un régime de sanctions administratives pécuniaires en matière municipale puissent le faire afin qu'elles puissent prendre part au régime de SAP spécifiques aux systèmes de détection. Sur le réseau routier municipal, qu'il soit prévu qu'un système de détection peut être utilisé de facto sur les chemins publics identifiés à cet effet dans un plan de sécurité élaboré par une municipalité ou une municipalité régionale de comté, que l'utilisation de systèmes de détection appartenant à une municipalité devrait être permise et qu'il soit prévu qu'une partie des sommes destinées au Fonds de la sécurité routière découlant de l'utilisation, sur les réseaux routiers d'une municipalité, des systèmes de détection appartenant au ministère des Transports et de la Mobilité durable puissent être versée directement à cette municipalité afin de financer le réaménagement des endroits contrôlés par un système de détection sur son réseau routier. Finalement, que l'entièreté des sommes destinées au Fonds de la sécurité routière découlant de l'utilisation d'un système de détection appartenant à une municipalité puisse être utilisée pour financer ses initiatives de sécurité routière.

En terminant, l'union souhaite porter à l'attention des membres de la commission certains ajouts proposés à l'encadrement par les municipalités de la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics du réseau routier municipal. Les ajouts proposés augmenteront la charge administrative des municipalités sans gain supplémentaire en matière de sécurité routière. Le projet de loi vient rendre obligatoire la tenue de procédures supplémentaires précédant l'édiction d'un règlement municipal concernant la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics du réseau routier municipal, nommément la tenue d'une assemblée publique. Il vient également obliger la transmission d'un rapport établissant que la circulation des VHR, dans des conditions prescrites, est sécuritaire. Or, le gouvernement du Québec a pris l'engagement, dans la Déclaration de réciprocité concernant le nouveau partenariat entre le gouvernement du Québec et les gouvernements de proximité, signée en décembre 2023, de mettre en oeuvre un chantier de travail concernant l'allègement de la charge administrative municipale et de certains processus gouvernementaux. L'ajout de ces obligations ne s'inscrit pas dans l'esprit de cet engagement. L'UMQ recommande de ne pas obliger une municipalité à tenir une assemblée publique sur le projet de règlement de circulation de véhicules préalablement à l'édiction du règlement et de ne pas obliger une municipalité à transmettre à la ministre, avec le règlement, un rapport établissant que la circulation des véhicules hors route, dans les conditions prescrites, est sécuritaire.

Alors, je vous remercie de votre attention. Nous sommes maintenant disponibles pour répondre à vos questions.

• (10 h 10) •

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. Dyotte, pour votre exposé. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour une période de 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Merci, messieurs, à nouveau, d'être... d'être ici aujourd'hui. Très, très, très intéressant.

Il y a divers points là-dedans. Puis, si on a le temps... On a 16 minutes, vous m'avez dit, M. le Président? Bon. Parfait. Et j'ai mon collègue de René-Lévesque qui voudra... qui est un ancien élu municipal aussi, comme vous savez, donc qui aura des questions pour vous.

Alors, moi, je vais y aller... Comme je dis, j'ai deux, trois choses, mais je veux commencer par, évidemment, là, toute la question des radars photo, parce qu'à la fois la disponibilité d'un plus grand nombre, le choix des sites d'installation, puis la manière de répartir non seulement les revenus mais aussi les dépenses, parce que vous dites : L'entièreté des sommes pourrait être retournée aux municipalités... Bien, vous dites : L'entièreté des sommes qui seraient allés au fonds devrait être versée aux municipalités. Donc, est-ce que vous, vous déduisez les frais de gestion, les frais? Parce qu'en fait c'est un peu ça, mon point, c'est que l'acquisition des photoradars... L'idée, en étant un peu gestionnaire de l'ensemble du parc d'ACA, si on veut, c'est de pouvoir faire des appels d'offres groupés, d'être plus attractifs sur les marchés et de pouvoir aussi nous assurer que les critères dans le choix des appareils vont répondre aux critères puis aux besoins de l'entièreté des partenaires qui vont devoir composer, puis manipuler, puis traiter ces... le fruit de ces produits-là. Donc, il y a comme une logique derrière ça. Puis, en même temps, c'est quand même des investissements, ça devient des actifs, finalement, qu'on possède, puis après ça non seulement l'acquisition, l'installation, mais ensuite l'entretien. Souvent, on a des contrats pour l'entretien.

Bref, il y a un ensemble de choses là-dedans qui font qu'en ce moment, puis vous savez probablement qu'en ce moment on a le PPCM, là, le projet pilote de coopération municipale, depuis environ 10 ans, je pense, qu'on me disait, auquel on va mettre un terme finalement avec la nouvelle façon de faire, mais donc, en ce moment, il y a un partage qui est fait avec les municipalités, en déduisant les frais qui sont les frais que je vous exposais tout à l'heure, puis l'excédent ayant... allant dans les fonds, de toute façon, est réinvesti en sécurité routière, tu sais, le TAPU puis le programme... mais c'est-à-dire le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière. C'est des exemples. Puis d'ailleurs on a eu des excédents aussi au Fonds de l'assurance automobile, dont on a réinvesti un 44 millions, de mémoire, en sécurité routière. Donc, il y a déjà des sommes qui, de toute façon, retournent dans les... la sécurité routière.

Bref, concrètement, qu'est-ce que vous souhaiteriez modifier là-dedans, dans la mesure où il y a quand même des dépenses importantes qui doivent être faites à l'origine avant qu'on ait des revenus?

M. Dyotte (Normand) : Oui. Alors, bien, écoutez, Mme la ministre, dans un premier temps, on est partenaires, évidemment, les municipalités, dans tout ce qui est le projet de loi et les actions qui sont à venir. Alors, nous, ce qu'on dit, c'est qu'on veut faire partie de la solution. On connaît bien les territoires, nos territoires, dans le fond, les

municipalités, on connaît les endroits aussi où il y a des risques d'accident, donc on veut intervenir, pouvoir intervenir avec, entre autres, des photoradars sur les endroits les plus accidentogènes. Alors, je pense que de faire partie aussi d'un appel d'offres regroupé, comme vous le mentionnez, c'est une excellente, je pense, proposition. Évidemment, je pense qu'il peut y avoir des prix évidemment à la baisse dans ce contexte-là. Donc, dans ce contexte-là, on veut participer et les installer aux endroits les plus appropriés.

Maintenant, oui, il y a des coûts, il y a des dépenses relatives à ça, évidemment. Alors, il y a des revenus et des dépenses. Mais avec le projet de loi et ce que vous mentionnez aussi de pouvoir avoir, au niveau de l'allègement des cours municipales et de pouvoir participer avec un processus plus administratif que légal dans le règlement, dans le fond, des... des contraventions qui vont être données, bien, ça vient diminuer les coûts. Alors, à quelque part, ces argent-là vont nous servir à réaménager, évidemment, c'est sûr, les endroits, entre autres, les zones scolaires, qui sont les plus problématiques. Alors, on est conscients que oui, il y a des dépenses, mais on pense qu'à la limite, si on fait les bons choix, les bons endroits pour installer des... les photoradars, bref, on est capables de prendre ces... ces sommes-là pour les réinvestir adéquatement pour l'aménagement des zones scolaires, entre autres.

Mme Guilbault : Oui, effectivement. Puis d'ailleurs j'aimerais faire une mini parenthèse parce qu'on parle beaucoup... les municipalités qui sont des partenaires... Puis vous avez probablement regardé le plan d'action, bien, je sais que vous l'avez regardé, vous étiez vous-même au lancement du plan d'action le 22 août dernier, le plan, le tout premier plan d'action qu'on a déposé en matière de relations entre le MTMD puis les municipalités, qui donne suite à une mesure de... de notre plan d'action, qu'est-ce que vous en pensez? Est-ce que vous considérez que, concrètement, ça va nous aider à mieux travailler ensemble, entre autres, pour la question des aménagements puis les questions de... de travailler en partenariat concrètement pour pouvoir répondre ensemble aux objectifs? Parce que la majorité des... la majorité des écoles sont sur votre réseau, alors c'est sûr que, tu sais, si on veut atteindre nos objectifs, on a besoin de mieux travailler ensemble, donc est-ce que, rapidement, là, est-ce que vous pensez que c'est un pas dans notre... dans la même... dans la bonne direction?

M. Dyotte (Normand) : Oui. Mais absolument, Mme la ministre, c'est un pas dans la bonne direction.

On sait aussi qu'il y a plusieurs accidents dans diverses municipalités, donc il est important qu'il y ait des mesures qui soient mises en place. Vous parlez, entre autres, de mesures coercitives à certains endroits aussi, avec les amendes. On pourrait revenir peut-être un peu plus loin. Bien, bref, je pense que c'est un pas qui va vers l'avant aussi pour assurer une meilleure sécurité, hein, on veut éviter, évidemment, les accidents qui sont survenus un petit peu partout dans les municipalités, donc, du Québec.

Et oui, définitivement, pour répondre à votre question, c'est un excellent pas en avant avec les différentes actions, mais avec quelques modifications, comme on le souhaite, comme on vient le mentionner dans notre mémoire.

Mme Guilbault : Puis sur les... pour revenir aux radars photo, parce que vous dites : On veut être partenaire, participer, en fait, si je décède bien, au choix de la localisation des radars sur votre... sur vos territoires municipaux. Puis à l'article 12 du projet de loi, oui, c'est ça, ici, à l'article 12, on dit : «Un système de détection peut être utilisé dans les endroits suivants». Puis là on vient prévoir explicitement la possibilité de le mettre dans une zone scolaire. Donc, on n'a... Finalement, tu n'as pas besoin de discuter où, tu sais, c'est prévu explicitement.

Et dans un lieu où il y a des travaux de construction, parce qu'on n'en a pas parlé, je n'en ai pas parlé en introduction, mais ça aussi, c'est une des clientèles qu'on considère vulnérables, nos travailleurs de chantier, puis toute la question des accidents sur les sites de travaux routiers.

Puis, par la suite, on dit : «Sur un chemin public désigné par le ministre [...] ou [...] partie d'un chemin public», et «une telle désignation est effectuée selon les critères déterminés par règlement». Et ensuite, on dit que... c'est ça, on convient des «modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité». Autrement dit, on vient maintenir l'idée, justement, d'un partenariat dans le choix des critères qui vont mener à la... la détermination des localisations. Alors, est-ce que ça, c'est... ça vous satisfait?

M. Dyotte (Normand) : Bien, je pense qu'effectivement, si on vient effectivement lire ce que vous mentionnez, c'est ce qu'on veut. D'ailleurs, effectivement, on veut effectivement pouvoir intervenir avec vous pour déterminer quels sont les meilleurs endroits, les plus stratégiques, pour poser ces futurs photoradars là. Tout à fait.

Par contre... Peut-être que M. Biuzzi...

M. Biuzzi (Philippe) : Oui, peut-être que je bonifierais. On considère que, de facto, en fait, là, comme pour les zones scolaires puis les zones de chantier, les... les endroits déterminés dans des plans de sécurité faits par des municipalités ou des MRC, qui sont financés, d'ailleurs, par le... le ministère des Transports, par le biais du Programme d'aide à la voirie locale, bien, que ces plans-là devraient aussi permettre d'identifier de facto des endroits où on peut mettre des... des radars photo en milieu municipal.

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait, d'autant plus que... Puis là, avec les sommes qu'on a ajoutées dans le TAPU... je ne sais pas si c'est le TAPU ou le PAFFSR, qui peut, entre autres, financer des diagnostics de sécurité, parce qu'il y a tellement d'écoles, c'est trois quarts, je pense, des écoles, ou un peu plus que le trois quarts qui est sur votre réseau. Alors, si on veut s'assurer d'avoir des aménagements sécuritaires obligatoires ou systématiques autour de nos écoles, ça commence, des fois, par un diagnostic de sécurité.

Donc, ça, est-ce que vous sentez que vos membres... ou est-ce que vous sentez un... je pense que oui, là, mais, tu sais, un peu un élan de dire : Effectivement, on va prendre le recensement de nos écoles, on va regarder concrètement c'est quoi, les problèmes? Parce que, tu sais, de dire : Il faut que toutes les écoles soient sécuritaires, c'est sûr que c'est beau, en théorie, mais, en pratique, dans la vraie vie, ça peut être compliqué, selon le chemin municipal, selon qu'il est provincial, selon qu'il y a de la circulation lourde ou non.

Alors, est-ce que vous sentez l'adhésion des membres pour aller dans le sens d'on va faire des diagnostics de sécurité puis on va s'assurer de savoir précisément comment sécuriser? Parce que, par exemple, si on obtient une subvention, des fois, ça peut être tentant de faire... de refaire un trottoir ou de faire autre chose ailleurs que ça. Est-ce que vous sentez que c'est une réelle priorité pour vos membres que de choisir des projets qui vont dans le sens de la sécurité, entre autres, autour des écoles?

M. Dyotte (Normand) : Bien oui, tout à fait. Des plans de sécurité routière que l'on doit faire, les municipalités, pour justement assurer la sécurité aux abords des écoles, c'est un élément fort important. Mais on sait fort bien aussi qu'il va y avoir des investissements aussi à faire. Alors, on parle dans un milieu bâti. Quand on parle d'un nouveau milieu en construction, on peut prévoir immédiatement quelles sont les meilleures mesures à mettre en place et on dit que ça coûte moins cher. Quand on vient pour intervenir sur un milieu qui est déjà bâti, c'est plus difficile de modifier la rue, d'ajouter des trottoirs par la suite, etc. Donc, puis c'est surtout là... je vous dirais, la situation actuelle que nous connaissons. On va intervenir dans des milieux bâtis, alors c'est pour ça que... et ça ne se fait pas du jour au lendemain non plus.

Donc, il faut continuer nos plans de sécurité, les mettre à jour et après ça, bien, il faut identifier des pistes de solutions et il faut mettre ça dans nos PTI, hein, nos programmes triennaux d'investissement, et ça, bien, c'est un deux ans, un trois ans, un quatre ans. Donc, ça nous prend du temps, c'est pour ça qu'on dit, dans notre mémoire aussi, de nous laisser le temps de mettre les mesures en place, parce que ce n'est pas vrai que, si, dans quelques mois, on dit que la mesure tombe, que nos aménagements vont être, évidemment, modifiés en conséquence. Donc, là-dedans, je pense qu'il faut s'ajuster pour être certains de mettre en place les mesures importantes.

• (10 h 20) •

Mme Guilbault : Oui. Bien, absolument, puis moi, je suis tellement d'accord avec vous, ce que vous dites, c'est très vrai.

Puis quand on a commencé à... quand j'ai commencé à travailler sur le plan de sécurité routière, c'est ça, c'est que la quasi-totalité des écoles sont déjà existantes, dans des milieux bâtis, avec des marges de manoeuvre des fois limitées. Alors, c'est pour ça que je dis que même si, en théorie, on voudrait tous que ça aille vite puis que les écoles soient sécuritaires du jour au lendemain, ça prend des diagnostics adaptés à chacun des milieux puis, ensuite de ça, des moyens en conséquence. Alors... alors, c'est... Bref, c'est très vrai de le dire.

C'est pour ça, d'ailleurs... puis là je cherche le numéro de la mesure, exactement, mais dans toute la politique d'aménagement du territoire, là, dans ce sur quoi travaille... dans le fond, c'est le PMO de la... de la PNAAT je pense, on a enchâssé deux éléments, dont celui de devoir tenir compte dorénavant... Bien, c'est le plan de mise en oeuvre de la politique nationale d'aménagement et d'architecture... d'architecture et d'aménagement du territoire pour... c'est un peu jargonneux, mon affaire, mais, bref, de s'assurer dans le... dans l'aménagement des futurs quartiers qu'on va résolument prendre en compte à la fois la mobilité, mais, tu sais, toutes les questions de sécurité dans la façon d'aménager les quartiers. Ça fait que ça, on est parfaitement d'accord là-dessus.

Peut-être un élément aussi que... Sur la question des VHR, là, parce que c'est quelque chose qui... puis c'est un peu en marge, mais, comme vous en avez parlé, il y a des cas dont on a plus entendu parler médiatiquement, de... mais, dans l'ensemble, actuellement, pour... pour ce que j'en sais, ça va relativement bien, les... les cas de municipalités qui veulent prévoir la possibilité de circuler sur les chemins. Donc, ça se déroule conformément. Il y a la résolution. On traite ça puis ça fonctionne.

Il y a des cas où il y a eu plus d'enjeux, mais vous, vous dites : N'ajoutons pas d'étape de plus, n'ajoutons pas de procédure, n'ajoutons pas de lourdeur parce que ça fonctionne déjà bien, si je comprends bien. Donc, de retirer les articles, vers la fin du projet de loi, là, qui parlaient de ça.

M. Dyotte (Normand) : Oui, tout à fait, c'est qu'on demande de retirer les obligations pour le moment et de prendre un moment de réflexion à cet effet-là. Vous le savez, à certains endroits, vous l'avez mentionné, Mme la ministre, ça va très bien. Il y a peut-être des endroits problématiques, on en convient, mais, dans la majorité des cas, ce qu'on entend, du monde municipal, donc, ça va bien. Je pourrais citer l'exemple, là, de la MRC Antoine-Labelle, entre autres, OK, où il n'y a eu aucune plainte reportée à la municipalité pour, justement, là, l'utilisation de la voie publique pour des traverses, entre autres, de VHR. Et ce sont des retombées économiques importantes pour certaines régions ou la majorité des régions du Québec. Alors, dans le cas que je viens de mentionner, on parle de 68 millions par année de retombées économiques des activités de VHR. Donc, c'est important aussi, encore une fois, d'alléger le processus dans le cadre où il n'y a pas de plainte, où les citoyens sont heureux de la situation.

Et, encore une fois, en termes de gouvernement de proximité, on ne veut pas, dans le fond, alourdir les processus administratifs, qu'on a mentionnés. Alors, c'est dans ce contexte-là qu'on dit que, pour nous, ça ne va pas être du mur-à-mur, il faudrait regarder, dans le fond, les endroits où ça fonctionne bien et ne pas systématiquement, là, rendre obligatoire, le rendre compte à cet égard-là.

Mme Guilbault : Parfait. Merci. Je vais céder la parole à mon collègue de René-Lévesque. Merci beaucoup.

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

M. Montigny : Alors, bonjour. Historiquement, l'Union des municipalités du Québec, puis vous l'avez dit tout à l'heure, a toujours parlé pour l'autonomie des municipalités. Il y a un conseil municipal, il y a un comité de sécurité routière, il y a des consultations, il y a aussi des consultations dans l'aménagement quand l'urbanisme fait des projets d'aménagement.

J'aimerais vous entendre avec ça, parce qu'il y a une démocratie, là, qui est assez proche du citoyen pour le consulter quand on veut faire un changement, notamment une limite de vitesse, puis il y a une capacité d'aller poser des questions à ses élus locaux, à son conseiller municipal. Alors, ma question est assez simple : En quoi on imposerait... Pourquoi on imposerait quelque chose partout, mur-à-mur, qui est peut-être un besoin pour une municipalité, mais qui ne l'est pas pour une ville comme Forestville, par exemple? Alors, pourquoi on imposerait ou — il y a des gens qui disent ça — qu'on devrait imposer 30 kilomètres partout dans toutes les villes? Alors, pourquoi on imposerait pour une ville comme Forestville si ce n'est pas son besoin, si les conseillers municipaux, si le maire, la mairesse, les élus locaux et citoyens ne considèrent pas que c'est un besoin local? J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Dyotte (Normand) : Bien, en fait, c'est que le projet de loi définit que le 30 km/h est comme la base. Alors, ce qu'on soutient, c'est qu'effectivement, dans les faits et dans la réalité, avec les exemples que j'ai mentionnés tantôt, ça peut être que la vitesse, aussi, moyenne soit supérieure, puis c'est arrivé dans des cas concrets aussi, en abaissant à 30 km/h que... lorsqu'elle était à 40 km/h. Alors, c'est dans ce contexte-là que nous, ce qu'on propose, c'est de dire : Ayons la possibilité, les municipalités, de pouvoir quand même, OK, soit monter à 40 ou soit baisser à 20. Il y a des villes qui l'ont fait, d'ailleurs, récemment, donc, sur la Rive-Sud de Montréal, le mettre à 20 km/h alentour des écoles. Alors, ça dépend de l'aménagement qui est déjà là. Alors, je l'ai mentionné tantôt, alors on ne fait pas ce qu'on veut avec un aménagement qui est là depuis plusieurs années. Alors, c'est pour ça qu'il faut s'adapter.

M. Montigny : ...mais ma question est plus à savoir... Il y a des organisations, il va certainement y en avoir qui vont venir nous en parler, qui vont souhaiter avoir un mur-à-mur partout au Québec, de limiter à 30 km/h partout sur tout le territoire des villes. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus. Parce qu'en quoi... si c'est bon pour un quartier spécifique, par exemple la région de Laval ou de Montréal, bien, ça devrait s'imposer dans des municipalités comme Forestville où les... dans ma circonscription, où les maires... la mairesse ne demande pas ça puis les élus municipaux non plus, là?

M. Dyotte (Normand) : D'accord. Je vais laisser M. Biuzzi répondre à cette question.

M. Biuzzi (Philippe) : Bien, en fait, ultimement, si c'est 30 km/h, la vitesse qui doit s'appliquer, ce sera 30 km/h. Nous, ce qu'on dit, puis c'est ce qu'on défend dans notre mémoire, c'est... en fonction des aménagements... puis il y a un historique d'aménagement aussi où parfois on a des voies de circulation où de mettre un 30 km/h, on sait pertinemment que la limite de vitesse ne sera pas respectée.

Québec a fait des aménagements... a fait des tests, en fait, où, autour d'une zone scolaire, on baissait de 40 à 30 km/h, puis ce qu'ils ont réalisé, c'est que la vitesse moyenne augmentait, parce que les gens ne respectaient pas la limite de vitesse. Donc, c'est ce genre de situations là qu'on souhaite éviter.

M. Montigny : ...corrélation? Il me reste juste quelques secondes. Il y a une corrélation plus large que simplement imposer une règle par législation, il faut que ce soit réfléchi dans un ensemble. C'est ce que je... On pense pareil, là?

M. Dyotte (Normand) : Oui, oui, tout à fait, puis je pense que ça part lors d'un développement de nouveaux projets. Si on parle de nouveaux projets, tu sais, il y a des PPU qui sont faits, des règles d'urbanisme, il y a des consultations publiques aussi lorsqu'on change des règlements d'urbanisme. Donc, c'est pris en considération dans les aménagements pour la mobilité active aussi.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, messieurs. Ceci termine l'échange avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à l'opposition officielle, à M. le député de Nelligan, pour 12 min 23 s

M. Derraji : OK. Merci, M. le Président. Merci pour votre mémoire, pas mal de commentaires qui vont dans le sens d'améliorer le projet de loi.

J'aimerais bien, avant d'aller dans les détails, finir avec la question du financement. Mme la ministre vous a posé la question : C'est quoi, la demande concrète aujourd'hui de l'UMQ dans le cadre du financement? Soyez beaucoup plus clairs pour que les membres de la commission puissent comprendre qu'est-ce que l'UMQ demande aujourd'hui au nom des villes. Est-ce que c'est un financement où vous partagez les coûts avec Québec? Est-ce que vous dites que Québec doit lancer les appels pour acheter et, par la suite, les villes partagent les recettes? C'est quoi, la demande réelle, dans les deux?

M. Dyotte (Normand) : En fait, il y a deux éléments. Le premier, c'est que, donc, on remercie évidemment, là, la ministre pour le programme TAPU et la bonification de 68 millions, donc, qui a été annoncée l'année passée dans

le programme TAPU. Alors, il y a des investissements qui vont être faits évidemment là-dedans. Mais on est... nous, évidemment, pour l'ensemble des municipalités que nous couvrons, on est conscients des coûts à venir concernant les aménagements suite à, donc, ces réglementations-là. Donc, c'est certain qu'on a besoin d'avoir du financement supplémentaire, puis on pourra évidemment sortir et aussi des chiffres pour l'ensemble des municipalités éventuellement de combien est-ce que ça pourrait coûter faire les aménagements existants.

Et il y a aussi le volet des radars photo. Les radars photo, ce qu'on demande, c'est d'aller chercher une partie pour ce qui est du 88 %, qui est le territoire que couvrent les municipalités. Si nous avons les radars photo, puis on a la permission de pouvoir les mettre dans les endroits appropriés, bien, d'avoir évidemment ces revenus-là.

Bon, il y a une question de revenus et dépenses que Mme la ministre a mentionnée tantôt, mais il y a aussi le fait que, si c'est, dans le fond, sur le territoire du ministère des Transports, bien, on demande une partie des revenus pour pouvoir aménager, à ce moment-là, les routes en conséquence.

M. Derraji : Mais, excusez-moi, on va juste aller doucement parce que vous avez sauté rapidement aux revenus. Je veux juste qu'on revienne au financement. Là, vous êtes d'accord par rapport à la proposition, l'appel d'offres doit être lancé, centralisé, vu l'économie d'échelle. Ça, vous êtes d'accord?

M. Dyotte (Normand) : On est d'accord puis on souhaite pouvoir en faire partie aussi pour qu'on puisse éventuellement avoir des radars photo sur nos municipalités pour en tirer des revenus.

M. Derraji : Mais vous voulez en faire partie comment? L'appel d'offres va être lancé par le ministère. Vous voulez participer à l'appel d'offres pour que des municipalités aient elles-mêmes leurs photoradars?

M. Dyotte (Normand) : Effectivement.

M. Derraji : OK. La question de gestion, ça a été posé par Mme la ministre, il y a des coûts reliés à ça. Vous voulez participer aussi aux coûts ou juste la partie revenus des photoradars?

• (10 h 30) •

M. Dyotte (Normand) : Bien, c'est sûr que, quand on y va avec une proposition, il faut prendre l'ensemble, hein, évidemment. Alors, il faudra regarder d'une façon plus précise quels sont les coûts associés à ça. Alors, c'est une volonté, dans un premier temps, de pouvoir évidemment subventionner nos futurs aménagements, il est bien certain. Mais, bref, il va falloir regarder le volet des coûts, et on comprend qu'il y a un processus administratif qui est en cours actuellement pour alléger le processus des cours municipales. Donc, c'est une très belle proposition. Alors, dans ce sens-là, on pense que... on espère que le net — hein, on va parler comme ça — va générer effectivement un net positif.

M. Derraji : OK. On part au financement de l'infrastructure. Là, vous dites que, dans le plan, vous demandez des sommes pour la mise en place, donc que les municipalités aient accès à ce fonds.

M. Dyotte (Normand) : Oui. On a déjà accès à des fonds actuellement, on a déjà accès.

M. Derraji : Mais là vous demandez que ce soit indexé en conséquence de ce qu'on va vous demander dorénavant?

M. Dyotte (Normand) : Oui, avec des plans qui seront déposés aussi sur l'ensemble des besoins des municipalités en termes d'aménagement.

Alors, il y a déjà des plans qui existent puis il y aura aussi une consolidation dans le futur à venir suite à la mise en place de la réglementation et ce que ça va exiger. On va tenir compte aussi des propositions d'aménagement, donc des guides qui sont en... actuellement, là, en rédaction. Donc, on salue le gouvernement pour supporter les municipalités dans ce sens-là. Évidemment, ça pourra être bonifié avec les exemples concrets lorsque ça atterrira dans nos municipalités.

M. Derraji : OK. Là, on a terminé avec le financement. Passons aux revenus. C'est quoi, la structure idéale, pour vous, pour les revenus?

M. Dyotte (Normand) : M. Biuzzi.

M. Biuzzi (Philippe) : En fait, on fait une distinction entre si un système de détection appartient au ministère des Transports ou appartiendrait à une municipalité. Dans le cas d'une municipalité, on considère que l'ensemble des revenus, puisque ça appartient à la municipalité, que les frais ont été payés par la municipalité, devrait revenir à la municipalité. Évidemment, il y a les frais de gestion, il y a les frais administratifs, il y a les frais d'entretien. Du côté des appareils qui appartiennent au ministère des Transports, on considère... puis, puisque, bon, il y a 250 appareils qui sont visés par un appel d'intérêt, on considère qu'il devrait y avoir une rotation de ces appareils-là. Puis, pour qu'il y ait une rotation, il faut que les endroits où on utilise ces appareils de détection là puissent être réaménagés. S'ils sont réaménagés, il y a une possibilité de déplacer ces appareils-là ensuite. Puis c'est pour ça qu'on considère qu'il y a une partie, puis là je parle vraiment des excédents, là, qui sont visés à l'article 33, qui devrait retourner dans les municipalités ou sur le réseau du ministère directement pour corriger les lacunes d'aménagement qui s'y trouvent.

M. Derraji : OK. Vous avez... Dans la recommandation n° 5... non, désolé, ce n'est pas... non, désolé, la recommandation n° 3, vous parlez beaucoup... «En respect de l'autonomie municipale, ne pas permettre au gouvernement de prescrire par règlement des conditions quant à la fixation, par une municipalité, d'une limite de vitesse autre que 30 kilomètres par heure en zone scolaire.» Je comprends le principe de l'autonomie municipale, mais pourquoi vous ne voulez pas que le gouvernement le prescrit par règlement?

M. Dyotte (Normand) : Pour la raison qu'on a mentionnée tantôt. Donc, il y a un contexte particulier à chacune des zones scolaires et les aménagements sont différents. Donc, il se peut fort bien... comme, encore une fois, certaines municipalités ont déjà procédé à des changements de règlement, de mettre ça à 20 kilomètres-heure, d'autres veut mettre ça à 40 kilomètres-heure selon l'aménagement existant, et pour en venir, dans le fond, peut-être, à un 30 kilomètres-heure partout, mais il faut investir dans les aménagements. Alors, il y a des exemples concrets qui démontrent que la vitesse peut être quand même plus élevée, même si on abaisse... si on abaisse, dans le fond, la limite de vitesse, compte tenu de la particularité de l'aménagement de la zone en question.

M. Derraji : Oui. Donc, le problème, c'est l'aménagement. Et qui dit aménagement, des coûts supplémentaires. Donc, on revient à la question du financement.

M. Dyotte (Normand) : Oui, absolument. Parce que de refaire des trottoirs, de mettre des dos d'âne, etc., on ne parle pas juste de pancartes de signalisation, là. Souvent, la réduction de vitesse, ça passe par un rétrécissement de la voie de circulation, et ça, bien, c'est un réaménagement de la rue et... ou, en plus, comme je l'ai mentionné tantôt, d'ajouter des trottoirs, élargir les trottoirs. Bref, c'est beaucoup plus dispendieux que mettre de la signalisation.

M. Derraji : OK. Vous avez aussi parlé de la prévisibilité et vous avez mentionné l'entrée en vigueur. Nous sommes au début de l'étude... de... je dirais, des consultations. L'étude détaillée va commencer dans quelques semaines. C'est quoi, pour vous, le moment idéal?

M. Dyotte (Normand) : Bon, on aimerait discuter avec le ministère de... du moment approprié. Je pense qu'on n'a pas de date à vous proposer à ce moment-ci. Ce qui est important, c'est qu'on puisse avoir le temps, nous, de mettre en place les mesures en même temps pour que ça puisse se coordonner avec cette mise en place là. Alors, on ne pourra pas faire des aménagements, évidemment, là, routiers, comme j'ai mentionné encore une fois, là, en deux mois, trois mois, un an, ça passe par nos budgets, là, triennaux, etc. Donc, si on parle de signalisation, c'est une chose, de marquage au sol, c'est une chose, mais les aménagements, c'est plus long que ça. Donc, on veut vraiment être en coordination avec le gouvernement pour s'assurer que, si on met ça en place, bien, que les mesures vont être efficaces pour l'endroit, là, qui est à sécuriser.

M. Derraji : Je vois que... Ça va être ma dernière question. Mon collègue va poser aussi une question. Je vois que vous êtes président de la Commission de l'aménagement et des transports au niveau de l'UMQ. L'alcool au volant, c'est quelque chose qui est absent dans le projet de loi, surtout la limite de 0,05. On est la seule province canadienne où on est... on n'est pas à 0,05. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Dyotte (Normand) : Bien, écoutez, je pense qu'il y a matière à réflexion par rapport à les thèmes que vous mentionnez. C'est tout à fait normal. Mais, pour l'union, pour l'UMQ, pour l'instant, on n'a pas de position à cet effet-là pour l'instant.

M. Derraji : Mais qu'on soit les seuls au Canada, ça ne vous dérange pas?

M. Dyotte (Normand) : C'est sûr que c'est préoccupant. Je pense, comme je vous dis, c'est une réflexion qui est intéressante à faire, tout à fait, mais, pour l'instant, on n'a pas été plus loin dans l'analyse du dossier, mais, je pense, c'est une bonne réflexion à faire.

M. Derraji : Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. J'invite maintenant le député de Marguerite-Bourgeoys pour une période de 3 min 40 s.

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. On a eu quelques questions à date qui tournaient alentour, là, du financement puis de la prévisibilité. Vous avez l'expérience. Vous les connaissez, vos membres. Vous vous êtes promenés sur le terrain. Ils ne vous ont peut-être pas tous donné, là, les montants spécifiques exactement, mais, juste au niveau de l'enveloppe pour adopter l'ensemble du réseau municipal, là, à ce que le projet de loi semble vouloir indiquer au niveau scolaire, est-ce qu'il y a un ordre de grandeur qui a été, comme, accumulé de par l'information que vous êtes capables d'avoir sur le terrain?

M. Dyotte (Normand) : Bref, je ne pourrais pas vous donner de chiffres ou montants précis présentement, mais donc l'union est en train de travailler là-dessus. Par rapport à ce dossier-là, je peux laisser mon collègue, M. Biuzzi, y aller là-dessus.

M. Biuzzi (Philippe) : On a quand même, bon, l'exemple de la ville de Québec, par exemple, là, qui investit 60 millions sur quatre ans pour la sécurité routière. Grosso modo, en aménagement, on parle de 50... 50 à 55 millions. On parle d'un 478 000 \$ par année par école, en fait. Il y a 115 écoles sur leur territoire. Il y a 88 % des écoles, des 2 725 écoles au Québec qui sont sur le réseau routier municipal. Donc, on parle quand même de coûts qui vont être importants. Quand je vous parle d'un 478 000 \$ pour la ville de Québec, ça... ça, c'est en moyenne. Ça va dépendre, évidemment, de si vous êtes en contexte d'un cadre qui est déjà bâti ou d'un nouveau quartier. Ça coûte plus cher dans un milieu qui est plus dense, nécessairement, parce qu'il y a plus... il y a moins d'espace. Par exemple, il faut ouvrir la rue complètement, changer des canalisations en même temps. Mais on parle quand même de sommes qui sont substantielles. Et là, quand je vous parle d'un 478... 478 000 \$ par école, on ne parle pas nécessairement de réaménagement complet, ça peut être simplement du marquage, de la signalisation, et tout ça. Donc, on parle quand même de... juste à l'échelle de la ville de Québec, on parle d'un 50, 55 millions. Donc, pour l'ensemble du Québec, on parle de sommes qui sont beaucoup plus importantes.

M. Beauchemin : Bien, justement, c'était, comme, cette loi de trois là que je voulais, comme, avoir votre idée, parce que le nombre d'écoles fois 478 000 \$... la réalité de Québec n'étant pas la réalité de... du village du Lac-Brome, par exemple, donc j'imagine qu'il y a un exercice qui a été fait, parce qu'à l'intérieur même de Québec, il y a des zones qui sont moins denses, évidemment, là, que dans le centre-ville, qu'ici, sur la rue Saint-Louis, donc c'est peut-être important, là, de... étant donné le contexte. Donc, cet exercice-là n'a pas été fait, juste approximatif, grosso modo. Parce que, quand on demande un financement substantiel, je pense, c'est le mot que vous avez utilisé, je veux juste... c'est quoi, la référence?

M. Dyotte (Normand) : Je pense, avec l'exemple, là, qu'on vient de vous donner, ça démontre que, juste pour la ville de Québec... ça fait que multiplié pour le Québec, là, dans son ensemble... Alors, on voit venir, évidemment, les coûts. Donc, bref, sans avoir de chiffres précis, on sait que les sommes vont être nécessaires, vont être supérieures. Alors, c'est pour ça qu'on en fait la demande. Mais on veut travailler intensément avec le ministère pour avancer encore des chiffres plus précis, qui, sûrement, vont faire en sorte que les besoins que nous avons vont dépasser ce qui est déjà sur la table actuellement.

• (10 h 40) •

M. Beauchemin : Je vais juste m'avancer pour faire pure spéculation, mais je me dis que, bon, faire à Québec ce que doit pour adapter ici, c'est probablement plus dispendieux que ça le serait dans un village où est-ce qu'il y a moins d'infrastructures, où est-ce qu'il y a moins de trottoirs, etc., etc. Donc, je me dis, peut-être que le chiffre... je ne sais pas votre opinion, est-ce que le chiffre est peut-être plus dispendieux en milieu vraiment dense versus...

M. Dyotte (Normand) : Ça dépend, parce que les coûts de construction, comme vous le savez, bref, depuis quelques années, ont augmenté, là, d'une façon faramineuse. Alors, que ça soit, là, dans une plus grande ville ou dans une ville de taille moyenne ou petite, les coûts sont quand même là.

M. Beauchemin : OK.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci termine l'échange avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à la deuxième opposition et à M. le député de Taschereau pour une période de 4 min 8 s.

M. Grandmont : Merci, M. le Président. Donc, quatre minutes à nous. Donc, je vais... on va essayer d'y aller pour deux questions, rapidement. D'abord, sur la recommandation 3, puis c'est un peu mélangé avec la 2, là, vous dites, en quelque part, tu sais, que vous êtes, évidemment, prêts à intervenir sur les zones scolaires puis... en tout cas sur le... tu sais, puis à embarquer, en fait, dans la protection, là, des... l'amélioration du bilan routier. En même temps, il y a... il y a un enjeu, puis vous le nommez bien, là, c'est l'aménagement, qui va faire que les véhicules ou les automobilistes vont ralentir. Un seul panneau, ça ne fonctionne pas. Ça vient avec des coûts aussi. Donc, est-ce que, dans le fond, pour vous... C'est comme multifacette, là. Il y a à la fois l'argent qui doit venir pour être capable de faire ces aménagements-là, pour avoir un impact réel. Il y a le fait de peut-être... je ne sais pas, j'aimerais vous entendre là-dessus, mais pouvoir étaler dans le temps, parce que vous parlez de date d'entrée en vigueur, là. Est-ce qu'on peut étirer la mise en place de ces infrastructures-là ou de ces aménagements-là pour réellement réduire la vitesse? J'aimerais vous entendre là-dessus d'abord.

M. Dyotte (Normand) : Bien, effectivement, on veut se coordonner pour être certains, lors de la mise en place de ces mesures-là, que nos aménagements soient sécuritaires. Alors, c'est ça qui est... qui est demandé. Alors, on demande une coordination, à cet effet-là, de la date de mise en place. C'est... Comme je l'ai mentionné, ça va prendre du temps avant de pouvoir aménager sécuritairement ces zones-là. On veut le faire d'une façon... évidemment, de la bonne façon, donc avec les parties prenantes puis avec les écoles aussi, parce qu'il ne faut pas oublier qu'on ne fait pas ça seuls non plus, hein? Dans certaines municipalités, dont la mienne, entre autres, on a fait le tour de toutes les écoles avec le comité d'établissement scolaire, avec comité de parents, avec les écoles, avec les policiers. On a marché alentour, OK, donc, de l'école au complet pour voir où sont les zones dangereuses et produit un plan de match par rapport à : Voici les modifications que nous devrions apporter. Donc, il y en a qui sont à court terme, c'est de la signalisation, c'est du marquage au sol, puis il y en a d'autres que ce n'est pas ça. Donc, il faut refaire des rues, il faut refaire des trottoirs, etc. Donc, c'est dans ce temps-là qu'on dit : Il faut juste harmoniser le tout.

M. Grandmont : Parfait. Il y a la question de l'autonomie municipale aussi qui est pas mal au coeur de vos réflexions. Ça, j'aimerais ça vous entendre là-dessus. Il y a à la fois l'alourdissement des procédures quand ils parlent... quand on parle des consultations qui seraient obligatoires dans le cas, là, des... dans les cas qui concernent les véhicules hors route. Il y a la question aussi de l'identification des terrains... pas des terrains, pardon, des routes sur lesquelles on pourrait déployer des radars photo. Il faut tout le temps... à part les zones de travaux puis les zones scolaires, il faut toujours aller demander à la ministre pour avoir le droit de mettre en place un radar. Vous demandez aussi le droit d'avoir vos propres radars, dans le fond, en participant à l'appel d'offres du MTQ.

Donc, l'autonomie municipale est quand même importante, vous, dans le discours, dans le mémoire que vous apportez. Expliquez-moi un petit peu plus, là, comment vous voyez ça, là.

M. Dyotte (Normand) : Bien, vous avez tout à fait raison. D'entrée de jeu, c'est ce que j'ai mentionné, donc c'est ce que l'UMQ demande depuis des années. Alors, bref, il y a de l'amélioration continue, je pense que ça va bien, mais il y a toujours des pistes d'amélioration aussi à mettre en place. Alors, dans ces contextes-là, c'est pour ça qu'on a des propositions concrètes dans ce sens-là, qui fait en sorte d'alléger pour le bien des citoyens, pour le bien... d'alléger les processus administratifs, bref. Donc, oui, vous avez tout à fait raison, c'est des volontés que nous avons eues et que nous avons encore toujours.

M. Grandmont : Bien, ça me... en tout cas, ça me semblerait cohérent avec les différentes ententes qu'on a eues, l'entente de réciprocité qui met la place... dans le fond, qui donne des responsabilités. Évidemment, il faut que ça vienne avec des moyens, tout ça. En même temps, on a évidemment une connaissance très grande du milieu. Vous avez même parlé de marche de repérage, ça me rappelle à mon ancien... mon ancien travail, mais tourner autour de l'école, connaître son terrain puis être capable de sensibiliser aussi la population.

Écoutez, moi, ça fait pas mal le tour. Merci beaucoup pour votre participation et votre mémoire fort éclairant.

M. Dyotte (Normand) : Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Taschereau. Merci, M. Dyotte et M. Biuzzi, pour votre intervention, votre participation aux travaux de la commission.

Et nous suspendons quelques minutes pour faire place au prochain groupe.

(Suspension de la séance à 10 h 45)

(Reprise à 10 h 53)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux.

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Nous entendrons maintenant...

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Merci de garder le silence, s'il vous plaît. Nous reprenons nos travaux et nous entendrons maintenant l'union... la fédération des municipalités du Québec. Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé. Donc, la Fédération québécoise des municipalités. Merci.

Fédération québécoise des municipalités (FQM)

M. Demers (Jacques) : Parfait. Merci beaucoup. Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable, M. le Président, mesdames, messieurs membres de la commission, bien contents d'être devant vous aujourd'hui.

La Fédération québécoise des municipalités, qui compte plus de 1 000 membres à travers toutes les régions du Québec et l'ensemble des MRC, notre mission consiste notamment à défendre les intérêts politiques et économiques des municipalités et des régions en mettant de l'avant l'autonomie municipale. Nous vous remercions de l'opportunité qui se présente à nous de pouvoir aujourd'hui... particulièrement au niveau des transports. C'est sur le terrain, c'est chez nous que ça se passe. On est contents de pouvoir vous en parler.

Nous avons salué le dépôt du plan d'action en sécurité routière de la ministre l'été dernier. Nous lui avons assuré, à ce moment, que nous allons suivre les étapes avec intérêt, notamment en ce qui a trait au renforcement et la collaboration avec les municipalités. Nous comprenons que le projet de loi constitue la première étape d'un plan d'action et nous remercions la ministre de l'avoir proposé aux membres de l'Assemblée nationale.

Les enjeux en sécurité routière, particulièrement ce qui concerne les enfants et les populations vulnérables, sont un sujet de préoccupation de premier plan pour nos décideurs locaux, qui souhaitent avoir la possibilité d'instaurer

des mesures efficaces pour protéger leurs citoyens, qui, d'ailleurs, demandent toujours, de ce côté-là, une autonomie, de comprendre que, chacun des territoires, il y a des différences. On est là pour représenter ces groupes. Ils souhaitent également avoir plus d'écoute de la part du ministère des Transports quand il est question de faire les meilleurs choix pour leurs municipalités.

Je demanderais à M. Châteauvert... que j'ai oublié de présenter, d'ailleurs, notre directeur des politiques, qui va lire les extraits de notre mémoire puis qui va présenter certaines de nos propositions. Par la suite, on sera disponibles pour répondre à vos questions.

M. Châteauvert (Pierre) : Merci, M. Demers. De manière générale, vous savez, la Fédération québécoise des municipalités souhaite que les communautés locales et régionales aient plus d'autonomie dans leur fonctionnement, également en matière de sécurité routière. C'est d'ailleurs un sujet qui revient aussitôt, la sécurité routière, dès qu'un accident ou un décès survient sur leur territoire. Les municipalités sont des partenaires incontournables du gouvernement, du ministère en cette matière, et c'est pourquoi nous accueillons avec intérêt les propositions de la ministre.

Aussi, la fédération partage l'objectif de la ministre de prioriser la sécurisation des zones scolaires ainsi que toutes celles où la sécurité des citoyens pourrait être compromise. En effet, tous conviennent de se... de l'importance de se mobiliser pour sécuriser ces zones. Toutefois, nous tenons à le préciser d'entrée de jeu, le coût et le financement des aménagements doivent être abordés directement si on désire que les projets nécessaires se réalisent. Le ministère doit travailler de concert avec les municipalités dans cet effort et faire en sorte que les leviers financiers soient au rendez-vous. Le ministère devra aussi assumer sa part de responsabilité et revoir ses façons de faire, notamment dans les cas où ces zones se retrouvent sur le réseau supérieur. De là de l'importance... De là l'importance que les deux paliers de gouvernement travaillent main dans la main en collaboration sur cette question. Nous y reviendrons.

Le projet de loi se veut ambitieux en ce qui concerne les photoradars, et qui portent maintenant le nom d'appareils de contrôle automatisé, les ACA. Globalement, nous partageons la volonté et l'orientation proposées par la ministre. Nous soulignons également sa volonté d'alléger les contrôles et redditions de comptes en ce qui concerne les ACA. Je préfère photoradars, mais, en tout cas, on va dire ACA. C'est notamment le cas des articles 4 et 5 du projet de loi qui modifient l'article 294.1 du Code de la sécurité routière et qui allègent le processus de vérification quant à l'utilisation des ACA. Nous encourageons d'ailleurs le ministère à poursuivre dans cette voie lorsqu'il est question de vérification et de reddition de comptes.

En ce qui a trait à la détermination des sites où les appareils pourront être implantés, nous pensons que les critères qui détermineront ceux-ci devront être souples et établis en concertation avec le monde municipal. Advenant que le déploiement subvienne subséquemment à un exercice de diagnostic de sécurité routière au niveau de la MRC, il faut que les rôles de chacun soient bien établis afin de répondre aux attentes et surtout que les ressources financières qui accompagnent ces exercices soient facilement accessibles et suffisantes.

Sur le plan des partages de revenus, nous avons été heureux de constater que la possibilité d'ententes avec les municipalités, telles qu'elles existaient dans le projet pilote de coopération municipale, vont perdurer dans le temps. Notre recommandation quant à ce point est de... que des options de partage des excédents soient évaluées afin d'offrir aux municipalités l'option la plus avantageuse pour elles, compte tenu de leurs réalités, si on souhaite vraiment qu'elles aient la marge de manoeuvre pour investir dans les mesures de sécurisation routière, en particulier dans les zones scolaires. Nous l'avons dit, d'importantes sommes seront nécessaires pour la réalisation d'aménagements pour assurer la sécurité, et les revenus qui seront tirés de ces photoradars devraient être prioritairement investis dans ces projets.

Un autre élément important du projet de loi touche l'instauration d'un régime de sanctions administratives pécuniaires. L'idée de délester une partie du traitement des constats d'infraction et de les diriger vers une autre instance que les tribunaux de la Cour du Québec est de... en toute cohérence avec la position que nous avons défendue lors des consultations sur le projet de loi n° 40 sur la réforme des cours municipales, adopté récemment par l'Assemblée nationale. Nous émettons le souhait que le gouvernement puisse, dans la mesure du possible, se servir des outils qui sont déjà en place afin de minimiser les coûts de fonctionnement, contrôler les nouvelles dépenses et surtout ne pas dédoubler des structures qui existent déjà.

Nous souhaitons aussi rappeler que, dans de nombreuses cours municipales du Québec, le système informatique permet une gestion intégrée et efficace de ce type d'infraction et encourageons le gouvernement à désigner celles-ci, lorsque cela est possible, à titre d'organismes désignés pour gérer les constats d'infraction et leurs contestations.

• (11 heures) •

Autre volet important du projet de loi : les véhicules hors route. Les membres de la fédération sont tous d'accord : un décès sera toujours un décès de trop, sur les routes comme dans les sentiers. Cependant, et il faut le rappeler, la grande majorité des accidents surviennent en dehors du réseau routier et sont le résultat de fausses manoeuvres ou de comportements à risque. Aussi, nous croyons que les modifications prévues par le projet de loi ne sont... ne sont pas en adéquation avec les risques réels encourus et qu'elles complexifieront grandement la tâche des administrations municipales sans rien changer à la sécurité des usagers.

Selon nous, l'article 69 du projet de loi est problématique dans son ensemble. Cet article prévoit l'obligation de tenir une assemblée publique sur les projets de règlement, de procéder à un avis public au plus tard le 15^e jour qui précède la... qui précède la tenue de l'assemblée et de faire parvenir le règlement au ministre dans les 15 jours de son adoption, accompagné d'un rapport dont le gabarit se retrouvera sur le site du ministère. Si le projet de loi est adopté, on introduira donc un nouveau mécanisme d'adoption de règlement différent de celui prévu dans le code municipal

et la loi des cités et villes, et ce, sans parler du pouvoir de désaveu de la ministre à l'égard des règlements relatifs aux véhicules hors route.

Vous conviendrez donc avec nous que l'on ne puisse accepter cette proposition et qu'il nous est difficile de comprendre, après avoir signé une entente de réciprocité le 13 décembre dernier avec le gouvernement, où l'importance de s'attaquer à la lourdeur des redditions de comptes est identifiée comme une priorité, qu'un projet de loi vienne ainsi en ajouter. Ce n'est pas l'obligation de tenir une assemblée qui pose problème, nous le faisons régulièrement dans nos dossiers, non, ce sont les... des obligations du type obligation de produire un rapport devant être transmis à la ministre dans le délai précis et selon un gabarit précis qui nous ramènent en arrière. On s'éloigne donc de la responsabilisation des acteurs avec de telles propositions. Aussi, nous demandons respectueusement de faire confiance aux municipalités locales et régionales et de revoir cet aspect du projet de loi.

Concernant l'obligation de réduire la vitesse en tout temps à un maximum de 30 kilomètres-heure et de... d'aménager des... les zones et les corridors scolaires, tous s'entendent sur la nécessité de bouger, que l'on doit faire quelque chose, mais les choses ne sont jamais simples, même en matière de sécurité. En outre, la notion de «en tout temps», concernant la limite de vitesse, peut sembler attrayante à première vue, mais aussi devenir excessive lorsqu'on l'applique.

Nous sommes d'avis, comme la ministre, que toutes les zones scolaires doivent offrir un niveau de sécurité équivalent, mais il demeure que toutes les zones scolaires ne sont pas utilisées de la même manière. Par exemple, pourquoi imposer cette limitation partout et en tout temps dans des secteurs peu fréquentés en dehors des jours et des périodes scolaires? Nous demandons plutôt d'accorder une certaine latitude aux élus municipaux pour les laisser libres d'apprécier chaque situation. Nous croyons qu'ils sont les mieux placés, par exemple, pour juger des périodes où l'abaissement de la vitesse est nécessaire et de celles où la limite peut être de 50 ou de 40. Il faut de la souplesse pour garder les choses le plus simple... et garder les choses le plus simple possible pour nous assurer que les mesures seront suivies et respectées par nos concitoyens.

Nous avons déjà abordé la question : les coûts rattachés à la mise à niveau des zones et des corridors scolaires et les aménagements qui en découleront seront très élevés. Le programme... Le gouvernement a bonifié son programme d'aide financière actif... au transport actif, mais nous sommes tous... nous savons tous déjà que les sommes prévues seront insuffisantes. Les finances des municipalités sont sous pression, comme celles... tout comme celles du gouvernement. Nous réitérons donc la nécessité de nous asseoir rapidement pour discuter des moyens à prendre pour atteindre nos ambitions collectives en ce domaine.

Toujours concernant la sécurité des zones où on doit intervenir, notamment les zones scolaires, nous avons mentionné plus tôt que plusieurs d'entre elles se retrouvent sur des routes numérotées et relèvent donc du ministère des Transports. Or, on ne compte plus le nombre de différends entre le ministère et les municipalités concernant ces zones. Si on impose des obligations aux municipalités, il sera impératif que le ministère des Transports et de la Mobilité durable prêche par l'exemple et change ses propres pratiques en ce domaine. Pour ce faire, il faudra que le ministère modifie ses normes et ses politiques lorsque les routes nationales traversent des villages et des villes, particulièrement aux abords des zones scolaires.

À ce chapitre, la ministre a lancé, dans la dernière année, une initiative qui consiste à mettre en oeuvre des mesures visant à renforcer les relations, à simplifier les échanges et à harmoniser les pratiques avec le milieu municipal essentiellement basée sur la responsabilisation des directions régionales. Les municipalités doivent pouvoir échanger avec des gens en mesure d'appliquer leurs décisions. Cette approche suscite un certain intérêt là où on l'applique. Notre demande est donc simple : il faut continuer dans cette lignée. Il faut accélérer et amplifier ce mouvement. Il faut que la politique, la nouvelle approche de la ministre puisse se concrétiser partout sur le territoire.

Le chantier lancé par la ministre est important, et nous partageons ses objectifs. Nous avons d'ailleurs accueilli son annonce avec intérêt, comme disait M. Demers. Pour la FQM, il reste à ajuster des éléments pour que la ministre puisse atteindre ses objectifs tout en respectant le rôle et la responsabilité de ses partenaires municipaux. Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci, MM. Demers et Châteauvert. Et je cède maintenant la parole à la partie gouvernementale, à Mme la ministre, pour une période de 15 min 56 s.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Merci, messieurs, M. Demers, M. Châteauvert, qui est un habitué. Vous êtes tous deux des habitués, donc, M. Châteauvert se passe de présentation, mais c'est gentil de nous l'avoir quand même introduit. Merci, messieurs, d'être ici. Très, très intéressant.

Vous faites suite à l'UMQ, donc c'est sûr que, je vous dirais, il y a des éléments qui se recoupent, mais il y a une sensibilité particulière, là, de par, entre autres, la taille de... la taille ou la composition des... ou la nature des ressources pour certains de vos membres, qui, des fois, ont des ressources plus limitées pour donner suite à des objectifs parfois d'envergure comme on a dans le plan d'action sur la sécurité routière, donc... Et on est très, très sensibles à ça, puis j'aimerais peut-être commencer par ça.

Vous avez abordé, à la toute fin, la mesure 16 du plan d'action, qui était de... puis j'en ai parlé avec vos prédécesseurs aussi, de déposer le tout premier plan d'action pour renforcer, puis améliorer, puis rendre plus efficaces les relations entre mon ministère et les municipalités. Donc, il me semble que c'est ce à quoi vous faisiez référence, qui, effectivement, était notre souhait, de franchir un pas vraiment concret pour que ça travaille mieux ensemble. C'est parce que je me promène beaucoup, vous vous promenez beaucoup, on sait que, des fois, bon, ce n'est pas... tout n'est pas parfait, mais on souhaite que les arrimages puis l'efficacité soient de plus en plus grands, entre autres pour donner suite au plan d'action de la sécurité routière, mais aussi l'ensemble des besoins, qui sont énormes, sur nos

deux réseaux respectifs. Donc, est-ce que vous me confirmez que le... puis on l'a confectionné ensemble, de toute façon, là, mais est-ce que vous me confirmez qu'à date ce plan-là atteint son objectif?

M. Demers (Jacques) : Oui, en grande partie, et puis c'est un... vraiment un pas vers l'avant. Cet échange-là est très, très important dans l'ensemble des dossiers, parce que je pourrais nommer des dossiers qui traînaient depuis plus de 15 ans, résolutions de municipalités année après année, réduire des vitesses à l'intérieur d'un village pour l'école, mais, non, c'est une route à numéro. Or donc, vous n'avez aucun pouvoir municipal, monsieur, pour avancer ce dossier-là. Là, on a réussi des étapes à des endroits comme ça. Je pense que c'est un pas intéressant.

On s'enfarge encore dans certaines réglementations. Des fois, on... Je vais prendre un petit exemple, là, mais des fois on veut avoir une traverse de piétons. Étant donné qu'il n'y a pas tant de piétons qui traversent certains villages, on ne veut pas avoir un flash ou une lumière qui est à temps plein, on veut en avoir une qu'on appuie sur le bouton quand on a à traverser. Bien là, on nous dit : Oui, oui, mais si vous l'avez, de ce côté-là, ça le prend de l'autre côté parce que... puis j'ai dit : Il y a-tu une question de sécurité, l'autre côté? La vision est très bonne, et le danger n'est pas là. Bien oui, mais c'est dans le règlement que, s'il y en a d'un bord, ça le prend l'autre bord.

C'est des choses comme ça que je dis : Quand on commence à se parler, c'est intéressant, mais il faudrait aussi se permettre de dire que ces gens-là avec qui on parle ne sont pas toujours cadrés dans des réglementations ou des choses où est-ce que la seule réponse qu'on y trouve, c'est de dire : C'est le règlement, c'est comme ça, c'est tout ce que je peux faire. J'aimerais qu'on ait une espèce de latitude de dire : Est-ce qu'il y a un danger pour les citoyens? Est-ce qu'on peut penser aux citoyens ou aux enfants qui traversent ces rues-là? Est-ce que ça a un impact? Est-ce que le pas qu'on est en train de faire, on vient d'améliorer la place? Là, on pourrait voir, puis c'est un cas peut-être unique, mais, justement, de prendre des fois un cas unique pour dire : Il ne faut pas faire du mur-à-mur. Mais, à votre question principale, c'est une avancée plus qu'importante.

M. Châteauvert (Pierre) : Si vous permettez, Mme la ministre, simplement pour... effectivement, ce que M. Demers dit, là, c'est... on le voit sur le terrain, mais on part de loin, simplement qu'on... de loin. Avec votre prédécesseur, on a été obligés d'intervenir parce que le ministère retirait des panneaux, vous savez, qui indiquent la vitesse, là, votre vitesse, tu sais, ça flashe quand on dépasse le niveau de la vitesse, sur des routes numérotées.

Mme Guilbault : Des radars pédagogiques.

M. Châteauvert (Pierre) : C'était interdit, et le ministère retirait des panneaux comme ceux-là, qui étaient installés par les municipalités, pour dire aux gens : Regardez, quand vous traversez un village, je pense à Saint-Siméon, sur la Côte-Nord, où est-ce que... je vois le député de... de René-Lévesque, qui passe souvent là, et le panneau, on... le ministère avait retiré ce panneau-là parce qu'il disait que ça ne correspondait pas au règlement. Et ça, ça fait quelques années. C'est votre prédécesseur qui l'a... qui a arrêté cette pratique-là. Donc, on part de loin, il y a beaucoup de choses à faire, mais... On le remarque, qu'il y a quelque chose mais, disons, vous savez, la culture des entreprises, des ministères, c'est long à changer, donc il ne faut pas lâcher, comme on dit, il faut continuer.

Mme Guilbault : Bien, absolument. En tout cas, nous autres... moi, depuis un an que je suis là, on est très, très en action sur ce front-là, pour essayer tant d'enlever de la lourdeur... puis je reviendrai sur les VHR, je veux laisser du temps à mon collègue de René-Lévesque, mais je vais revenir là-dessus. Mais, pour la lourdeur puis l'efficacité, là, tu sais, moi, j'aime bien que les choses se passent, vous aussi, ça fait que c'est ça, on travaille ensemble.

• (11 h 10) •

Puis aussi la mesure 8, dans notre Plan d'action en sécurité routière, vous savez qu'on s'est engagés, de notre côté, à modifier à la fois le tome I et le tome V, donc la conception puis la signalisation. Tu sais, l'exemple que vous donnez, là : on n'a pas le droit de mettre telle affaire à temps partiel, puis tout ça, bon. Alors, on va introduire un chapitre piéton dans le tome I. Alors, évidemment, je ne sais pas... je ne suis pas en train de présumer de ce qui va être dans le tome, le chapitre en question, là, je ne suis pas ingénieure, puis tout ça, puis on va faire les choses scientifiquement puis correctement, mais c'est simplement pour refléter la sensibilité énorme qu'on a pour la sécurité des piétons, mais aussi le gros bon sens de la vraie vie, dans l'entière de nos régions puis de nos municipalités un peu partout au Québec. Parce que tout le monde n'habite pas à Québec ou à Montréal, là, puis il y a plusieurs réalités un peu partout. Bref, on est... on est sur la même longueur d'onde. On va continuer de travailler ensemble là-dessus.

Sur les ACA, parce que c'est un point important, là, toute la question des dépenses et des revenus, puis je le disais encore une fois à vos prédécesseurs, il y a eu un rapport, puis c'est sûr que les cinq municipalités qui ont participé au projet pilote de coopération municipale, c'est Laval, Longueuil, Montréal, Québec, Gatineau... Et donc, on a eu des discussions avec eux, on a un bilan, on a un rapport qui fait le bilan, qui est quelque part ici, là, enfin, de ce projet pilote là, sur, justement, comment ça s'est passé. Parce que, quand on dit : On voudrait affecter des revenus... on voudrait que les revenus soient redonnés aux municipalités, avec toutes les variantes que ça peut comporter, là, dans les diverses recommandations, êtes-vous d'accord, vous, à l'aise avec... puis c'est ça, ici, on n'est pas... parce que notre pagination est un peu déficiente...

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...122, bon, c'est ça, de ce rapport-là... êtes-vous à l'aise avec le principe de dire... parce qu'il y a quand même des coûts importants qui viennent avec ça, à la fois pour l'acquisition, l'installation, l'entretien

et l'utilisation, donc, de dire : On déduit l'ensemble de ces frais-là, de ces frais fixes et de ces frais de gestion, on prend l'excédent des revenus et on le réinvestit en sécurité routière? Oui, par l'entremise de programmes, soit des fonds ou programmes gouvernementaux, mais ultimement, ça retourne en sécurité routière. Puis, si on prend les programmes dans les fonds, même le TAPU, ça retourne beaucoup dans les municipalités. Donc, est-ce que ce principe là, vous, vous êtes à l'aise avec ça? Parce que c'est un peu ce qu'on projette faire, essentiellement, pour la suite. On va faire des ententes avec les municipalités, comme c'est prévu à l'article 12, mais... c'est-tu l'article 12, ou 13, ou, en tout cas... 30, en tout cas, bon, on ferait une entente de partage de coûts avec les municipalités, pour reprendre un peu cet esprit-là. Alors, vous, êtes-vous à l'aise avec ça?

M. Demers (Jacques) : Bien oui, je pense que c'est un principe qui se défend très bien. En même temps, il faut faire attention, quand on dit un partage des revenus, par la suite, à quelle place c'est investi. Je me dis, si on l'a mis dans un secteur parce qu'on considère que ce secteur-là est problématique... Puis, pour moi, les photoradars, il ne faut pas que ce soit sur une base de dire : On a tel volume de voitures qui passent à cet endroit-là, donc on peut mettre un photoradar. Le photoradar, il faudrait que ça continue à représenter des endroits qu'on a des problématiques. On ne demande pas aux policiers de faire de la surveillance aux endroits où est-ce qu'on sait que la... Ce n'est pas sur une base de volume, mais sur une base de problématiques. On n'est pas là nécessairement pour y faire des revenus, mais c'est vraiment pour... on a une problématique. C'est une des façons de faire ralentir le trafic, mais, après ça, cet argent-là devrait souvent être le plus local ou régional possible, parce que, s'ils ont des problématiques à cet endroit-là, c'est probablement là aussi qu'on va devoir investir.

M. Châteauvert (Pierre) : Si vous permettez, Mme la ministre, on est déjà habitués à ce genre de pratiques, ce genre de partage avec d'autres ministères. On a déjà des ententes, on gère, pour notamment Ressources naturelles, tout ce qui est sur les terres publiques. Le défi, dans ce genre de démarche-là, ce n'est pas... c'est d'identifier les coûts et que ce soit clair, qu'on s'entende. Mais là les photoradars, j'ai comme l'impression que ça va être plus simple que quand on parle de gestion des baux villégiature, et tout ça, sur les terres publiques. Ça, c'est assez compliqué, merci, en fonction des diverses réalités puis des coûts, puis il y a des poursuites, bon. Je vous fais grâce du détail, mais on est déjà habitués à ce genre de démarche là. Pour nous, ce n'est pas un problème. Donc, effectivement, on s'entend sur les coûts, et tout ça, puis on arrive à une formule, puis on dit : OK, d'accord, on s'entend, et après, sur ce qu'on doit faire avec les sommes. C'est déjà une pratique qu'on connaît, que l'on connaît, qu'on est habitués.

Mme Guilbault : Oui, bien, effectivement, puis ce que vous dites est très intéressant, puis c'est justement dans l'esprit de dire : Ne nous limitons pas à choisir des emplacements qui vont être rentables pour maximiser les revenus au détriment de zones qui peut-être sauveraient plus de gens ou assureraient plus de sécurité. Ça fait que c'est pour ça que, des fois, quand on installe des photoradars dans des zones, tu sais, peut-être, justement, des plus petites municipalités où il y a moins de volume, ça génère moins de revenus, mais c'est quand même important. Ça fait que, là, quand tu prends le coût total, quand tu prends la somme des revenus puis la somme des dépenses, si on dit : La municipalité voudrait le gérer elle-même, ce ne serait probablement pas rentable.

C'est pour ça que moi, l'idée de dire : On continue de faire ça de façon groupée, on continue d'être le gestionnaire du parc puis, ensuite de ça, une fois qu'on a déduit les frais, on partage les revenus puis on s'assure que c'est réaffecté en sécurité routière, me semble être la bonne avenue pour préserver... pour ne pas que la rentabilité à tout prix devienne un critère trop prédominant, au détriment de la sécurité.

M. Demers (Jacques) : Sur ce point-là, je pense qu'il va probablement y avoir une évolution. Je pense qu'à la base vous avez absolument raison, c'est de la façon qu'il faut partir, mais il faudrait comprendre aussi, par la suite, parce que peut-être qu'on va s'apercevoir qu'il y a des... il y a des coûts... Est-ce qu'ils ont le personnel pour faire ces éléments-là? Peut-être que les municipalités, on embarquerait dans cette équation là puis on a peut-être le personnel qui peuvent le faire. On le sait, ne serait-ce que les PAVA, les indicateurs de vitesse qu'on met à différents endroits, bien, ça prend quelqu'un qui les change de temps en temps, qui s'en occupe. Mais est-ce que ça doit toujours être quelqu'un... Ça prend quelqu'un qui a le temps puis qui comprend son territoire aussi, puis c'est pour ça que je pense que la municipalité peut souvent être dans l'équation puis être certaine que l'endroit où est-ce qu'elle va le placer convient aussi à ce qui se passe sur son territoire. Si c'est toujours quelqu'un qui vient de l'extérieur, il y a peut-être des éléments qu'il va oublier, d'importance, qui peut se vivre dans ce milieu-là.

Mme Guilbault : Oui. Bien, c'est pour ça qu'on prévoit que la détermination des autres secteurs, à part les chantiers routiers puis les zones scolaires, qui sont prévus explicitement dans le projet de loi, ça va être fait en collaboration avec le ministre.

Je veux laisser du temps à mon collègue de René-Lévesque. Donc, très rapidement, sur les VHR, dans le fond, vous, essentiellement, vous dites : C'est déjà lourd, c'est déjà long, la paperasse, on est tannés, alors n'ajoutons... n'en ajoutons pas d'autre. Bien, je vous résume ça très, très vite, là...

M. Demers (Jacques) : Oui, bien, c'est ça.

Mme Guilbault : ...pour économiser le temps.

M. Demers (Jacques) : En même temps, il y a une ouverture là-dessus, de regarder d'un territoire à l'autre. Faisons attention de ne pas faire du mur-à-mur là-dedans non plus. Il y a des territoires qui ont des particularités puis qu'il faut... il faut les regarder à la pièce, ces morceaux-là. Il y a des endroits... Puis il faut faire attention parce que, des fois, on dit : Bon, bien, on veut faire du mur-à-mur, le principe, en théorie, c'est bon, on est plus sécuritaire, mais, des fois, quand on a besoin de policiers pour faire la surveillance des choses, peut-être qu'on rend ça plus compliqué et plus dangereux. Faisons attention aussi aux décisions qu'on prend, pour être certain qu'on reste sur un mode de sécurité et qu'on n'est pas en train de faire l'inverse, à vouloir trop restreindre. Parce que la surveillance policière, ou quoi que ce soit, sur des grands territoires, souvent, elle n'est pas très présente. Ça fait que, c'est beau de mettre un règlement, si on n'a pas la force de l'appliquer, on peut avoir une problématique aussi.

Mme Guilbault : Parfait. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. M. le député de René-Lévesque, pour 3 min 30 s.

M. Montigny : Merci. On va y aller rapidement. On a parlé beaucoup de mur-à-mur, des municipalités, de votre rôle aussi auprès du citoyen. On sait, il y a des comités de sécurité routière dans les municipalités, dans les villes, tout ça, gouvernement de proximité, proche du citoyen. Il y a des gens qui vont venir nous voir pour nous dire qu'ils veulent, pour toutes sortes de raisons, mettre un 30 kilomètres partout sur le territoire des villes, point, pas juste en zones scolaires, partout.

Tu sais, moi, j'étais maire, là, d'une ville à Baie-Comeau, puis ce qui me questionne, c'est pourquoi on amènerait quelque chose comme ça, mur à mur, si c'est bon dans un secteur où on a mis un radar pédagogique, où on a collecté des données, puis que c'est bon dans ce secteur-là, pourquoi on l'imposerait partout, tu sais. Ça fait que j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Demers (Jacques) : Bien, je pense que vous avez entièrement raison qu'il faut regarder localement ce qui se passe. Parce que, dans bien des villages, là, on n'a pas 5 % de notre population qui vit dans le village, ce qu'on appelle le périmètre urbain, là où il y a un trottoir. OK, on pourrait peut-être réduire ces endroits-là, souvent, on le fait pour les écoles, mais déjà avec une certaine souplesse, où qu'on met des heures où que ça dit que, de telle heure à telle heure, tu dois être à 30 km, après ça, tu reviens à 50 km, mais il y a peut-être d'autres endroits qui sont des bords de lac, les gens marchent, et tout ça, puis que, oui, cet endroit-là a besoin d'avoir un 30 km, puis peut être qu'ils mettront un 20 kilomètres, mais il faut faire attention pour ne pas faire du mur-à-mur. Il y a peut-être des grandes sections qui seraient à 50 km ou même à 70 km, puis c'est parfait.

Ça fait que, quand on arrive à penser qu'on peut appliquer à la grandeur du territoire des éléments, bien, c'est là où est-ce que la relation avec le ministère, il est intéressant de dire : Est-ce que ce qu'on amène là-dessus... puis d'avoir la discussion, je pense qu'on va... Puis la population va nous le dire localement aussi, là, si ça ne convient pas. Vous pouvez être certain que nos marcheurs, nos gens qui sont là vont passer les messages. En même temps, le trafic a le droit d'avoir une fluidité. Si on vient de compresser, puis de créer un faux entonnoir, puis que ça cause d'autres problèmes. C'est de là où est-ce qu'il ne faut surtout pas arriver avec du mur-à-mur, dans des décisions comme ça, mais on comprend la diminution à certains endroits.

M. Montigny : Ça va. S'il me reste encore un peu de temps, je vous amènerais sur un autre élément. Des gens qui vont nous dire, là, de tout de suite mettre en place, là, une réflexion, une vision pour limiter les grands véhicules. Moi, j'ai un VUS électrique, là, je fais la distance, là, évidemment, Baie-Comeau-Québec en véhicule électrique tout le temps, à chaque semaine. Simplement dire que ce véhicule électrique là, oui, c'est un VUS, mais il ne consomme aucun pétrole puis, en même temps, il est fonctionnel pour la ville. Ce n'est pas un gros, gros véhicule, mais, en même temps... J'aimerais ça vous entendre là-dessus. Est-ce que vous avez déjà réfléchi à cet enjeu-là ou pas du tout? Tu sais, moi, je viens d'une région, puis c'est normal, là, c'est l'hiver, puis on a besoin, des fois, d'un grand véhicule.

• (11 h 20) •

M. Châteauvert (Pierre) : Vous savez, on fait souvent de grandes conférences pour nos membres et des... par rapport à l'écologie et l'environnement, et ça, c'est fondamental, et un grand professeur que je ne nommerai pas, il a lui-même un pickup parce qu'il en a de besoin en région. Effectivement, se promener avec un gros... ou les gros F-150 ou les 350, à Québec, ce n'est peut-être pas une bonne idée parce que tu ne rentres même pas dans les stationnements souterrains, là, mais nous, en région, les gens ont besoin de flexibilité et... parce que c'est, des fois, des outils de travail, et tout. Sur la limitation, on n'a pas eu de réflexion à l'interne par rapport à ça, il n'y a pas eu de discussion, il n'y a pas eu de position qui a été élaborée, de réflexion qui a été élaborée par la FQM, mais c'est certain que les gens ont besoin d'une flexibilité.

Le Président (M. Jacques) : M. Châteauvert, ceci termine le bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à l'opposition officielle et à M. le député de Nelligan pour 12 min 23 s.

M. Derraji : Merci, M. le Président. J'ai vraiment aimé la question de l'ex-maire de Baie-Comeau sur la flexibilité du... la présence des F-150 dans notre vie. C'est très, très intéressant de voir cet échange.

Merci, messieurs, M. Demers et M. Châteauvert, pour le mémoire et pour les recommandations. J'ai pas mal de questions, mais je vais y aller en vrac. Je vais commencer par le financement. Vous avez vu, vous étiez là, je ne sais

pas si vous avez entendu l'UMQ, avant vous, parler d'être impliqué en amont. Je vois que, dans la recommandation 1, vous nous suggérez dans... et vous suggérez à la ministre, dans les articles 4 et 5, d'enlever la reddition de comptes. Pouvez-vous juste nous dire pourquoi?

M. Demers (Jacques) : Bien, en partie, c'est qu'on commence à avoir une allergie aux redditions de comptes, là, il ne faut pas se cacher, là. C'est incroyable, ce que ça a l'air simple d'envoyer aux municipalités puis aux MRC... puis dire : Bien, vous allez nous faire un rapport, vous allez... vous allez décider puis là vous allez travailler là-dessus en ayant l'impression que tout ça est gratuit puis qu'il n'y a personne qui n'a à mettre de temps. S'il y a quelque chose que nos membres nous demandent, puis nos directeurs généraux des municipalités, aussitôt qu'on parle de reddition de comptes... on se dit : Comment ça se fait? Il me semble, il n'y a pas tant d'années, le gouvernement disait : Quand on va vous en mettre, on va vous en enlever, parce que vous en avez trop.

Il y a un super de beau rapport Perrault, dont je suis un des signataires, je ne sais pas pourquoi j'en parle encore, parce que ce rapport-là... Oui, oui, puis d'autres, il va y en avoir d'autres, rapports, puis ça va revenir toujours sur cet élément-là. On parle tout le temps d'avoir... Ce qu'on a de besoin, bien souvent, là, c'est de dire : Si vous avez besoin d'une information... Parce que, là, on met de la reddition de comptes sans souvent d'avoir une contrepartie. Si vous avez de besoin d'une information, de l'avoir localement, mais d'avoir l'obligation de la reddition de comptes, c'est à ça qu'on en a. Si c'est des données que vous voulez qu'on garde, s'il y a des éléments que vous avez des questionnements, la transparence, on est pour ça, mais, quand on nous parle de reddition de comptes, ne sachant pas s'il y a quelqu'un quelque part qui va seulement la regarder, c'est à ça qu'on se questionne.

M. Derraji : OK. Donc, pour l'article 4 et 5, votre suggestion, c'est enlever la reddition de comptes.

M. Châteauvert (Pierre) : Bien, en fait, c'est... l'expérience pilote a donné des résultats, et ce qu'on constate, c'est qu'effectivement on avait certaines craintes qu'on recule sur les résultats qui étaient assez intéressants par rapport à toute cette question-là. Et donc la ministre... la ministre a décidé de continuer dans ce sens-là, puis nous, ce qu'on dit à la ministre, c'est : Allons donc encore plus loin dans la réduction de l'ensemble de la reddition de comptes.

M. Derraji : Bien, je vais vous aider, je vais vous aider à ce qu'on aille beaucoup plus loin. Pour les gens qui ne savent pas, de quoi s'agit-il? Parce que vous avez parlé d'un projet pilote, élaborer un peu, j'ai du temps. Ça va être intéressant parce qu'il y avait un projet pilote, il a donné des résultats, vous voulez qu'on aille beaucoup plus loin. C'est très intéressant et rafraîchissant pour les membres de la commission.

M. Châteauvert (Pierre) : En fait, par rapport à ça, c'est toute la question... c'est toute la question de qui est propriétaire, qui va installer le photoradar, en fait, l'ACA, maintenant, qu'il faut dire, là.

M. Derraji : Oui, l'ACA, oui.

M. Châteauvert (Pierre) : Et, par rapport à cette... le partage des revenus, la question de qui doit... qui... la façon de calculer les revenus, et tout, puis qui doit l'appliquer. Il y a des formules qui sont sorties de cette expérience pilote là qui sont intéressantes, qui sont des liens directs, et non pas nécessairement : Bien, on attend votre rapport, et tout, puis là, bon, bien... à l'intérieur de délais. Il y a une flexibilité que... On n'était pas associé directement, Mme la ministre a nommé les villes, tout à l'heure, puis, effectivement, ce sont des grandes villes. On a suivi, parce qu'il y a eu des comités, puis tout ça, puis il y a eu des discussions. Il y a des... il y a une flexibilité qui vient dans la gestion qui est sortie de cette expérience pilote là qui est intéressante, qui va nous permettre de nous asseoir avec le ministère par après, pour bâtir une relation puis une gestion de ce... de ce nouvel équipement-là, à la satisfaction des gens, et c'est ça qui nous intéresse énormément.

Je faisais référence tout à l'heure à la... à d'autres expériences qu'on a avec des ministères par rapport à la gestion des coûts puis par rapport à la gestion d'une activité, en fait, d'un élément de l'État, et pour qu'on en arrive à la fin, en termes de partage de revenus, puis d'application, puis d'émission de permis, de... là, je fais référence à toute la question de gestion de baux villégiature, qui est une entente assez importante et qui est... et qu'à la fin on s'assoit. Donc, c'est ce qu'on fait, on détermine la... on s'entend sur une formule pour déterminer les coûts réels puis les responsabilités de chacun, et c'est... et je peux vous dire que c'est très large. Là, actuellement, on est en débat puis on est en révision de ça, ce n'est pas parfait, puis on a souligné des problèmes, et tout ça, mais là, avec le ministère, on est en train de discuter sur identifier les coûts, les responsabilités, et, à la fin, on arrive : Bon, ça coûte tant, et, voici, nous, on met tant, puis vous, vous mettez tant, et là, à la fin, on arrive avec un montant final. Et là qu'est-ce qu'on fait avec les surplus? Parce qu'il y a des revenus de ça. Qu'est-ce qu'on fait? Là, on les utilise pour telle chose, telle activité, telle amélioration.

Bien, l'expérience pilote a donné ce genre de démarche là, en fait, a identifié ce genre de démarches là, puis ça va nous permettre d'aller plus loin par après. Donc, c'est ça qu'on... Nous, c'est ce qui nous intéresse. Donc, c'est sur la base de partenariats. Ce n'est pas nécessairement la base de contrôle, et c'est ça qui nous intéresse. C'est pour ça qu'on dit qu'on aimerait aller plus loin.

M. Derraji : Oui. J'ai bien compris. Donc, en fait, la demande de la Fédération québécoise des municipalités aujourd'hui en commission, c'est que c'est très bon, le projet de loi, c'est une avancée au niveau de la sécurité routière, mais vous voulez être impliqués en amont.

M. Châteauvert (Pierre) : Ah! ça, c'est certain.

M. Derraji : ...notamment le choix des sites...

M. Châteauvert (Pierre) : Ah! ça, c'est clair.

M. Derraji : ...l'emplacement, partage des revenus, partage des coûts. Oui.

M. Châteauvert (Pierre) : Oui, sinon, on ne voit pas comment ça peut fonctionner, parce que, notamment, au niveau des revenus, il va sortir des revenus importants des 250.

M. Derraji : Oui, oui, il y a une étude qui détermine déjà les revenus préliminaires. Donc, vous voyez d'un bon oeil... C'est une source de revenus supplémentaire pour vos membres que vous défendez.

M. Châteauvert (Pierre) : Pour faire des aménagements liés à la sécurité routière.

M. Derraji : Oui, mais je ne vais pas faire l'avocat de la partie gouvernementale, mais il y a déjà de l'argent. Mais je veux juste vous citer qu'est-ce que j'ai devant moi : Il y a le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains qui a été bonifié, vous pouvez me corriger, de 60 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Ils disent déjà qu'il y a de l'argent et ça va être priorisé, l'aménagement. Est-ce que c'est assez?

M. Châteauvert (Pierre) : Non, bien, on l'a dit clairement, là, dans le texte, qu'on le sait tout de suite que ce ne sera pas suffisant. Ça, c'est clair.

M. Derraji : OK. Donc, pour vous, les 60 millions de dollars, ce n'est pas suffisant.

M. Châteauvert (Pierre) : Moi, juste... Bien, tantôt, on a entendu l'UMQ qui donnait l'exemple de la ville de Québec, je ne l'avais pas vu, celui-là, mais c'est... Non, non, c'est clair et net que ça va prendre des investissements importants. Exemple, une route nationale, vraiment, de... genre, la 116, qui traverse plusieurs municipalités, ce sont de... c'est du 90 km/h, et tout, pour... pour s'assurer qu'effectivement, quand ça traverse puis qu'il y a une école secondaire, une école élémentaire ou une autre... un parc... Donc, ça va prendre des aménagements, et on ne parle pas de... on ne parle pas de 200 000 \$, 300 000 \$, dans ces cas-là, là, la 116, des fois, c'est de la quatre voies, là. C'est quelque chose de très important, donc, c'est clair.

M. Derraji : On a réglé... on a réglé la... ce que vous voulez au début, mais moi, ce qui m'inquiète, c'est que vous dites que même cette enveloppe... le plan est ambitieux, mais ce qu'on a comme enveloppe est insuffisant pour mettre en place ce plan ambitieux.

M. Demers (Jacques) : Ce qu'on pense, c'est que c'est pour ça qu'on a besoin des revenus, pour avancer avec ces éléments-là. Ça fait que les revenus qu'il va y avoir doivent être réinvestis. On ne le fera pas toute la première année, mais on va devoir avancer. Quand je m'aperçois que, juste de faire une bonne traverse, chez nous, dans un petit village où est-ce que... ça va coûter probablement 100 000 \$, 150 000 \$, minimum... Puis Sainte-Catherine-de-Hatley, là, ce n'est pas la municipalité moyenne, c'est une petite municipalité, ça fait que, si ça me coûte 100 000 \$, 150 000 \$ puis on sait qu'il y a 1 100 municipalités au Québec, pas difficile de faire un calcul, que : OK, ça ne correspond pas à la dépense minimale qu'on a de besoin à certains endroits.

Mais on pense que ces endroits-là, oui, leurs revenus vont être intéressants. En même temps, moi, je souhaite vraiment que le revenu ne soit pas très élevé, parce que le but ultime, c'est de ralentir le trafic, ce n'est pas de faire de l'argent, puis ça, je pense qu'il faut aussi le garder dans l'équation. Si les photoradars font un job extraordinaire et toutes des... peut-être qu'on aura besoin d'investir moins de sommes à ces endroits-là. Parce que le but, c'est de ralentir le trafic, d'être capable d'avoir quelque chose de plus sécuritaire pour tout le monde. Bien, on le travaille des deux sens. Peut-être que si l'impact est beaucoup plus grand qu'on s'attend, tout le monde ralentit... peut-être que les installations, tout ce qu'on appelle le mobilier urbain, a besoin moins d'avancer, tu sais, la descente des lumières, tout ce qu'on sait, qu'il ne faut pas que ça ait l'air d'une autoroute, mais plutôt d'un endroit où est-ce qu'on voyage de façon plus paisible et plus lente. C'est ce qu'on veut amener.

• (11 h 30) •

M. Derraji : Oui, c'est excellent. Donc, à part le financement, que vous étiez très clairs sur le départ, vous dites que l'enveloppe budgétaire présente, les 60 millions, est insuffisante. On avance. Là, maintenant, on arrive au partage des revenus. Nous sommes d'accord que le but d'avoir tout cela, c'est vraiment avoir un impact sur la sécurité de tout le monde, que ce soient ceux qui conduisent les voitures ou les piétons. Là, maintenant, rendu aux revenus, dans un monde idéal, la FQM aimerait quoi comme partage de revenus? Parce que c'est très important. Parce que, si le coût est très élevé, on a déjà une idée sur l'enveloppe budgétaire, ça veut dire que c'est des coûts qui seront répercutés sur les municipalités. Je vous réfère au mémoire au conseil... qui a été déposé au Conseil des ministres, page 22, je ne sais pas si vous l'avez vu, c'est très clair, au niveau des zones scolaires, la nouvelle limite, ça dit : «De plus, l'obligation d'aménager ces zones selon les dispositions d'un guide élaboré par la ministre des Transports et de la

Mobilité durable impliquera des coûts pour les municipalités.» Donc, on le sait, il va y avoir des coûts que les municipalités doivent supporter.

Là, aujourd'hui, vous levez le drapeau par rapport à cela, par rapport aux coûts, par rapport à l'aménagement, mais même par rapport au plan, parce qu'on ne veut pas... On peut se donner la meilleure loi qu'on veut, mais la mise en place, ça va nécessiter des investissements. L'enveloppe, vous la critiquez déjà, ce n'est pas assez. Maintenant, comment on peut partager, selon vous, votre recommandation, ce que vous venez de dire, la partie revenus, avec ce que va nous coûter le projet lui-même, de... je dirais, de la mise en place des ACA?

M. Châteauvert (Pierre) : Là, en fait, il y a une enveloppe qui est là. On dit qu'elle est insuffisante. Et, à côté, il y a des revenus qui vont venir des photoradars. Il faut s'asseoir sur leur partage. On sait très bien que l'ensemble de ces aménagements-là vont se réaliser sur une très longue période. Ça ne peut pas se faire en... comme M. Demers disait, c'est pour plusieurs années, donc, à ce moment-là...

Puis on s'est... dans... on est habitués, en termes d'infrastructures, il manque toujours des sous, mais on arrive, dans certains dossiers, à... avec le gouvernement, avec une entente, en discutant, en s'asseyant et en discutant de ce qui s'en vient comme revenus, puis tout ça, puis ce qui s'en vient comme dépenses, à planifier et arriver à ajuster la demande avec la réalité. Nous, ce qu'on dit... Bon, là, l'enveloppe prévue est insuffisante. Il s'en vient des... des sous des photoradars. Bien, à ce moment-là, asseyons-nous pour ajuster puis planifier pour que ça fonctionne.

M. Derraji : C'est très clair.

M. Châteauvert (Pierre) : Et, on l'a vu, notamment en assainissement des eaux, et tout ça, on est... on arrive à créer une forme d'équilibre. Tout le monde aimerait aller plus vite, mais ce n'est pas possible, souvent.

M. Derraji : Oui, mais j'aime ce que vous venez de dire. C'est qu'on s'entend que l'enveloppe est insuffisante, asseyons-nous pour qu'on partage...

M. Châteauvert (Pierre) : Exact.

M. Derraji : ...une discussion directe sur les revenus, pour qu'on puisse financer.

M. Châteauvert (Pierre) : Exactement. C'est ça.

M. Derraji : OK. Là, je vais aller à autre chose que vous avez mentionné, parce qu'il y a tellement d'éléments dans votre mémoire. Recommandation 3, vous dites : «C'est une évidence que l'ajout de 250 ACA aura un impact non négligeable sur le volume de constats d'infraction qu'ils généreront et qui pourrait créer une pression indue sur le système judiciaire.» Ce que vous dites, c'est que, comme dans... le projet de loi n° 40 «permet désormais la mise en place d'un régime de sanctions administratives pécuniaires dans le milieu municipal». Donc, pouvez-vous juste élaborer? Parce que c'est sûr que ça va augmenter.

Le Président (M. Jacques) : ...M. le député de Nelligan, ceci met... met un terme aux échanges avec l'opposition officielle. Donc, je cède maintenant la parole à la deuxième opposition, à M. le député de Taschereau, pour 4 min 8 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup. Merci, M. Châteauvert, M. Demers, ou inversement, en tout cas, pour votre présentation, votre mémoire. J'irai directement sur la recommandation n° 10. Ça m'intéresse particulièrement, la question des routes régionales, des routes nationales, qui appartiennent au MTQ, mais pour lesquelles le MTQ, dans le fond, donne la responsabilité aux municipalités de... puis avec... avec des... bien, en tout cas, donne la responsabilité aux municipalités de voir à l'aménagement de... l'aménagement sécuritaire pour les usagers... les usagers vulnérables.

Il y en a, des cas, il y en a plein, puis, évidemment, plusieurs des membres... des villes, des municipalités que vous représentez sont traversées par ces routes-là. C'est un enjeu à peu près partout sur les 1 100 municipalités du Québec. Je pensais... justement, je me... je revenais dans le passé, puis je me rappelais que la petite Anaïs Renaud, à Saint-Flavien de Lotbinière, était décédée, justement, dans un cas comme ça, dans Bellechasse... pas dans Bellechasse, dans Lotbinière. Et le cas était quand même assez intéressant et évocateur. La municipalité pouvait faire un trottoir, qui allait coûter 1,2 million de dollars. La municipalité a un budget de 2,5, là, annuellement, donc, déjà, on voit qu'il y a une espèce d'incohérence, puis les programmes... le programme d'aide du fonds de... du fonds de sécurité routière permet d'aller chercher, au maximum, 350 000 \$, donc il y a une incohérence au niveau du financement.

Ça fait que j'aimerais vous amener... Vous avez parlé, bon, de l'entente qui était plus adéquate avec le ministère, il y a une volonté de travailler mieux ensemble, puis tout ça, puis vous insistez beaucoup sur le fait que le financement doit suivre. Évidemment, si on a des responsabilités, le financement doit venir. J'aimerais vous entendre, peut-être, sur une autre façon de voir la question. Si c'est le MTQ... était responsable des aménagements de transport actif sur les routes qui lui appartiennent? Évidemment, en consultant la municipalité, il faut que la municipalité soit consultée là-dedans, là. Mais est-ce que le... est-ce que le ministère devrait prendre ses responsabilités puis s'occuper, dans le fond, des aménagements sur ses routes à lui?

M. Demers (Jacques) : ...on ne revient pas où est-ce qu'on était si on pose cette question-là?

M. Grandmont : C'est-à-dire?

M. Demers (Jacques) : Bien, c'était ça, c'était le ministère. Avant ça, on ne se parlait pas. Tout ce qui était sur les routes à numéro qui traversaient nos villages, c'était le ministère des Transports. On pouvait faire des résolutions, faire des demandes, il n'y avait pas de discussion.

On ne veut pas revenir à ça. Parce que le problème avec le ministère des Transports, il n'habite pas tous ces villages-là, il n'habite pas à tous ces endroits-là. On veut avoir des gens locaux qui sont dans la discussion, qui comprennent la problématique pour se rendre au dépanneur, de l'autre bord, parce que le stationnement... puis que le restaurant, qu'est-ce qu'on fait à cet endroit-là.

Lui, s'il l'analyse, puis il voit que l'école est plus loin, puis il dit : Non, non, non, notre traverse, c'est à l'école. Oui, mais ce n'est pas à l'école que les gens traversent, ils vont tous passer à cet endroit-là. C'est... c'est vraiment d'avoir un avis local.

M. Grandmont : Ah! bon, on est... Mais je vous... mais je vous entends bien. Je vous entends bien là-dessus, sur l'importance d'avoir un avis local. Mais vous êtes tout le temps en situation de devoir quémander davantage d'argent au ministère des Transports. Dans le cas où ce serait inversé... Évidemment, il y a toujours l'enjeu de bien collaborer ensemble, mais ça, la question se pose de toute façon, mais, si c'était la responsabilité du MTQ, bien l'argent serait peut-être plus facile à déboursier, non?

M. Demers (Jacques) : Bien, pour moi, pour ma part, c'est leur responsabilité. C'est quand même leur route, leur responsabilité de faire que la circulation est fluide puis que c'est sécuritaire, parce que les demandes viennent de ce côté-là. Ça, pour moi, on est... mais on veut faire partie de l'équation puisqu'on veut avancer plus rapidement.

M. Grandmont : Ça, 100 % d'accord avec vous, mais on est d'accord aussi, je comprends, sur le fait qu'on est sur le domaine du MTQ, c'est à ce ministère-là d'avoir la responsabilité de bien faire ses jobs... sa job.

M. Demers (Jacques) : Ça leur appartient, oui.

M. Grandmont : Donc, peu importe comment on le fait, soit on descend plus d'argent vers les municipalités pour mettre en place les aménagements, soit... oui, en tout cas, l'autre... l'autre option que je proposais, qui était de le rendre responsable, imputable, en quelque part. Dans tous les cas, consultations, travail en partenariat, mais que le gouvernement prenne ses responsabilités puis il fasse atterrir l'argent pour que ce soit sécuritaire, évidemment.

M. Demers (Jacques) : Exact, exact.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup.

M. Demers (Jacques) : Merci à vous.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. Demers et M. Châteauvert, pour votre contribution aux travaux. Nous suspendons pour une courte période de temps pour faire place au prochain groupe.

(Suspension de la séance à 11 h 38)

(Reprise à 11 h 40)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux, et nous recevons maintenant CAA-Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Donc, je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé.

CAA-Québec

Mme Gagnon (Sophie) : Oui. Bonjour à tous, merci d'accueillir CAA-Québec et ses représentants pour cette étude. Alors, Mme la ministre, merci à vous. Messieurs et mesdames de la commission, bonjour. Alors, je me présente, mon nom est Sophie Gagnon, je suis vice-présidente, Affaires publiques et RSE, responsabilité sociétale chez CAA-Québec. Je suis accompagnée de Me Isabelle Godbout, chercheuse et analyste, et, à ma droite, notre nouveau collègue André Durocher, que vous reconnaissez sûrement, qui est notre directeur de Relations avec la communauté et de la sécurité routière.

Qu'il me soit, d'abord, permis de rappeler que CAA-Québec est bien implanté au Québec, dans une... avec une communauté de 1,3 million de membres, ce qui représente près d'un détenteur de permis de conduire sur quatre. Et, au-delà d'offrir de bons services d'assistance dans différents secteurs comme la mobilité, les assurances, le voyage et l'habitation, on est une organisation résolument engagée à encourager une consommation responsable et à promouvoir la sécurité routière. On est un organisme sans but lucratif qui agit avec conviction depuis 120 ans en sécurité routière, et notre fondation déploie chaque année des centaines d'activités de sensibilisation en sécurité routière partout au Québec.

Nos commentaires, ce matin, porteront principalement, évidemment, sur les AVA, les appareils de contrôle automatisés. On aura quelques mots sur la protection des usagers vulnérables et l'usage des feux... du feu vert clignotant, et nous reviendrons brièvement sur l'alcool au volant. Alors, sans plus tarder, je passe la parole à André, en disant aussi que, de façon générale, nous endossons le projet de loi n° 48 dans son ensemble, mais avec quelques nuances qu'il nous importe de préciser à l'instant.

M. Durocher (André) : Merci, Sophie. Conduire un véhicule n'est pas un droit, mais un privilège, tout comme celui d'utiliser le domaine public aménagé comme piéton, cycliste ou automobiliste. Pour en profiter, les usagers doivent respecter les règles et partager la route. La sécurité routière, c'est l'affaire de tous. Pour le citoyen, c'est de respecter les règles de sécurité routière, et pour les autorités, c'est de s'assurer que ces règles fassent l'objet d'une adhésion et d'une acceptabilité sociale. C'est sur cette base que nous déposons notre mémoire.

Pour ce qui est des ACA, c'est un fait, la vitesse excessive demeure l'une des principales causes d'accident de la route au Québec. Là où la présence policière est plus ardue, les radars photo constituent un outil efficace pour surveiller le flot de circulation. Cependant, ces appareils ne sont pas une panacée, c'est-à-dire une solution universelle qui s'appliquerait automatiquement sur demande. Ils sont un complément à la surveillance policière à utiliser dans des conditions bien particulières.

Dès février 2000, nous étions en faveur de l'usage des radars photo seulement aux endroits qui respectaient deux critères spécifiques, à savoir là où il y a une problématique de vitesse et de sécurité routière et là où la surveillance traditionnelle ne pouvait pas être effectuée de manière sécuritaire. En 2007, nous ajoutions les conditions suivantes : la présence d'un affichage clair pour prévenir les automobilistes de leur arrivée dans un endroit surveillé et la transparence sur la gestion et l'utilisation des amendes perçues par l'entreprise de ces technologies. Enfin, en 2012, CAA-Québec précisait que l'utilisation des radars photo et des caméras feux rouges dans des zones scolaires ne pouvait se justifier du simple fait de se trouver dans ces zones. Il faut des critères précis et documentés.

Aujourd'hui, au moment où le ministère des Transports souhaite augmenter le nombre d'ACA de 52 à 250 sur les routes du Québec, nous réitérons ces conditions. Il est donc essentiel que les futurs ACA se retrouvent sur des sites comportant de véritables risques, où la surveillance policière traditionnelle est difficile, que leur présence soit signalée à l'avance, que la gouvernance soit centralisée au ministère des Transports et qu'il y ait une reddition de comptes sur la performance des équipements, des statistiques de collisions et sur l'utilisation des amendes perçues.

On ne peut soutenir le retrait de l'obligation de vérifier la présence et l'état de la signalisation qui annonce les ACA, c'est une question de transparence, et CAA-Québec s'inquiète des dérapages qui pourraient en découler. De même, on ne peut endosser le retrait de l'obligation de désigner les sites par arrêté ministériel publié à la *Gazette officielle*. Pour nous, la consignation des sites déterminés dans un arrêté ministériel fait partie de la transparence qui doit être au cœur de l'implantation des ACA au Québec et de la reddition de comptes nécessaire à son acceptabilité sociale.

Bien que nous soyons en accord sur le choix des endroits pouvant être contrôlés par un système de détection pour vitesse, nous ne pouvons endosser tous les sites proposés. D'abord, parlons des zones scolaires. Suite à plusieurs activités d'observation aux abords d'écoles primaires, nous avons pu y constater le défi lié au respect des comportements déviants. Rappelons que les ACA n'adressent qu'un seul comportement déviant, soit la vitesse. C'est pourquoi, si nous sommes en accord avec l'utilisation des radars photo dans les zones scolaires, certaines conditions doivent s'appliquer. La problématique de vitesse doit être documentée, les heures de fonctionnement des appareils doivent se limiter aux périodes scolaires et il doit y avoir présence de signalisation.

Et il en va de même pour les zones de travaux de construction et d'entretien. La surveillance policière doit être difficile, les heures de fonctionnement des appareils doivent être limitées aux périodes de travail actif sur les chantiers, il doit y avoir présence de signalisation et les appareils ne peuvent remplacer la présence des signaleurs. Je le répète, même dans ces zones prioritaires, il faut créer une adhésion plutôt qu'un sentiment de méfiance de la part des citoyens.

Il y a aussi les rues partagées et les vélorues. Selon la définition du MTQ, une rue partagée est une rue pour laquelle les règles de circulation diffèrent de celles des autres rues et où les aménagements permettent aux usagers, surtout les piétons, de circuler de façon sécuritaire. La limite fixée est de 20 km/h. Une vélorue, quant à elle, est définie comme un chemin public sur lequel certaines règles de circulation sont modifiées pour favoriser la circulation des cyclistes. La limite y est de 30 km/h. S'il existe une problématique de respect de la limite de vitesse, tant sur une rue partagée que sur une vélorue, c'est fort probablement parce que les aménagements n'y sont pas adéquats. L'installation de radars photo sur de telles rues serait perçue comme ce que l'on appelle communément une trappe à tickets. CAA-Québec ne peut donc pas appuyer l'implantation d'un système de détection sur de telles artères, car cela ne ferait qu'en miner l'acceptabilité.

Une augmentation substantielle du nombre d'ACA au Québec amènerait des ajustements administratifs. À cet effet, nous souscrivons au principe de l'introduction d'un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certains manquements dans l'objectif d'alléger le travail de la SQ et du ministère de la Justice du Québec. Nous avons toutefois des réserves quant à l'augmentation du délai de transmission de l'avis de réclamation au propriétaire d'un véhicule pris en défaut. Le délai entre une infraction et la notification de la sanction est actuellement de 30 jours. Nous craignons qu'une prolongation à 45 jours nuise à l'effet dissuasif sur le comportement du conducteur fautif, en plus d'alourdir le système.

Nous souscrivons fermement au principe de la protection des personnes les plus vulnérables sur la route. Il faut aussi se rappeler que chaque usager a des obligations à respecter en vertu du CSR. Ce n'est pas parce que l'on est plus vulnérable que l'on peut se permettre de se comporter de façon moins responsable. Il ne faut jamais oublier que

peu important les mesures dissuasives et les règlements que l'on met en place pour notre protection, ultimement, c'est tous et chacun d'entre nous qui sommes d'abord et avant tout responsables de nos comportements. Les ACA n'étant pas une solution unique, il faut également ajouter des aménagements qui encouragent les citoyens à adopter des comportements sécuritaires, comme des rues rétrécies, des saillies de trottoirs et autres mesures d'apaisement.

Par ailleurs, on le sait, l'augmentation des amendes peut entraîner des changements de comportement. Cependant, il faut éviter de basculer dans l'hyper punitif. Les sanctions doivent être proportionnelles aux gestes posés sans être déraisonnables, au point où les policiers hésiteraient à remettre des constats d'infraction. Il s'agit là encore d'une situation... d'une question d'acceptabilité sociale.

Pour ce qui est de l'alcool au volant, outre la vitesse, l'alcool au volant représente l'une des principales causes de collision au Québec. CAA-Québec est déçu que ce projet de loi soit muet sur ce fléau qui brise des vies. Nous invitons donc le gouvernement à considérer l'instauration de sanctions administratives pour une alcoolémie entre 0,05 et 0,08. Faut-il rappeler que le Québec est la seule province canadienne où de telles sanctions ne sont pas appliquées?

Il est démontré que la performance du conducteur dans les différentes tâches est affectée de manière significative à partir d'une alcoolémie de 0,05. De même, la vigilance du conducteur diminue et le risque de somnolence augmente. La consommation de faibles doses d'alcool produit un effet désinhibiteur qui amène le conducteur à adopter des comportements à risque. Bref, ces sanctions administratives en vertu du CSR seraient une mesure efficace pour prévenir les collisions et sauver des vies. On parle ici qu'une amende, jumelée ou non à une interdiction de conduire son véhicule pour 24 heures, est porteur d'un message qui fait réfléchir le conducteur.

Mme Gagnon (Sophie) : Je terminerais notre propos, notre... même, je dirais, notre petit marathon de ce matin, en attirant l'attention de la commission sur une question importante sur la protection des travailleurs sur route. Comme chef de file en assistance routière, la sécurité des patrouilleurs, qu'ils soient nos propres employés ou ceux de nos partenaires affiliés, demeure une priorité.

• (11 h 50) •

En 2022, nous avons appuyé la mesure autorisant l'utilisation d'un feu vert clignotant sur les dépanneuses lorsqu'elles sont en route pour répondre à un appel de... un service d'urgence. Aujourd'hui, nous appuyons la proposition qui est prévue à l'article 51 du projet de loi pour permettre au conducteur d'une dépanneuse d'emprunter les voies réservées. Et, même si nous déployons beaucoup de mesures de sécurité, chaque année, pour la sécurité de nos gens, on pourrait sans doute faire plus pour améliorer leur visibilité... la visibilité des dépanneuses et la sécurité des patrouilleurs lorsqu'ils sont en bordure de route.

Vous trouverez donc à notre mémoire des références qui établissent que l'utilisation du feu vert clignotant exerce une influence positive sur la visibilité des dépanneuses, et donc sur la sécurité des travailleurs, encore une fois, lorsqu'ils sont en bordure de route. Nous croyons pertinent d'en venir à autoriser l'usage des feux clignotants ambre et verts sur les dépanneuses, même si elles ne répondent pas à un service d'urgence. Les patrouilleurs qui oeuvrent en bordure de route pourraient alors les activer et être ainsi plus visibles.

C'est ce qui met fin à notre présentation, et nous sommes disponibles pour répondre à des questions.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous... Je cède maintenant la parole à la partie gouvernementale et en l'occurrence à Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable pour une période de 16 minutes.

Mme Guilbault : Oui, merci, merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup à vous trois d'être présents ici avec nous. Le CAA, évidemment, ça tombe sous le sens, vous aussi, que vous soyez intéressés à venir nous partager en personne les commentaires que vous nous avez transmis dans votre mémoire.

Puis merci aussi, de façon générale, d'ailleurs, pour tout le travail que vous faites en partenariat. Souvent, je vous... on se rencontre à l'occasion. Vous travaillez beaucoup avec la SAAQ. Souvent, je vous vois à la télé et vous me voyez à la télé, mais là, aujourd'hui, on peut se dire... on peut se dire ensemble merci, parce que je... entre autres, là, dans la foulée du dépôt du Plan d'action en sécurité routière, j'ai vu beaucoup de... de relais de messages, puis, tu sais, tout ce que les partenaires peuvent faire de leur côté pour relayer justement, puis donc multiplier l'effet de ces messages-là. C'est très, très, très apprécié. Donc, un grand merci pour ce travail-là que vous faites, vous, tous les jours de l'année, à temps plein, vous ne faites que ça. Moi, j'ai quelques autres petits dossiers à l'occasion, mais je me concentre quand même beaucoup sur la sécurité routière. Donc, bref, merci, très, très, très apprécié.

Je vais commencer peut-être avec la recommandation n° 1, puis je la trouve très intéressante. Puis je disais, je pense... c'est-tu aujourd'hui ou hier? Je disais ça, des fois, les... des fois, le temps va vite, mais je faisais référence... ça me rappelle ma précédente fonction de ministre de la Sécurité publique. Quand vous dites : «La présence policière demeure le meilleur moyen d'assurer le respect du Code de la sécurité routière, là où cette présence est ardue, les ACA sont des outils efficaces de surveillance.»

Je veux simplement souligner la pertinence de cet énoncé-là, parce que c'est une des choses que je nommais quand j'ai déposé mon plan, en disant : On a 15 000 policiers au Québec, on est 8,5 millions, ce n'est pas réaliste. Puis je le disais souvent quand j'étais en sécurité publique, on ne pourra jamais mettre un policier partout sur chaque rue qui va surveiller chaque situation partout, dans chaque municipalité. Alors, ce principe-là, cette philosophie-là, moi, j'y adhère complètement puis je vous remercie de... de la souligner à nouveau. Et c'est dans cette optique, justement, qu'on souhaite recourir à la technologie des ACA.

Je trouve ça très intéressant aussi, vous dites : Ce n'est pas une panacée. Effectivement. Tout ce que vous amenez sur le choix des... le choix de la localisation des ACA. Parce que vous avez peut-être entendu, je crois que

vous étiez là depuis le début, vous avez entendu l'UMQ et la FQM qui ont une préoccupation légitime, là, sur toute la question, à la fois, oui, du partage des revenus, mais aussi du... de la codécision quant au choix des emplacements des ACA. J'ai soulevé tout à l'heure aussi la nécessité, des fois, d'en avoir dans des zones qui vont protéger beaucoup de gens, même si ce ne sera pas forcément rentable d'un point de vue monétaire.

Donc, dans l'ensemble de ces considérations-là, vous, vous en détaillez certains. Tu sais, le... au numéro 3, là, le choix des futurs sites des ACA, des risques importants, etc. Est-ce qu'à date, dans le cadre du PPCM, le choix... Puis en ce moment, on n'a pas un gros parc d'ACA, là, on en a 54, à peu près, là...

Mme Gagnon (Sophie) : Non, tout à fait.

Mme Guilbault : ...un peu plus d'une cinquantaine. Il y en a une trentaine qui sont fixes, donc on ne peut pas tous les bouger. Alors, c'est lourd un peu puis on est très limités. Mais est-ce qu'à ce jour vous jugez qu'on en a fait une utilisation optimale? Et... et, si on en avait plus, est-ce que vous maintiendrez un peu l'esprit de ce qui a prévalu jusqu'à maintenant ou est-ce que vous jugez... Puis, tu sais, dans la codécision aussi, là, à quel point les municipalités, des fois, il peut y avoir des intérêts divergents, mais, en bout de ligne, on finit par s'entendre, sauf que, là, on l'a fait avec cinq grandes municipalités, quand on pense que toutes les municipalités pourraient devenir intéressées. Alors, comment vous voyez ça? Parce que vous êtes habitués aussi de travailler là-dedans.

Mme Gagnon (Sophie) : Oui. Bien, je pense que vous l'expliquez très bien. Puis, jusqu'à présent, j'ose dire, là, j'étais présente au moment où on a introduit les premiers appareils, et c'est un peu un exemple, hein, je pense qu'on peut citer le Québec comme ayant agi de façon exemplaire, et c'est ce qu'on veut préserver. Et on voit la multiplication des outils en se disant : Bon, on passe de 50 à 250. Ce n'est pas dramatique. On sait que, dans d'autres pays, c'est des... ce sont des chiffres beaucoup plus importants. Mais il faut se garder de penser que, justement, et c'est pour ça qu'on parle de... ce n'est pas une panacée, il faut se garder de tomber dans des excès. Il faut rester à préserver le consensus social qui a prévalu.

Les choses ont été bien faites à l'époque, et on pense que l'utilisation d'un plus grand nombre peut apporter des bons... des bons résultats en collaboration, en complémentarité du travail policier, mais il ne faut pas tomber dans... Et je ne vous cache pas qu'on a vu quand même avec une certaine crainte... on se dit : Là, bien, c'est 250. Est-ce que plus tard ce seraient des milliers? Est-ce que c'est vu comme une façon de générer... André disait, «des trappes à tickets»?

Je pense qu'on a passé à côté de ce risque-là jusqu'à date, mais il faut maintenir cet équilibre-là puis il faut éviter d'aller vers des... une gouvernance, parce qu'on en aurait plus, qui serait un peu plus relâchée, parce que c'est plus compliqué, puis... Mais la reddition de comptes, l'explication, le choix des endroits demeurent des facteurs d'acceptabilité sociale. Puis, si on veut maintenir ces bons résultats puis ces bonnes pratiques, bien, il faut préserver... il faut toujours garder ces principes-là en tête. Et c'est pour ça qu'on les rappelait ce matin. Je ne sais pas si je réponds à vos... à votre question.

Mme Guilbault : Oui.

Mme Gagnon (Sophie) : Et, l'ensemble des municipalités, on maintient que, dans des zones... On sait qu'il y a des besoins d'aménagement. On sait que les territoires urbains sont... il y a des municipalités qui ont des besoins particuliers qu'ils ne pourraient pas justifier par des revenus avec des ACA. Il faut aider quand même ces endroits-là à avoir de bons aménagements sécuritaires. Et là, bien... Mais il ne faut pas le faire... il ne faut pas faire un lien qui n'existe pas entre la sécurité routière puis la génération de revenus. Ce serait dangereux.

Mme Guilbault : Non, tout à fait. Puis, c'est ça, les trappes à tickets ou, peu importe comment on le dit, là, c'est exactement ça qu'on... que je disais tout à l'heure. Puis, quand on dit que ce n'est pas une panacée, pour moi, puis ça vaut de façon générale en sécurité tout court, là, en sécurité publique, la pression doit absolument venir avec au moins autant de prévention. Puis je ne sais pas si vous avez... Bien, en fait, je sais que oui, là, mais, dans l'ensemble, le plan d'action de la sécurité routière... Parce que le projet de loi d'aujourd'hui, je ne l'ai pas dit en remarques introductives, mais c'est un des moyens pour donner suite au plan d'action. Il vient donner suite à six des 47 sous-mesures, entre autres, toute la question des ACA, toute la question des amendes aussi puis certaines autres choses, de l'aménagement sécuritaire obligatoire, diverses choses comme ça. On a ajouté aussi en complément quelques autres affaires, là, comme les VHR, mais ça, peut-être que ça vous concerne moins, mais bon, en tout cas, ça... c'est quelque chose de... qui touche plus les municipalités.

Mais tout ça pour dire que... Est-ce que vous, vous estimez, dans l'ensemble, dans le plan d'action de la sécurité routière, on fait suffisamment de place à la prévention? Parce que moi, j'étais fière de dire que, même si on parlait beaucoup, beaucoup des photoradars... c'est ça qui a le plus attiré l'attention, c'est le premier axe, les aménagements sécuritaires, tout ça, mais je... il y a beaucoup de mesures sur la prévention. Il y a l'introduction d'un chapitre, d'un nouveau chapitre piéton, dans le tome I, ça, c'est une demande qu'on avait eue notamment de Piétons Québec, ils vont venir nous voir demain ou jeudi, enfin, je ne veux pas parler pour eux, ou peut-être cet après-midi.

Mais donc, dans l'ensemble, est-ce que vous trouvez qu'on fait une place suffisante à la prévention puis qu'on va avoir le bon équilibre et le bon cocktail prévention et répression davantage avec... quoique le radar photo, quant à moi, fait autant de prévention que de répression, là, mais comme il y a un ticket à la fin, pour reprendre le terme. Alors, pour moi, c'est important, cet équilibre-là. J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, bien, on dit souvent que, dans... dans une bonne séquence de sécurité routière, il y a plusieurs maillons, là. Il y a, d'abord et avant tout, de l'éducation, de la sensibilisation. Il faut avoir des lois qui sont justes, équitables, qui sont en mesure de régler des problématiques identifiées, documentées. Et il y a aussi de la répression, qui est inévitable, qu'il faut faire appliquer, sinon il n'y a pas de crédibilité qui est accordée aux mesures. Moi, je pense qu'il y a eu des grands progrès. Ce qui nous préoccupait beaucoup, c'était l'absence d'une stratégie nationale, puis vous avez agi rapidement. Donc, on peut souligner ça avec... vous pouvez être fiers de ça. Et, bien, je crois que c'est un travail qui est en continuelle évolution, puis de se mesurer pour s'adapter puis s'améliorer demeure les meilleures façons.

C'est sûr que nous, on va dans plus de 150 écoles... plus de 150 journées-écoles. On aimerait pouvoir en faire plus. On a des petits moyens avec notre fondation, on va dans les écoles primaires, secondaires, on a des programmes d'éducation. Et on forme... on sait qu'on forme la... des citoyens quand on parle de sécurité routière, on forme aussi des citoyens de demain qui seront plus responsables et qui... quand... et qui sont... et qui seront de meilleurs conducteurs ou de meilleurs usagers de la route, hein, parce qu'on n'est pas qu'avec la voiture, c'est une responsabilité partagée. Donc, moi, je pense qu'il y a d'extraordinaires avancées qui ont été faites dans les dernières années. Il y a toujours place à l'amélioration. Mais je ne sais pas, Isabelle, si tu veux compléter.

• (12 heures) •

Mme Godbout (Isabelle) : Bien, en fait, la prévention, il n'y en aura jamais suffisamment, parce que la sécurité routière, si on veut l'améliorer, il faut en parler continuellement. Puis je pense qu'il faut travailler de concert aussi avec les divers organismes pour sensibiliser, dans le fond, les gens qu'on représente à l'importance du respect du Code de la sécurité routière. Et c'est... c'est la clé, là, pour améliorer le bilan routier, là. Ça fait partie d'une des... d'une des façons d'améliorer ce bilan-là qu'on souhaite tous réduit le plus possible, là.

M. Durocher (André) : ...pour avoir été longtemps en sécurité routière, justement, ce que vous faites, je trouve ça très courageux, parce que la prévention, ce n'est jamais très sexy, hein, ça ne fait pas la une des médias. C'est pourquoi on doit justement mettre le sujet de la sécurité routière à l'avant-plan et en parler, en parler constamment, sans jamais, là, s'asseoir sur ses lauriers. Et donc, félicitations, à ce niveau-là, et on souscrit pleinement via... comme Mme Gagnon disait, notre fondation, et tout, on fait énormément d'activités en amont. Et lorsque... malheureusement, si on invite tout le monde pour venir dire : Regardez, on fait une activité de prévention, pas certain qu'on va avoir salle comble. Mais, malheureusement, il ne faut pas baisser les bras, il faut continuer. On dit toujours que les gens heureux n'ont pas d'histoire, c'est la même chose lorsqu'on parle de prévention.

Mme Guilbault : C'est très... c'est très bien dit, très imagé, ce que vous venez de dire, effectivement. Bien, je suis d'accord, puis, tu sais, le numéro 7, la recommandation numéro 7, la protection des usagers vulnérables, «CAA dit oui à cette priorité, mais rappelle que les ACA ne peuvent pas tout régler. Il faut favoriser l'ajout d'aménagements qui encouragent tous les usagers à adopter des comportements plus prudents». Les principes de la vision zéro, la Vision Zéro, d'ailleurs, puis le système sûr, c'est la vision qui est sous-jacente à notre plan.

Et les aménagements sécuritaires, justement, deviennent obligatoires pour les zones scolaires dans le projet de loi. C'est sûr que, là, les mettre obligatoires partout, non seulement c'est un concept qui devient un peu subjectif, à un moment donné, mais, en plus, ce n'est pas... ce n'est pas... ce n'est peut-être pas nécessairement réaliste à court terme, mais bref, on... on dit un peu la même chose.

J'aimerais ça, peut-être, vous entendre sur les travailleurs de chantier, puis... Bien, merci pour le travail qui a été fait. On a fait adopter... D'ailleurs j'ai passé au Conseil des ministres, avant Noël, le feu sur les dépanneuses. Vous, vous allez plus loin avec une autre... c'est-à-dire, où vous appuyez le... C'est 51, je pense, l'article de notre projet de loi?

Une voix : Oui. Oui.

Mme Guilbault : Alors, merci pour ça. Mais... Donc, on parle beaucoup des zones scolaires, mais, quand on parle de clientèles vulnérables, tout ce qu'on a fait, aussi, il y a tout un chapitre dans notre plan d'action sur un axe, sur les travailleurs de chantier... Alors, est-ce qu'encore là vous jugez qu'on va dans le bon sens? Est-ce qu'on va suffisamment loin? À l'article 12, on introduit le fait que les ACA, outre faire l'objet de sites qu'on détermine en collaboration avec les municipalités, maintenant, on vient prévoir expressément que les zones scolaires, c'est qu'on peut en mettre, et les zones de chantier. Qu'est-ce que vous en pensez?

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, on était... on était à l'aise avec la mesure. En même temps, comme on l'a expliqué, pour nous, ça n'enlève pas l'obligation d'avoir une bonne signalisation, l'usage de... bien, de... le recours à des signaleurs de chantier. Puis, dans ce sens-là, je pense qu'on avait... on n'avait pas de problèmes particuliers, mais, encore là, il reste à agir avec... en... ces principes en tête, là.

M. Durocher (André) : Pour avoir... pour avoir été commandant de deux postes de quartier à Montréal, lorsqu'on parle de... on est inquiet quant aux dérapages, c'est qu'il... Je ne pense pas qu'il y ait qui que ce soit, là... Pour avoir fait affaire avec beaucoup d'élus locaux, il n'y a personne qui se lève le matin, là, pour dire : Qu'est-ce que je pourrais faire pour mal faire? Mais, des fois, la pression qui vient des citoyens peut mettre une pression sur l' élu qui, lui, va vouloir en mettre un pour, comme on dit, satisfaire ses citoyens. Et on ne voudrait pas que ce soit un des critères que l'on retient, que ce soit vraiment, là, de façon, là, objective, nonobstant la pression qui peut être mise,

là, de bonne foi, mais tout de même, si on veut garder cette fameuse acceptabilité sociale. Mme Gagnon l'a dit tantôt, on a travaillé, tout le monde a travaillé très fort pour qu'il y ait une acceptabilité sociale du projet. Il ne faudrait pas qu'en quelques mois on vienne de détruire ce qui a été bâti au cours des dernières années pour gagner cette acceptabilité sociale.

Mme Guilbault : Non. Exactement. Mais, en même temps, pour la sécurité des travailleurs sur les chantiers puis des signaleurs, c'est quand même un gros enjeu aussi. Donc, ça vient répondre à...

M. Durocher (André) : Oui, oui, si ça... si ça répond à ces critères-là. Puis, bon, pour être de Montréal, je le vois souvent, là, les chantiers qu'il y a autour, ça... effectivement, c'est très dangereux. Ces gens-là font un travail qui est dangereux, et on se doit de prendre des mesures pour tenter de les protéger au maximum.

Mme Guilbault : Bien, à Montréal, il y en a beaucoup, beaucoup, beaucoup de chantiers. C'est sûr qu'on ne pourra peut-être pas en mettre sur tous les chantiers, mais... mais on...

Mme Gagnon (Sophie) : En tout cas, 250, ça ne suffira pas, on... ça...

Mme Guilbault : Seigneur! Non. Parfait. J'aimerais ça aussi vous entendre sur une... puis... puis ça va être dans un règlement, donc ce n'est pas à proprement dire tout de suite, mais la question des zones scolaires. En ce moment, une zone scolaire, c'est de 7 heures à 17 heures, de septembre à octobre... d'août à... de juin, je veux dire. Du mois d'août ou septembre?

Une voix : Septembre.

Mme Guilbault : Septembre au mois de juin. Qu'est-ce que vous pensez de l'idée de les rendre scolaires en tout temps? C'est-à-dire que les amendes qui sont plus élevées en zone scolaire s'appliqueraient en tout temps, dans l'esprit que même si on est en dehors de la... de la... de l'année scolaire comme telle, il y a des jeux, il y a des... les enfants vont là, il y a des terrains de jeux, il y a de la baignade, il y a toutes sortes de choses qui se déroulent là. Donc, il y a toujours plus ou moins le risque d'avoir des enfants autour.

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, en fait, je pense que de la façon que vous le présentez, effectivement, pour nous, le fait de poser certaines conditions en... c'est d'avoir une gouvernance qui tienne compte de la réalité terrain. C'est certain que si, dans une école, dans une zone, il y a de l'activité à l'année, puis qu'il y a une problématique, bien, à ce moment-là, de respecter la réalité avec des outils adaptés, pas de problème. Là où on ne voulait pas tomber dans du mur-à-mur, c'est de dire que si, en dehors des périodes d'activités, on instaure des règles tellement prohibitives puis que c'est perçu comme étant sans effet ou sans réel besoin, alors, ça peut devenir une façon de désengager la mobilisation. Les gens perçoivent que c'est là, mais ça n'a pas d'effet direct. Je pense qu'il faut moduler...

M. Durocher (André) : Pour vous donner un exemple concret, j'ai... j'avais, dans un des quartiers où j'étais commandant, différentes écoles, et certaines étaient situées en face d'un parc, une autre était sur une artère principale, par exemple, on pense à la rue Christophe-Colomb à Montréal, et une autre pouvait être dans un endroit... à un autre endroit. Donc, c'est bien évident que, si on prend une rue comme Christophe-Colomb, bien, il n'y a pas d'enfants qui jouent là le soir. Une autre école est dans une zone résidentielle et l'autre est en face d'un parc où il peut y avoir présence d'enfants. C'est pourquoi on doit utiliser certains critères qui vont tenir compte, là, de la réalité. Et comme ça, en fin de compte, on... en ne faisant pas du mur-à-mur, en... Je vais utiliser une technique que j'utilisais à la police de Montréal, je veux dire, lorsqu'on donne des constats d'infraction, ça doit être en fonction de corriger un comportement. Si, par exemple, la cause des collisions, c'est les feux rouges, bien, on donne des constats pour les feux rouges, pour... Donc, dans les écoles, est-ce qu'il y a... est-ce qu'il y a un problème? Est-ce qu'il y a des enfants qui jouent près du parc? Oui? OK, parfait, là, ça a de l'allure. Ailleurs, si ça ne se tient pas, je pense qu'on n'aura pas l'acceptabilité sociale. Et, de toute façon, je ne crois pas que les policiers vont, comme on dit, mettre les efforts là. Donc, on va mettre un règlement qui va faire en sorte qu'il ne sera respecté de toute façon.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met un terme aux échanges avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à l'opposition officielle et à M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, merci. Merci, M. le Président. Merci pour votre mémoire. Vous avez répondu à pas mal de questions que j'avais au début, mais il y a un point que j'aimerais bien, pour les 10 minutes que j'ai, que vous sensibilisiez les gens autour de la table, c'est l'alcool au volant. Donc, le numéro 2 de la page 8 sur 12.

Je pense, si on prend le temps aujourd'hui, juste pour parler de cet enjeu qui est extrêmement important... D'ailleurs, je tiens à vous remercier parce que vous êtes le premier groupe qu'on rencontre qui prend position d'une manière très claire, vous voulez instaurer une limite d'alcoolémie à 0,05. Bon, je vous...

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, des mesures... des mesures administratives. On ne veut pas changer le...

M. Derraji : Oui, oui. Non, non, mesures... Oui, mais mesures administratives.

Mme Gagnon (Sophie) : ...on ne recommande pas de changer le Code criminel, là, mais on parle...

M. Derraji : Oui, oui. Non, non, mesures administratives, on s'entend.

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, tout fait. D'accord.

M. Derraji : Oui, oui. Nous, on n'est pas là non plus, là. Mesures administratives. Expliquez-nous pourquoi. Tu sais, je sais, mais c'est pour le bénéfice des gens qui nous regardent. Il y a des gens qui ne sont pas au courant qu'est-ce qu'on fait maintenant par rapport à la sécurité routière. Et pourquoi, pourquoi dans le cadre de la sécurité routière... Parce que la ministre est en train de mettre un plan, il y a des choses qu'on a rajoutées dans le projet de loi, mais pourquoi nous, en tant que législateurs, on doit prendre en considération l'alcool au volant dans le cadre de ce projet de loi?

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, ça reste une mesure qui mérite d'être expliquée et qui nécessite beaucoup d'éducation et de sensibilisation. Je pense qu'il y a encore beaucoup de mauvaises informations qui circulent lorsqu'on parle de sanctions administratives. On sait que c'est un sujet délicat, particulièrement pour les automobilistes, ça peut être un enjeu. Par contre, nous l'avons mesuré au fil des... probablement 20 dernières années, l'évolution des mentalités a beaucoup progressé puis il y a une certaine acceptabilité qui s'est installée en considérant les... les affaires de l'alcool au volant. Et on pense qu'avec des mesures administratives, là, qu'on parle d'amendes et de... par exemple, de suspension temporaire de l'usage d'un véhicule sur une période de 24 heures, on peut avoir un effet éducatif important, puis ça peut toucher des catégories de gens qui seront sensibilisés à jamais s'ils ont le malheur de recevoir une telle sanction qui n'existe pas aujourd'hui.

Donc, on a vu, nous, chez CAA-Québec, une évolution de la... de l'acceptabilité ou des mentalités à cet égard, mais ça mérite... c'est une... c'est un genre de mesure qui mériterait énormément d'éducation puis d'explications pour être sue. Mais on pense que les effets dans les autres provinces où on l'a... on les a appliquées depuis de nombreuses années ont été probants. Il y a eu des améliorations de la sécurité routière puis des diminutions de décès.

Donc, c'est une mesure qui... bon, je pense qu'on est rendus là, mais qu'il faut agir avec circonspection, puis le faire de façon, justement, à créer cette... pour éviter la polarisation puis les débats, là. Mais je ne sais pas, André, si tu veux ajouter. On pense qu'on est rendus là.

• (12 h 10) •

M. Durocher (André) : Oui. Je crois qu'on est rendus là. Pour avoir été policier pendant près de 40 ans, avoir participé, là, à multiples barrages routiers, et tout, lorsqu'on... des gens qui très souvent... on va prendre pour alcool au volant, là, ce n'est pas les cas qu'on voit nécessairement dans les médias, là, de trois, quatre, cinq fois au-dessus de la limite, c'est très souvent des cas qui sont légèrement au-dessus de la limite, on parle de M., Mme Tout-le-monde, des gens sans histoire qui, justement, sont impliqués dans une collision et voient... ont un dossier criminel, voient leurs vies détruites. C'est pourquoi on trouve que c'est important.

Cette espèce de mesure, en fait, viendrait permettre... ça viendrait lever un drapeau rouge pour la personne qui prendrait ce petit verre de vin de trop, là, lors d'un repas. Et c'est... Et il faut... il faut justement... Selon moi, si on fait ça, on va vraiment frapper la masse, parce qu'évidemment des cas de grande intoxication, oui, il y en a, mais ce n'est rien à comparer avec le nombre de personnes qui, en fin de compte, sont légèrement... leurs capacités sont légèrement diminuées, là, mais ne sont pas ivres morts. Et c'est pourquoi je crois qu'on est rendus là.

La société est rendue là, de façon générale, de toute façon. J'ai vu une évolution, moi, au cours... Je suis entré dans la police au début des années 80 et j'ai quitté il y a deux ou trois ans à peine, et on a vu une évolution justement au taux d'ivresse. On reprend, malheureusement, toujours à peu près le même nombre de personnes en conduite avec capacités affaiblies. C'est les taux d'alcoolémie qui changent, qui sont beaucoup moins élevés qu'ils étaient autrefois.

M. Derraji : Vous avez dit un mot, la polarisation.

M. Durocher (André) : J'ai... Moi...

M. Derraji : Non, pas vous, pas vous, pas vous. Non, non, pas vous.

M. Durocher (André) : Ah! OK.

M. Derraji : Pas vous. Pas vous. Pourquoi?

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, en fait, ce que... la polarisation, quand j'ai... Ce que j'ai dit, c'est : Il faut... C'est une mesure qui mérite d'être expliquée pour ne pas... pour créer le contexte favorable à son instauration. La polarisation, c'est... Quand on n'explique pas, parfois, certaines personnes peuvent interpréter, qu'on change, par exemple, la limite, que là, désormais, on va avoir un dossier criminel si on est à 0,05, alors que la réalité est toute autre. Puis j'ai... Mon opinion est simplement de dire : Il... Mesure pour... aussi, quand même, qui est... qui a une charge émotive, là, quand même. On l'a... on en a parlé beaucoup au Québec au cours des dernières années. Si on allait dans cette direction-là, j'ajoute qu'il faudrait éviter la polarisation des opinions en faisant de l'éducation et de la bonne explication sur quelle est sa portée, quel est ses bénéfices... quels sont ses bénéfices. Il faut... il... Oui?

M. Derraji : Justement, le ministère du Transport, avec son plan ambitieux d'agir sur la sécurité routière, je pense, ils sont capables de faire...

Mme Gagnon (Sophie) : C'est un outil de plus qu'on pourrait avoir, effectivement.

M. Derraji : Donc, c'est un outil de plus qui... si on veut répondre d'une manière assez directe à la sécurité routière d'aujourd'hui, on ne peut pas entrevoir un si beau projet de loi sans parler de l'alcool au volant.

Mme Gagnon (Sophie) : Tout à fait. Bien, je pense que c'est l'objet de notre commentaire, et ce serait une façon de le bonifier, effectivement. Encore là, comme je le dis, c'est une mesure qui mérite explication, il faut... il faut la présenter à la population de façon bien... en termes de gains puis de... pour ce qu'elle est, parce qu'il y a une charge, quand même, qui demeure au niveau de l'acceptabilité.

Mme Godbout (Isabelle) : Oui. Si je peux... si je peux ajouter, en fait, c'est ça, c'est une mesure qui est mal comprise. Alors, c'est pour ça que certains sont contre cette mesure-là. Donc, effectivement, puis à 0,05, les facultés de conduire sont quand même altérées. Puis la conduite, c'est quelque chose d'exigeant, qui demande que tous nos réflexes soient vraiment aiguisés. Alors, c'est une façon aussi d'aller chercher des gains au chapitre du bilan routier, puis c'est pour ça qu'on a ajouté cette mesure-là.

Donc, l'objectif de tous, c'est d'améliorer la sécurité routière, d'améliorer le bilan routier, et d'ajouter des sanctions administratives qui ont fait leurs preuves dans les autres provinces canadiennes où elles ont été instaurées, bien, c'est une façon d'aller chercher des gains en cette matière-là.

M. Derraji : Je vais y aller en deux temps. Vous êtes des experts de la sécurité routière, vous faites pas mal d'interventions, vous faites pas mal d'interventions sur la place publique. Aujourd'hui, vous êtes dans une commission parlementaire où les élus doivent prendre des décisions par rapport à un projet de loi. Depuis tout à l'heure, vous me parlez de la perception du public par rapport à cet enjeu. Moi, je vous pose la question en tant que législateur qui a une pièce devant lui, un beau travail qui a été fait en amont, et je l'ai... je l'ai souligné. Il n'y a pas d'argument de ne pas aller là, si on oublie la charge, parce que ça, c'est en deuxième temps, parce que, pour les photoradars, on peut dire, ce n'est pas les gens qui veulent payer des amendes, là, donc... mais là on parle en tant que rôle du législateur qui veut améliorer la sécurité routière. La ministre a parlé de son plan. Il y a des mesures qu'on retrouve dans le plan. Vous, aujourd'hui, vous êtes devant des législateurs qui... leur rôle, c'est légiférer et mettre des lois qui vont améliorer la sécurité routière. Donc, aujourd'hui, restons dans ce niveau. Après, on va aller au public.

Mme Gagnon (Sophie) : Oui. Bien, oui, c'est un... c'est une recommandation qu'on ferait d'opter pour des mesures qui ont le potentiel de contribuer à l'amélioration du bilan, oui.

M. Derraji : Oui. Vous avez mentionné l'INSPQ et vous avez mentionné les autres provinces canadiennes. J'étais aussi en contact avec quelques groupes qui m'ont beaucoup sensibilisé par rapport aux autres provinces canadiennes. L'INSPQ aussi, qui est un organisme, je tiens à le rappeler, du Québec, a déjà statué que les résultats de la littérature scientifique montrent que la performance du conducteur dans ses différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'une alcoolémie de 50 milligrammes par 100, et... mais donc le fameux 0,05. Donc, scientifiquement, c'est prouvé.

Tout à l'heure, vous avez mentionné... Je ne veux juste pas faire d'erreur au niveau de votre nom, désolé...

M. Durocher (André) : Durocher.

M. Derraji : M. Durocher, vous avez parlé des résultats dans les autres provinces canadiennes. Avez-vous des choses à nous partager?

M. Durocher (André) : Bien, je vous dirais, une des choses qui tombe peut-être un peu dans l'angle mort, outre le fait que je... en tout cas, je crois qu'on s'en va inévitablement vers ça, ça, c'est ma perception personnelle, mais il ne faut pas oublier ce qui est dans la l'angle de mort, également, c'est que... comparé à il y a plusieurs années, c'est que tout a changé. On sait que conduire un véhicule, ça exige notre attention complète. Et maintenant, dans les véhicules, qu'est-ce que c'est? Ce sont des centres de divertissement, c'est le téléphone, c'est... Donc, c'est... ça vient encore compliquer la tâche. Tu sais, je vous dirais, là... puis ce n'est pas idéal, mais je vous dirais, à 0,05, il y a 40 ans, quand tout ce qu'on avait dans notre véhicule, c'est simplement un radio qui... lorsqu'on venait à bout de le mettre au bon poste, ça fonctionnait...

M. Derraji : Si ça fonctionne, si ça fonctionne.

M. Durocher (André) : Maintenant, on a tout dans le centre de divertissement, on prend nos messages, et tout. Donc, de là l'importance d'être concentré. Puis, en plus de ça, bien, on a la même chose du côté des piétons, des autres usagers de la route, qui eux aussi ont leurs écouteurs, regardent... Donc, à ce moment-là, si on ne veut pas être impliqué ou causer des tragédies, ça demande... c'est un travail à temps plein, en fait, conduire un véhicule. Toute notre attention doit être concentrée là-dessus.

M. Derraji : Et les comparatifs par rapport aux autres provinces, vous avez dit au début... je ne sais pas qui de vous deux ou vous trois a parlé que ça a marché, ça a donné des résultats, le fait de juste commencer avec des mesures administratives... des sanctions administratives.

M. Durocher (André) : Oui, mais, je veux dire, ce qu'il faut garder cependant, là, on sait que les... c'est... c'est différent aussi, hein, et je n'ai pas, là, tous les chiffres, donc je ne m'avancerai pas sur les chiffres, mais les habitudes aussi de consommation sont différentes dans les autres provinces canadiennes qu'au Québec. Ça fait qu'il faut... il faut regarder, là... Je ne suis pas un scientifique, je vais laisser ce travail-là aux chercheurs, mais je crois fermement... Et, comme je dis, c'est... là... à partir du moment où on n'a pas 100 % de nos capacités, on ne devrait pas conduire un véhicule. Il y a trop d'alternatives possibles pour conduire son véhicule lorsqu'on a consommé.

M. Derraji : Je pense que vous avez de très bons arguments pour nous, en tant que législateurs, d'aller de l'avant avec ça. Maintenant, revenons au public. Vous avez mentionné, vous trois, sur la charge par rapport au public, au niveau de la... éviter justement la polarisation. Pensez-vous qu'une vraie campagne menée par le ministère peut justement démystifier que le but, ce n'est pas de cibler qui que ce soit, mais plus de sensibiliser? Est-ce que ça pourrait être quelque chose d'envisageable?

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, je le disais, on a mesuré au fil des années un niveau d'évolution de la connaissance là-dessus, mais on doit dire que... en fait, pas de la connaissance, comme de l'acceptabilité d'une telle mesure. Sauf que le niveau de connaissance, quand on a fait des sondages, on sentait que les gens confondent la mesure... une mesure administrative avec le taux légal fixé au Code criminel. Puis je pense qu'il y a... Je pense donc que la... de bonnes campagnes de sensibilisation, d'explication pourraient venir à bout des réticences ou des craintes. Puis, encore là, comme je le dis, ça... c'est le genre de mesure qui nécessiterait beaucoup d'attention, d'explication, puis de relais de message, puis de travail en partenariat dans l'ensemble de la société, parce que c'est quand même quelque chose qui...

M. Derraji : Donc, un ajustement dans le cadre de ce projet de loi, une campagne de sensibilisation avec les partenaires, pour vous, c'est une...

Mme Gagnon (Sophie) : En continu, oui. Oui, oui.

M. Derraji : OK. Merci. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci termine l'échange avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à la deuxième opposition. M. le député de Taschereau, pour 4 min 8 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup. Merci beaucoup, Mme Gagnon, M. Durocher, Mme Godbout. Moi aussi, à l'instar de mon collègue de Nelligan, je vais aborder la question de l'alcool au volant. Vous êtes les premiers à l'aborder, là, directement. C'est vrai, dans les... dans les provinces canadiennes, on est à 0,05 partout, sauf en Saskatchewan, on est à 0,04, donc on est plus bas. En Europe aussi, là, je regardais les chiffres, puis, en Europe, on va de 0,00 à 0,05, sauf une place, encore une fois, aussi il y a une exception, en... dans le Royaume-Uni. Est-ce que... est-ce que vous évaluez, à l'instar de ce que dit la Santé publique, qu'on est en retard au Québec par rapport à cet enjeu-là?

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, on n'utilise pas tous les leviers qu'on pourrait utiliser. Dans ce sens-là, oui. Mais, en même temps, je pense qu'on a fait d'immenses progrès. Notre taux... Le bilan routier est comparable quand même, mais ça fait partie... sur cette stricte mesure là, on... c'est un outil qu'on a et qu'on n'utilise pas. Donc, on peut penser... on pourrait dire ça, là.

M. Grandmont : Effectivement. Merci. Oui, vouliez-vous ajouter quelque chose? Non?

Mme Gagnon (Sophie) : Isabelle, tu veux ajouter quelque chose?

M. Grandmont : Non? OK. C'est parfait.

Mme Godbout (Isabelle) : Non, c'est ça, on ne peut pas dire qu'on est en retard, mais il y a des améliorations à apporter...

Mme Gagnon (Sophie) : Il y a des outils.

M. Grandmont : Donc, c'est un outil que d'autres ont décidé d'utiliser et que nous, nous n'utilisons pas.

Mme Godbout (Isabelle) : Exactement.

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, c'est de même que je le dirais, oui.

• (12 h 20) •

M. Grandmont : Bon. À ce jour. Bon, d'accord. Ça fait qu'on dit pas mal la même chose.

Maintenant, j'aimerais revenir à 2010, parce qu'il y a... on a... on a failli l'adopter en 2010, le 0,05 au Québec, avec des mesures administratives. Évidemment, le 0,08, ça relève du criminel, donc le fédéral, et le 0,05, c'est des mesures administratives. Et de ma... de ma compréhension ou de mon souvenir, en fait, puis vous me corrigerez là-dessus, on voulait vraiment des mesures administratives, mais extrêmement légères, là, il n'y avait presque rien. Je me demande même s'il y avait des... Je pense que... Il me semble, en tout cas, puis vous me corrigerez là-dessus, il n'y avait même pas d'amende là-dessus.

Mme Gagnon (Sophie) : ...permis pendant 24 heures.

M. Grandmont : Je ne me souviens pas s'il y avait des contraventions. On confisquait évidemment le permis, parce que la... mais, s'il y a une personne à côté de nous qui pouvait conduire le véhicule pour rentrer à la maison, ça... ça procédait comme ça, mais la personne n'avait plus le droit de conduire pour la soirée. Donc, vraiment, c'était dans une approche de mettre un premier jalon, puis, en parallèle de tout ça, faire énormément, évidemment, de sensibilisation, comme vous l'avez nommé tantôt. Mais rappelez-moi, 2010, là, comment ça s'était... comment c'était programmé en fait, là?

Mme Gagnon (Sophie) : Bien, je pense qu'il y avait eu un peu l'effet de polarisation que j'évoquais tantôt, là, je pense qu'on a progressé depuis, mais il n'en demeure pas moins que, pour moi, pour nous, on serait en faveur de, justement, une introduction douce, d'expliquer, de faire de la sensibilisation, mais tout en ayant recours à un outil qui est là. C'est sûr.

Mme Godbout (Isabelle) : Je ne me souviens plus exactement, en 2010, c'était quoi, les sanctions qui étaient proposées. Je me souviens qu'on s'était montré en faveur de ces sanctions administratives là. Elles sont de divers ordres, là, elles ne sont pas toutes identiques, là, dans les différentes provinces. Le but de ces sanctions-là, c'est de faire réfléchir à la consommation du dernier verre, puis au fait aussi, si on se fait prendre une fois avec une sanction administrative, ça te fait réfléchir davantage avant de te rendre au 0,08, qui, lui, a des sanctions beaucoup plus importantes, là, pour un individu. Donc... c'est ça. Donc... Parce que nous, on a toujours affirmé, à CAA-Québec, que lorsqu'on boit, on ne conduit pas, et on pense que l'introduction de sanctions administratives ferait en sorte aussi de faire réfléchir à cette... à cette situation-là.

M. Grandmont : Donc, dans le fond, c'est le message qu'on envoie aussi : Faites attention, puis surveillez-vous plus, parce que les gens savent très, très peu ce que c'est, même, 0,08, là.

Mme Gagnon (Sophie) : Bien oui, totalement. Bien, exactement, puis c'est... Et c'est là qu'on dit : Si elle est bien expliquée, s'il y a de la pédagogie, s'il y a de... s'il y a des bonnes méthodes de mise en oeuvre, c'est rendre service à tout le monde et à soi-même en premier, là, lorsqu'on en est... c'est un méchant bon drapeau rouge qui se lève, sans grande conséquence. Puis il ne faut surtout pas se rendre plus loin. Alors, je pense que c'est...

M. Durocher (André) : ...de faire des activités de sensibilisation alors que j'étais policier, avec des gens, puis avec les... les ivressomètres, et les gens étaient eux-mêmes surpris de voir. Non, non, je me sens bien, je peux conduire ma voiture, et, lorsqu'ils voyaient le résultat sur l'ivressomètre, là, ils étaient vraiment surpris. Donc, la pire personne pour décider de faire le choix, en fait, c'est la personne qui consomme. Donc, on est un très, très mauvais juge là-dessus. C'est pour ça qu'on... je crois qu'on est rendus là actuellement.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, Mme Gagnon, Mme Godbout et M. Durocher, pour votre contribution aux travaux de la commission.

Et nous suspendons nos travaux jusqu'à la... les... jusqu'aux avis touchant les travaux des commissions. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 25)

(Reprise à 15 h 21)

Le Président (M. Jacques) : Bonjour à tous. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Nous poursuivons les consultations particulières et les auditions publiques sur le projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants :Piétons Québec, l'Association du camionnage du Québec, Pas une mort de plus, Accès transports viables et Vivre en Ville.

Je souhaite la bienvenue aux représentantes de Piétons Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre présentation.

Piétons Québec

Mme Fournier (Véronique) : Merci, M. le Président, Mme la ministre Geneviève Guilbault, Mmes et MM. les membres de la commission, représentants, représentantes du ministère des Transports et de la Mobilité durable et de la Société de l'assurance automobile du Québec, bonjour. Je me présente, Véronique Fournier, membre du conseil d'administration de Piétons Québec depuis ses débuts. Je suis accompagnée aujourd'hui de Sandrine Cabana-Degani, directrice générale de Piétons Québec.

Piétons Québec est un organisme à but non lucratif. Nous revendiquons la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. Depuis 2015, nous travaillons à transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et l'environnement bâti en faveur des piétons.

M. le Président, nous tenons à souligner d'entrée de jeu notre accord avec le projet de loi et les principes qui y sont apportés. Nous tenons à remercier la ministre pour sa volonté et son écoute dans le dossier ainsi qu'à la féliciter pour sa proactivité et sa rapidité d'action. Nous sommes heureuses, aujourd'hui, de pouvoir contribuer car nous pensons que, quoique le projet de loi fasse un pas dans la bonne direction, ce projet mérite d'être amélioré afin que ses impacts soient à la hauteur des intentions de la ministre.

En effet, malheureusement, en 2022, on a connu le pire bilan des 15 dernières années : 79 personnes piétonnes décédées sur nos routes. Donc, un changement en profondeur de notre cadre réglementaire et législatif doit être opéré afin de protéger les personnes se déplaçant à pied. Nous saluons notamment le fait que le projet de loi donne de nouveaux outils pour la sécurité, notamment via l'ajout de mécanismes de sanctions administratives pécuniaires pour des infractions constatées par un système de détection. Également l'harmonisation des amendes pour le non-respect de la priorité piétonne, l'obligation d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire et l'instauration du 30 km/h en zones scolaires qui sont introduites par le projet de loi. Et cela vient établir, là, des bases essentielles pour favoriser une cohabitation sécuritaire. Mais nous sommes d'avis que ces mesures, bien qu'elles soient toutes pertinentes, ne sont pas suffisantes et on est capables d'aller plus loin pour renverser la tendance en ce qui concerne le bilan routier et, ultimement, sauver des vies qui sont injustement perdues.

Ma collègue Sandrine va vous présenter deux éléments qui mériteraient d'être grandement améliorés dans le projet de loi, ainsi que trois mesures qui devraient être ajoutées à celui-ci afin qu'on puisse avoir les impacts à la hauteur des intentions qui sont annoncées dans le Plan d'action en sécurité routière.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Merci, Véronique. Donc, d'abord, au niveau des points d'amélioration, j'aimerais vous entretenir des systèmes de détection qui sont au coeur du projet de loi. Comme vous l'a mentionné Véronique, nous appuyons l'introduction du régime des sanctions administratives pécuniaires. Nous pensons que ce nouveau principe permettra de lever plusieurs barrières qui restreignent aujourd'hui l'installation d'un plus grand nombre d'appareils au Québec. Nous craignons cependant que le cadre mis en place par le projet de loi ne soit trop restrictif pour permettre un déploiement important des systèmes de détection. Un tel déploiement à large échelle est pourtant nécessaire pour que ces systèmes aient une influence sur la norme sociale et favorisent l'adoption de vitesses et de comportements sécuritaires. C'est en ayant l'impression qu'on se fera prendre, peu importe où on circule, si on ne respecte pas les règles, que de tels systèmes ont vraiment un effet. Le cas de la France, à ce sujet, est vraiment éloquent.

En France, il est estimé qu'entre 2003 et 2012, les radars photo ont permis de sauver 23 000 vies. Cela a été rendu possible grâce à un déploiement beaucoup plus important que celui qui est prévu au Québec par le Plan d'action en sécurité routière. On pense donc qu'un cadre plus flexible pour les municipalités qui voudraient accueillir de tels appareils, afin de les additionner à ceux détenus par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, faciliterait l'augmentation du nombre d'appareils et l'atteinte du résultat escompté, soit le changement des comportements des usagers.

Ensuite, l'autre élément qui devrait être modifié dans le projet de loi selon nous concerne l'article 52, qui prévoit l'obligation d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire. Cette obligation doit impérativement être étendue aux corridors scolaires, telle que prévu par la mesure 2.1 du Plan d'action en sécurité routière. Se limiter aux zones scolaires, soit les abords immédiats du terrain de l'école, équivaut à ignorer 85 % des enfants piétons blessés et 95 % de ceux tués au Québec qui le sont hors des environnements scolaires. Ce qui m'amène aux éléments clés qui nous apparaissent essentiels à ajouter au projet de loi pour que celui-ci établisse les bases d'une culture de protection des personnes qui se déplacent à pied et permette de sécuriser les enfants sur l'ensemble de leur cheminement au-delà des zones scolaires.

Le premier élément concerne la vitesse par défaut en milieu urbanisé. Celle-ci est fixée à 50 km/h par l'article 327 du CSR. Nous recommandons d'abaisser cette vitesse à 30 km/h, c'est-à-dire qu'en l'absence de signalisation contraire, la vitesse maximale en agglomération serait maintenant de 30 km/h. C'est vraiment une mesure porteuse qui est alignée avec la vision systémique au coeur de l'approche Vision Zéro. Abaisser à 30 kilomètres la vitesse par défaut en agglomération aura un impact sur la norme sociale liée à la vitesse. Cela lancera un message clair comme quoi 30 km/h est la vitesse acceptable à adopter en milieu urbanisé. En fait, c'est que 30 km/h est la vitesse de cohabitation sécuritaire. C'est vraiment... On a un consensus scientifique clair à cet égard, si bien que l'Organisation mondiale de la santé recommande que la vitesse soit limitée à 30 km/h dans les zones urbaines, caractérisées par une interaction entre plusieurs types d'usagers de la route.

Concrètement, ce changement législatif porteur aurait un impact sur la vitesse de conception qui est considérée pour les rues en milieu urbain et influencerait donc les aménagements. En effet, la largeur des voies est influencée par la vitesse de référence considérée. De plus, en considérant à 30 km/h comme étant la vitesse de cohabitation

sécuritaire, cela impliquerait que si le gestionnaire routier décide d'aménager une rue avec une vitesse supérieure, il doit aménager la traversée sécuritaire et séparer les piétons de la circulation. Ce changement législatif doit donc se faire dès maintenant afin que le guide de conception des rues en milieu urbain, que le ministère des Transports et de la Mobilité durable s'apprête à développer et qui sera diffusé dès 2027, se base sur les meilleures pratiques actuelles.

Le deuxième élément concerne le principe de prudence, soit l'article 3.1 du CSR. Vous trouverez le détail de nos propositions pour le rendre applicable et sanctionnable dans notre mémoire, mais, en bref, nous recommandons d'abord de retirer le troisième alinéa, qui, en précisant le comportement attendu des usagers vulnérables, diminue, selon nous, la portée.

Ensuite, aucune sanction n'est associée au non-respect du principe de prudence à l'heure actuelle. Nous proposons donc de l'associer à l'article 327 afin de le rendre applicable, puis nous proposons de l'incarner à travers les différents articles du CSR en modulant les sanctions associées à ceux-ci en fonction de la dangerosité du véhicule conduit. Finalement, nous proposons aussi d'ajouter des sanctions pénales liées au non-respect de l'article 327, ainsi que celles-ci puissent varier en fonction des conséquences liées à l'infraction.

Le troisième élément que l'on souhaite apporter comme bonification concerne le respect de la priorité piétonne au passage jaune. Il est malheureusement de notoriété publique qu'au Québec les conducteurs ne respectent pas les passages piétons, alors qu'ils sont beaucoup mieux respectés dans les autres provinces canadiennes. Ce n'est pas seulement un élément culturel. Les cadres législatifs de plusieurs autres provinces du Canada font respecter la priorité piétonne aux passages piétons en clarifiant que la responsabilité de la traversée sécuritaire incombe aux personnes au volant des véhicules. Nous recommandons donc de faire de même et de modifier le CSR afin de traduire cette responsabilité en retirant l'article 446, en modifiant l'article 410 pour retirer toute ambiguïté sur la responsabilité du conducteur de céder le passage aux piétons et en ajoutant un article obligeant les conducteurs à s'arrêter lorsqu'un autre véhicule est immobilisé à un passage pour piétons. Nos enfants ne devraient pas avoir à voir passer quatre véhicules devant leurs yeux avant de pouvoir s'engager sécuritairement dans un passage piéton. Notre grand-mère ne devrait pas mettre sa vie en danger parce qu'un premier conducteur lui a cédé le passage, mais qu'un second le double sans vérifier si quelqu'un était engagé dans le passage avant.

Nous invitons donc les parlementaires à considérer ces trois éléments dans l'étude du projet de loi afin de saisir cette occasion de mettre en place des mesures prometteuses qui contribueront à atteindre les objectifs établis par le plan d'action en sécurité routière.

Notre mémoire contient aussi quelques autres recommandations pour que notre cadre législatif et réglementaire favorise une culture piétonne, par exemple, en assurant la prise en compte des besoins des usagers du transport actif sur les routes du réseau supérieur et en intégrant la rue piétonne dans la définition du chemin public.

Mme Fournier (Véronique) : Pour conclure, bien, par l'adoption du Plan d'action en sécurité routière, le gouvernement du Québec s'est engagé à ne plus considérer comme acceptable que des piétons meurent et soient blessés gravement sur les routes du Québec. Par l'adoption de l'approche Vision zéro, bien, nous affirmons que notre société a le pouvoir et le devoir de faire mieux. L'adoption du projet de loi doit être la première démonstration concrète de cet engagement suite à l'adoption du plan.

En saisissant cette occasion pour que le projet de loi assure le déploiement d'appareils de contrôle automatisés en nombre suffisant, la sécurisation du cheminement des élèves, l'abaissement de la vitesse de base de référence en agglomération à 30 km/h et la sanction de comportements qui mettent en danger des usagers vulnérables, nous pouvons arriver à prévenir des drames.

Donc, aujourd'hui, avec Piétons Québec, au nom des piétons du Québec, on vous demande, à travers ce projet de loi... d'inviter, pardon, à travers ce projet de loi, à apporter des modifications, à rehausser la barre pour qu'on fasse en sorte qu'ensemble on puisse sauver des vies sur les routes du Québec. Merci beaucoup.

• (15 h 30) •

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons donc entamer les discussions avec les membres de la commission par le groupe représentant le gouvernement et Mme la ministre des Transports et de la Mobilité durable, pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, M. le Président. Rebonjour, mesdames, merci d'être ici avec nous cet après-midi. Toujours très intéressant. Depuis notre première rencontre, beaucoup de chemin a été parcouru, sans jeu de mots, avec votre mission, mais c'est quand même ça qui est ça. Je me souviens, la première fois que vous êtes venues me voir à mon cabinet puis qu'on a parlé ensemble de vos objectifs, et tout ça, puis je me plais à croire que plusieurs des idées que vous m'aviez amenées dans cette rencontre-là sont dans mon Plan d'action pour la sécurité routière, toujours dans le contexte où le projet de loi d'aujourd'hui, qui est l'objet de notre discussion, mais qui est un des outils qu'on utilise pour opérationnaliser le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, qui, lui, est vraiment la pièce maîtresse avec toutes les mesures qui couvrent plusieurs... plusieurs angles. C'est sûr que toute la question des zones scolaires, pour vous, les aménagements sécuritaires, est au coeur de ce que vous nous proposez. Puis je vais en profiter pour regliser le fait que... parce qu'il y a quand même un axe, là, qui est aménagement sécuritaire pour les piétons, le deuxième axe, donc vraiment... puis là, qui est largement inspiré, je dois dire, là, de ce avec quoi vous nous aviez alimentés à l'époque, quand je vous ai... quand je vous ai rencontrés, la création du chapitre piétons, dont moi, je suis très, très fière, qui n'est pas encore fait, mais qui va se faire à même le tome I de la... pour la conception routière dans la collection des normes et ouvrages. Donc, je suis très heureuse de ça.

Sur la question des... J'aurais des questions sur les zones comme telles, la question des zones scolaires, mais pour les aménagements. Parce qu'on dit : «Rendre obligatoires les aménagements dans les zones scolaires». C'est ça

qu'on dit dans le plan. On parle aussi des... En fait, dans mon plan, on évoque aussi les corridors scolaires, mais la façon d'y arriver, c'est en faisant les... en rendant obligatoire l'aménagement. Et nous, au ministère, allons mettre à jour le guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, qui est sans doute un guide que vous connaissez, ou... à moins que vous me disiez que...

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Tout à fait.

Mme Guilbault : Oui? C'est ça. Bon. Alors, pour nous, une des façons d'y arriver, outre ce qu'on fait dans le projet de loi, ça va être de sensibiliser les gens parce que la notion de corridor scolaire est un peu plus difficile à définir ou à circonscrire qu'une notion de zone scolaire. Alors, quand on dit l'aménagement des corridors scolaires, tu sais, à un moment donné, il faut qu'il y ait aussi une espèce de circonscription des zones, parce que sinon, ça peut être tellement, tellement illimité que ça devient difficile. Tu sais, du point de vue d'une petite municipalité, par exemple, qui est avec une école qui est sur un grand chemin, qui appartient au réseau provincial, à un moment donné, le corridor, il commence puis il arrête où? Donc, c'est pour ça qu'avec la notion de zone scolaire, au moins, on avait, je trouve, un référent qui était peut-être plus simple ou plus objectif, auquel tout le monde pouvait se référer, à la fois les partenaires municipaux et nous. Mais le guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, lui, prend en compte plus largement la notion de corridor scolaire.

Ça fait que j'aimerais ça vous entendre sur la complémentarité entre l'obligation législative qu'on met là pour les zones en complément avec le guide, qui, lui, va vraiment servir... puis elle va être livrée, la mise à jour, en 2024, cette année, qui, maintenant, va devoir être pris en compte, là, dans l'aménagement des municipalités, donc qui... qui viendra ajouter le complément, finalement, pour atteindre le même objectif global que ce que vous proposez.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, la raison pour laquelle on souhaiterait que dans la... dans le libellé de l'obligation, on inclut les corridors scolaires, c'est que le guide, il existe aujourd'hui. Oui, il nécessite une mise à jour, mais il existe aujourd'hui, puis ça ne fait pas en sorte que les corridors scolaires sont aménagés partout au Québec de façon sécuritaire. Donc, de l'ajouter dans l'obligation, donc qu'on... qu'on oblige d'aménager de façon sécuritaire les zones scolaires et les corridors scolaires, à ce moment-là, permettrait de s'assurer qu'il y ait une uniformité d'une municipalité à l'autre. Ce n'est pas normal qu'un enfant qui habite dans une municipalité X n'ait pas le droit à la même sécurité dans son déplacement, dans son cheminement vers l'école que s'il habite dans une municipalité Y, où la municipalité a décidé d'aménager des trottoirs et la traversée des rues sécuritaire. Puis ce que j'ai dit dans mes remarques d'entrée, c'est que c'est 85 % des enfants blessés qui le sont à l'extérieur de l'environnement scolaire. Donc, on passe à côté de la grande majorité des collisions impliquant des enfants piétons, si on agit seulement sur la zone scolaire.

Puis c'est ça, l'enjeu qu'on souhaite amener avec les... avec vous aujourd'hui puis discuter. Si la solution, ce n'est pas possible de l'amener par le corridor scolaire, bien, c'est pour ça que la solution de mettre le 30 comme vitesse de... par défaut en milieu urbain amènerait également cette responsabilité-là. Donc, on dirait : C'est 30, la vitesse de base par défaut, à moins de signalisation contraire. Et, à ce moment-là, ça met le fardeau de responsabilité d'aménager des... les aménagements correspondants, si on décide que la vitesse qui est affichée va être supérieure à 30 km/h, puisqu'à ce moment-là on est conscients que la vitesse de cohabitation n'est pas celle qui a été choisie. Donc, on doit assurer, par l'aménagement de trottoirs ou de traverses piétonnes sécuritaires, la sécurité des cheminements. Donc, ce serait une autre façon, si on n'est pas capables d'intégrer les corridors scolaires dans l'obligation d'aménager. Le 30 km/h, comme vitesse par défaut, serait une autre façon d'arriver à nos fins.

Si on garde le projet de loi tel qu'il est proposé, oui, c'est un pas en avant. On amène l'obligation pour la zone scolaire de l'aménager de façon sécuritaire. Et c'est très important pour nous, les aménagements, mais on a la crainte que le guide qui existe déjà aujourd'hui ne soit pas plus appliqué de façon uniforme qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

Mme Guilbault : Oui. Non, mais effectivement, puis c'est un peu... Parce que, tu sais, quand on dit... Parce qu'il faut toujours trouver l'équilibre aussi entre, justement, peut-être avoir des... Tu sais, nous, on veut être sûrs que les gens vont l'appliquer, puis qu'on ne se retrouve pas où il y a tellement... il y a tellement un manque de mobilisation, ou d'adhésion, ou une désaffection que, tu sais, on n'atteint pas l'objectif, puis ça devient trop compliqué d'aller chercher les gens. Avec la notion de zone scolaire... Puis, tout à l'heure, je vais vous... je vais y revenir, là, je vais vous poser la même question que j'ai posée au CAA tout à l'heure sur qu'est-ce que vous pensez des zones scolaires, est-ce qu'on devrait élargir la période de... la période pendant laquelle c'est considéré une zone scolaire, mais je vais... je vais y revenir dans un deuxième temps. Mais aussi, tu sais, si, en mettant toutes les routes d'un réseau municipal à 30 km/heure, est-ce que vous ne pensez pas qu'à un moment donné il va y avoir une désensibilisation, puis les gens vont graduellement aller à 35, à 40, puis ils vont remonter à 50, sauf quand ils sont physiquement proches d'une école puis qu'ils voient des pancartes de piétons, puis que, là, c'est le vieil instinct qui revient? Je pose la question, là, parce que, tu sais...

Puis je vous donne un exemple. Moi, j'habite dans ma circonscription de Louis-Hébert, et là, notre municipalité, sans même que je me mêle de ça, ça n'a rien à voir, c'est un hasard, ils ont décidé d'adopter au conseil municipal «30 km/h sur les rues résidentielles, locales, tertiaires et dans les zones scolaires en tout temps, les routes locales à 40 km/h, les routes collectrices à 50 km/h. Des aménagements sont graduellement mis en place pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes. Voici le projet qui sera réalisé sur la route Racette.» Bon. Bienvenue à ceux qui veulent venir voir la route Racette en passant chez nous, dans Louis-Hébert. Mais c'est un exemple. Moi, j'ai vu

ça passer sur Twitter, qu'on n'appelle plus Twitter. En tout cas. Bien, alors c'est une décision du conseil municipal qui me semble aller un peu dans le... qui me semble découler de ce mouvement-là, qu'on a apporté depuis un an en remettant la sécurité routière au goût du jour, en en parlant beaucoup dans les médias, en déposant le plan d'action. Ça fait que je sens qu'il y a une... Puis c'est une petite municipalité, on est 20 000. Donc, je sens qu'il y a un mouvement aussi.

Alors, en misant aussi sur cette volonté-là des municipalités de prendre par elles-mêmes ces décisions-là sur le réseau qui les concerne, pensez-vous que, dans l'ensemble, on peut quand même, tu sais, améliorer les choses, sans tomber dans des prescriptions trop strictes qui pourraient être plus ou moins réalistes, considérant les moyens relatifs puis les possibilités relatives d'une place à l'autre?

• (15 h 40) •

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui. Bien, vous avez tout à fait raison qu'il y a un mouvement en ce moment au niveau des municipalités pour établir des zones 30, notamment dans les rues locales. Et cette proposition-là, de vitesse à 30 par défaut, aiderait les municipalités qui vont dans cette lignée-là, parce que dans plusieurs rues locales, il n'y a pas d'affichage de vitesse, OK. Donc, c'est la vitesse par défaut au CSR qui prime. Et, s'ils veulent rendre une zone 30, ils doivent acheter des panneaux puis les mettre dans toutes les rues pour créer ces zones résidentielles à 30 km/h là. Donc, si on adoptait ce changement législatif là en... faisant passer la vitesse par défaut de 50 à 30 km/h, bien, on aiderait ces municipalités-là qui vont dans cette lignée-là et ça ne les empêcherait pas d'avoir leurs rues collectrices à 40 puis leurs rues artérielles à 50. En fait, la réalité, c'est que si ce changement législatif là est adopté demain matin, il n'y a rien qui change sur toutes les rues où il y a un panneau de vitesse qui est présent. C'est seulement sur les rues où il n'y a aucun panneau de vitesse que la vitesse passe en agglomération de 50 à 30 km/h. Donc, ça devient la vitesse de référence de base parce que c'est la vitesse qui prévoit une cohabitation sécuritaire entre les usagers, puis c'est l'OMS qui nous dit que c'est ce qu'on doit faire. C'est une mesure finalement qui va réduire le fardeau de la transformation qu'on a à faire puis qui va aussi influencer la façon dont on va aménager les rues. En les prévoyant à 30 km/h, bien, on peut les faire plus étroites, puis ça évite d'avoir à revenir ensuite puis de mettre de la modération de circulation puis de... Ça, c'est des coûts pour les municipalités, là, de venir intervenir dans un deuxième temps. Donc, ça, c'est... c'est pour ce volet-là.

Pour le 30, le fait que ça nuirait aux zones scolaires, bien, on sait par l'expérience au Québec que ça fonctionne beaucoup mieux, une zone à 30 km/h, qu'un petit segment de rue à 30 km/h. Également, ça influencerait la norme sociale. Si on sait qu'en agglomération, en milieu bâti, c'est 30, bien, ça deviendrait une habitude chez les Québécois de rouler à 30 km/h en zone habitée.

Mme Guilbault : Oui. Parfait. Bien... Bien, effectivement, c'est ça, mais comme je disais, c'est... c'est toujours de trouver l'équilibre. Moi, c'est sûr que par défaut, quand il n'y a pas de pancartes dans les rues résidentielles, on a tendance de toute façon à ralentir, sauf les récalcitrants, qui, eux, je pense, peut-être, ne ralentiraient pas plus, malheureusement. Mais je comprends l'idée.

Puis, sur la notion de zones scolaires, comme je disais tout à l'heure, actuellement, dans le règlement, c'est prévu à être de 7 heures à 17 heures, de septembre à juin. Et là, nous, on réfléchit à la possibilité d'étendre les heures pour qu'en fait la zone scolaire soit considérée une zone scolaire toute l'année, en tout temps, en fait, avec... en nous disant qu'il y a des enfants qui gravitent toujours un peu autour de ces milieux-là, parce que, même si ce n'est pas l'année scolaire, il y a des terrains de jeux, il y a des services de garde, il y a des jeux dans la cour. Moi-même, je vais au parc avec mes enfants le soir. Ce matin, il y a des gens qui disaient, à l'inverse : Il y a des écoles sur des grandes artères passantes où il n'y a pas grand-chose d'intéressant là, tu n'y vas pas à moins d'aller à l'école, là, alors, tu sais, évitons le mur-à-mur. Donc, j'aimerais ça vous entendre un peu là-dessus.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, dans notre mémoire, par rapport à cette question spécifique là, ce qu'on proposait, c'est d'y aller avec un 24 heures sur 24 de façon générale, puis qu'après ça effectivement, pour éviter le mur-à-mur, s'il y a des exceptions, ça pourrait être revu. En fait... Excusez-moi, je cherche l'exemple qu'on avait mis. C'est la Nouvelle-Écosse, où la zone scolaire s'applique en tout temps, 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par année. Puis, en fait, de plus en plus, on a des écoles où les cours d'école sont aussi des parcs qui sont utilisés, des parcs-écoles, il y a souvent du parascolaire, etc., donc ces zones-là devraient être des zones apaisées, là, selon nous, en tout temps, avec exceptions, si nécessaire.

Mme Fournier (Véronique) : Puis je me permets de rajouter également. Sur la notion du 30 ou de la zone, on parle beaucoup, bon, de la zone scolaire aux abords des écoles, mais on pourrait faire un parallèle, par exemple, auprès des établissements de santé, où on a une clientèle... des usagers aînés vulnérables ou des gens en situation de handicap ou de mobilité réduite. On parle... La société québécoise est vieillissante, les piétons, les décès et les blessures graves surviennent chez les aînés, on parle, par exemple, de maintien à domicile, de favoriser la mobilité des gens dans leur communauté, on doit être en mesure d'offrir des déplacements puis des cheminements qui sont sécuritaires sur l'ensemble, finalement, de leurs déplacements. Donc, dans la... la vitesse à 30 km/h de vitesse de référence, ça permet également, finalement, de sécuriser aussi l'ensemble des espaces urbains où il y a des usagers vulnérables qui sont à même de se déplacer. Puis autant que l'enfant n'est pas qu'un écolier, autant que l'aîné n'est pas juste, par exemple, un prestataire de soins ou autres. Donc, on a à sécuriser, finalement, sur l'ensemble des besoins qu'on peut avoir comme personnes qui se déplacent à pied, donc d'où la proposition aussi d'une vitesse apaisée, sécuritaire, en fonction aussi de ce qui est énoncé par l'Organisation mondiale de la santé.

Mme Guilbault : Merci beaucoup. Je vais céder... Il me reste combien de temps? Très peu?

Le Président (M. Jacques) : Il vous reste moins de trois minutes.

Mme Guilbault : Je vais céder ma parole au député de Masson.

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

M. Lemay : Merci, M. le Président. Mme Robin et Mme Cabana-Degani, bienvenue à l'Assemblée nationale.

Je vais y aller rapidement sur une question. À la page 16 de votre mémoire, vous abordez, là, les appareils de contrôle automatisés puis vous parlez des enjeux d'acceptabilité sociale pour l'implantation. Bon. Tu sais, jusqu'à maintenant, là, ça s'est bien passé, c'était fait dans des endroits stratégiques, de façon transparente avec les automobilistes, puis c'est fait aussi, tu sais, de façon centralisée et cohérente à travers le territoire du Québec. Vous... bon, vous le mentionnez vous-même à la page 16 de votre mémoire, là, que le fait de passer, là, de 50 à 250, c'est une augmentation de 500 %. Vous venez faire une recommandation de déléguer le contrôle des emplacements aux municipalités, puis vous nous... vous nous recommandez aussi de ce fait d'augmenter de façon drastique le nombre. Tu sais, est-ce que... Ma question, c'est : Est-ce que vous croyez qu'il pourrait y avoir un manque d'acceptabilité sociale? Tout à l'heure, CAA-Québec est venu nous mentionner, justement, ce point-là. Ça fait qu'il y aurait cette première question-là.

Puis, deuxième question, si vous voulez répondre les deux en même temps : Dans les zones scolaires, les routes de compétence provinciale aux abords des chantiers, tu sais, bon, là, vous dites, là, que si... ce que je comprends, c'est que si on le délègue aux compétences municipales, tu sais... c'est vraiment ça que vous mentionnez, est-ce que vous ne pensez pas qu'une décentralisation pourrait justement avoir une perte d'acceptabilité sociale?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, dans les juridictions où il y a eu des effets importants, là, par rapport à la mise en place de radars photos, c'est... c'est le fait qu'il y en avait partout, donc qu'il y a vraiment eu un effet sur le comportement des usagers. C'est en pensant qu'on va se prendre... qu'on va se faire prendre, peu importe où on circule, qu'on a un effet sur la sécurité routière. Le problème aujourd'hui, ce n'est pas un problème de trappe à tickets ou d'acceptabilité sociale. Le problème, c'est un problème de sécurité routière pour les piétons, puis je pense que c'est là-dessus qu'on doit se concentrer si on veut avoir un effet sur la sécurité routière.

Quand on regarde la France, qui a sauvé 23 000 vies en à peu près 10 ans en mettant des radars photo, c'est un radar fixe pour 10 000 véhicules sur les routes. Avec... Oui, on prévoit une hausse importante au Québec, mais on serait à un radar pour 28 000 véhicules sur un territoire vraiment plus élevé. Avec cette proportion-là, on se retrouverait avec 0,1 appareil de contrôle par 1 000 kilomètres carrés, ce qui est moins que le pire pays d'Europe, qui est l'Irlande, avec 0,2 appareil par 1 000 kilomètres carrés. Donc, si on veut que cette mesure-là ait un réel effet préventif sur la sécurité routière, puis qu'elle ne serve pas juste à donner des contraventions à des endroits précis...

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui.

Le Président (M. Jacques) : Ceci termine les échanges avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle et, en l'occurrence, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bien, merci à vous deux. Je veux prendre une note plus personnelle de remercier une ex-collègue. Je vais me permettre de dire... En général, on nomme avec le nom de famille, mais... Véronique, bienvenue en commission parlementaire. Et je vois que, toujours, la fibre de l'implication est toujours là. Donc, bienvenue à vous deux.

Je vais commencer avec... avec votre première remarque. Vous dites que vous estimez que «les mesures mises en place par ce projet de loi sont intéressantes, mais qu'elles n'auront malheureusement pas les impacts proportionnels aux intentions de la ministre.» C'est quand même tout un constat, parce que, si nous sommes réunis tous aujourd'hui en commission parlementaire, écouter les groupes, c'est... on veut améliorer le projet de loi. Donc, vous savez c'est quoi, les intentions de Mme la ministre, vous avez... vous avez... vous suivez aussi l'actualité, les intentions des groupes par rapport à la sécurité routière, c'est quoi, les choses que vous dites aujourd'hui, là, que le législateur doit mettre en place afin que les intentions, que ce soit de la ministre ou de nous tous, aient l'impact proportionnel?

Mme Fournier (Véronique) : Oui. Merci. Disons, bien, dans les... Il y a trois éléments phares, là, sur lesquels on souhaite mettre l'emphase : on a parlé du corridor scolaire, de la vitesse en milieu urbain, mais il y a toute la question de renforcer le principe de prudence en le rendant applicable et en rendant également... le rendant sanctionnable. Et au Québec, par exemple, il y a des droits qui sont reconnus aux piétons, mais actuellement, dans les mesures qui sont proposées, il n'y a pas nécessairement l'ensemble des dispositifs pour être en mesure de les reconnaître ni pour être en mesure de les exercer comme personnes qui se déplacent à pied.

Donc, oui, dans le projet de loi, il y a plusieurs mesures qui viennent augmenter les sanctions, par exemple, mais, si on pense aux traversées piétonnes dans les blocs jaunes, bien, là encore, il n'y a pas assez de mesures qui permettent de venir sanctionner ces éléments-là. Je laisserais Sandrine compléter sur ces mesures.

• (15 h 50) •

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui. Donc, on prévoit des mesures assez concrètes, là, dans notre mémoire par rapport à ces éléments-là pour permettre aux piétons d'exercer leurs droits. Par rapport au principe de prudence, on propose d'abord de retirer le troisième... alinéa du principe, qui vient atténuer le principe de prudence, puis on... surtout, pour le rendre sanctionnable, on... on propose de l'allier au... à l'article 327, là, qui parle de la conduite mettant en danger la vie ou la sécurité des personnes, pour que le fait de ne pas faire preuve d'une prudence accrue envers un usager plus vulnérable que soi soit un des comportements qui soient sanctionnables comme mettant en danger la vie et la sécurité des personnes. Donc, ça permettrait vraiment de l'appliquer de façon concrète dans le CSR, parce qu'en ce moment il est seulement un... il reste à l'étape d'un principe.

On propose aussi d'avoir une proportionnalité des sanctions dans l'ensemble du Code de la sécurité routière qui permettrait d'avoir des sanctions plus importantes si on est au volant d'un véhicule qui est plus dangereux. Donc, notamment, c'est quelque chose qui existe par rapport aux cyclistes, par rapport aux automobilistes. Donc, je m'explique. Si on est... Si on est cycliste et qu'on brûle un feu rouge, la sanction va être moins grave que si on est au volant d'un véhicule parce que les conséquences sont moins graves pour les autres. Bien, il pourrait y avoir le même principe qui s'applique aux conducteurs des véhicules lourds, par exemple, parce qu'on sait que ces véhicules-là sont surreprésentés, notamment dans les décès piétons, mais sont aussi dangereux pour les autres automobilistes et pour les autres usagers vulnérables. Donc, au volant de ces véhicules-là, on devrait faire preuve d'une prudence accrue, et ça devrait se refléter dans l'application du Code de la sécurité routière.

L'autre volet, c'est par rapport aux passages piétons. On sait que ce n'est pas très bien respecté au Québec, donc on pense qu'il y aurait lieu, là, en modifiant certains articles du Code de la sécurité routière, de venir vraiment préciser que c'est la responsabilité du conducteur de s'assurer qu'il peut s'engager sur un passage piéton sans danger avant de le faire, et qu'il y a... qu'il n'y a pas de piéton, là, sur sa voie.

M. Derraji : Vous le dites un peu plus tard. Vous dites que... «ne voit pas dans le projet de loi une réforme majeure qui aurait permis de mettre le piéton au cœur de notre système de mobilité». En fait, ce que vous prônez aujourd'hui, si on veut aller plus loin, c'est mettre le piéton au cœur du système de mobilité. C'est ça, l'analyse que vous...

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en...

M. Derraji : Oui. Allez-y.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Non, non, vous pouvez terminer.

M. Derraji : Non, non, mais j'ai terminé. Allez-y, allez-y, je vous écoute.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : En fait, en mobilité, là, si on veut assurer la sécurité de tout le monde, on devrait avoir une pyramide inversée qui fait en sorte que c'est le piéton qui est le plus vulnérable. Donc, c'est à lui qu'on doit s'assurer qu'il est le plus en sécurité, ensuite, les cyclistes, les automobilistes, les camionneurs. Donc, pour s'assurer la sécurité de tout le monde, si le piéton est en sécurité, les autres usagers sont en sécurité également.

M. Derraji : C'est très bien. Non, c'est très clair. C'est excellent. Vous dites, un peu plus tard : «L'exigence d'aménager la zone scolaire introduite par l'article de loi étendue au corridor». Donc, vous faites... Vous, vous voulez élargir, qu'on ne se limite plus au niveau de la zone scolaire versus corridor scolaire. Là, j'ai le goût de vous poser la question. J'ai entendu Mme la ministre vous la poser tout à l'heure. On parle toujours d'acceptabilité sociale. Est-ce qu'au-delà du beau principe... C'est un... C'est très beau, dire qu'on veut élargir au niveau des corridors scolaires. On ne veut plus juste la zone scolaire. L'acceptabilité sociale, les gens ne seront pas tannés de voir qu'on a... Déjà, on a de la misère à l'assurer dans la zone scolaire, mais on veut élargir au corridor scolaire. Parce que ce qu'on veut, c'est, comme vous venez de le dire... c'est protéger la sécurité des piétons, c'est très important, mais on ne veut pas avoir plus de rage au volant.

Mme Fournier (Véronique) : Bien, je pense que ça ramène à la question du droit. Conduire, ça demeure un privilège. Être... Pouvoir se déplacer puis répondre à nos besoins de base, comme personnes, c'est un droit de pouvoir le faire en sécurité, un droit à la mobilité. Puis on pourrait même l'élargir plus largement. L'ONU reconnaît le droit à un environnement sain, et ça fait partie de cette capacité-là aussi d'être dans des environnements qui sont favorables à la santé.

Lorsqu'on parle d'acceptabilité sociale, on l'a vu l'automne passé, on l'a vu dans les années... et malheureusement ça refait souvent l'actualité, des communautés, des citoyens, des parents qui se mobilisent pour sécuriser leurs quartiers, pour sécuriser leurs écoles. Et là, on parle d'enfants, mais il y a des voix très silencieuses qu'on n'entend pas, les aînés qui décèdent, qui sont blessés gravement. Pour moi, ça, ça ne peut pas être de l'acceptabilité sociale.

Puis, lorsqu'on pose, avec le plan d'action en sécurité routière, comme principe la vision zéro, bien, un geste fort, ce serait de se dire : Au départ, on a le droit, chacun d'entre nous, à notre intégrité et notre sécurité lorsqu'on se

déplace dans nos milieux de vie. Et, si ça demande des dispositifs qui soient de contrôle, d'aménagement, mettons-les en place. Mais on a un devoir et on a surtout un pouvoir, comme société, d'agir en ce sens-là. Oui, c'est un changement de normes sociales, c'est un changement de comportements, mais j'ai de la misère à penser que, face à la voix des familles et des gens qui sont touchés par les conséquences des victimes de collisions sur la route, que ça fait le poids par rapport à quelques secondes de sauvées. Par exemple, un virage à droite, on parle de 3 à 6 secondes dans une journée. Une vie... Je n'ai pas besoin d'aller plus loin.

M. Derraji : Non. Mais vous... vous mentionnez déjà le virage à droite. Je reviens au corridor scolaire. Peu importe le milieu urbain, rural, vous, vous dites : Il faut aller avec le... corridor scolaire. Et, ce que vous dites aussi, c'est 24 heures par... par jour, sept sur sept, donc, tout au long de l'année, il faut que ce soit la norme.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, je ferais juste une distinction. Pour la zone scolaire, c'est 24 heures sur 24. Le corridor scolaire, lui, ce qu'on vous propose, c'est qu'il soit défini par les municipalités, parce que ça ne peut pas être à... malheureusement à l'Assemblée nationale qu'on décide où sont les corridors scolaires partout au Québec. Les municipalités pourraient définir ces corridors scolaires là en fonction de leur réalité. Ce ne sera pas du mur-à-mur, mais qu'on oblige l'aménagement de ces corridors-là en fonction de la réalité, de façon sécuritaire.

M. Derraji : Vous êtes le premier groupe qui nous parle, mais je pense qu'il y en a d'autres un peu plus tard, de l'institution d'un protecteur de l'utilisateur de la route. Pourquoi?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, tout à l'heure, Véronique a parlé des principes d'exercer son droit à la sécurité. C'est un peu un parallèle par rapport aux normes de santé-sécurité au travail, hein? On ne va pas accepter des éléments qui mettent en danger les gens pour une question d'acceptabilité sociale. On se dit : Il faut éliminer le danger à la source. Puis c'est un peu la même chose en sécurité routière, on doit travailler sur éliminer le danger à la source et mettre en place les outils pour le faire. Et le Protecteur du citoyen agirait en sorte de chien de garde à ce niveau-là pour faire le suivi des demandes, des plaintes des citoyens, mais aussi les recommandations des coroners. Puis je pense qu'il y a un groupe de parents, Pas une mort de plus, le collectif Pas une mort de plus, qui viendront vous en parler davantage tout à l'heure.

M. Derraji : Il y a un autre point que vous avez ramené, c'est imposer des... des sanctions au-delà d'un taux d'alcoolémie de 0,05. Je pense que vous avez vu le groupe de ce matin, CAA-Québec, vous avez vu l'association de la santé publique, l'INSPQ. Pourquoi c'est nécessaire? Parce que ça ne figure pas dans le projet de loi. Pourquoi... Pourquoi c'est nécessaire pour vous d'avoir cet élément dans le cadre de ce projet de loi? Ou bien : Est-ce nécessaire? Vous le mentionnez, mais est-ce qu'on doit le mettre?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, pour nous, c'est une mesure qu'on appuie. Ça lancerait un message fort comme quoi c'est important de ne pas boire en conduisant. Puis, en fait, on laisserait les groupes qui ont cette expertise-là vous expliquer les tenants et aboutissants des pourquoi, et tout ça. Il y a énormément d'études qui démontrent que ça a un effet. Donc, on appuie cette demande-là.

M. Derraji : Donc, vous, vous êtes plus en appui. Donc, c'est... ce n'est pas quelque chose que votre organisme, Piétons Québec, a exploré, où vous êtes interpellés par rapport à cet enjeu?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, c'est sûr que la question de l'alcool au volant, c'est moins notre expertise, mais c'est une recommandation. On a pris quand même connaissance de la documentation liée à ça, et ça nous a convaincus, donc c'est une recommandation qu'on appuie.

M. Derraji : Ce n'est jamais... Ça ne figure pas dans la version finale. On va tout faire pour l'avoir, mais si jamais ce n'est pas le cas, ce serait quoi, votre conclusion?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Je ne suis pas sûre de comprendre.

Mme Fournier (Véronique) : Si ce n'était pas le cas, je pense, un peu à l'image de d'autres éléments du CSR ou du projet de loi, le 0,05, selon l'ASPQ notamment, les données, la science quand même démontrent que c'est un taux qui permet un équilibre entre la sécurité puis, bon, quand même une consommation minimale. Je pense qu'on passerait peut-être à côté de recommandations basées sur la science, comme dans le cas de l'OMS, où la recommandation pour des déplacements avec... dans des environnements bâtis où il y a des usagers vulnérables, la recommandation de vitesse sécuritaire est le 30 km/h. Ça fait partie des recommandations de l'OMS dans le cadre de la décennie sur la sécurité routière puis c'est également dans les principes de vitesse aussi qu'on retrouve, par exemple, dans les documents du ministère. Donc, je pense, c'est de... une décision éclairée par les données probantes à ce moment-là.

• (16 heures) •

M. Derraji : Donc, vous dites qu'il y a assez de données probantes, il y a assez de science, le législateur doit suivre les données probantes. C'est excellent.

Vous mentionnez quelque... dans la page 17, que vous voulez voir la promotion du transport actif et plus largement la lutte à la dépendance à l'auto solo dans le cadre de la mission du ministère.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui, tout à fait. Puis c'est... c'est quelque chose qui est enligné avec les politiques gouvernementales, la Politique de mobilité durable, le plan pour une économie verte, donc on pense que ce serait tout à fait logique. C'est aussi en ligne avec le nouveau nom du ministère des Transports et de la Mobilité durable. C'est dans ce sens-là.

M. Derraji : OK. Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met terme aux échanges avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à M. le député de Taschereau, de la deuxième opposition, pour 4 min 8 s.

M. Grandmont : Merci beaucoup. Merci, mesdames, pour votre exposé et votre mémoire très, très riche. Vous nous avez... Vous nous avez habitués à de la qualité, puis c'est encore présent aujourd'hui, donc merci.

J'aimerais vous amener sur un sujet qui n'a pas été couvert encore, là, par mes collègues, c'est le réseau routier supérieur, donc les routes régionales, les routes nationales qui appartiennent au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Vous mentionnez, là, que c'est le quart... de 2001... de 2011, pardon, à 2020, c'est le quart des piétons décédés qui se trouvaient sur une route numérotée au moment de la collision. Puis vous faites référence à un cas que j'ai nommé tantôt, à Saint-Flavien de Lotbinière, puis un autre, là, à Saint-Lin—Laurentides, où des enfants ont perdu la vie faute d'aménagement leur permettant de se déplacer. C'est quoi, votre solution? En fait, qu'est-ce que vous proposez comme solution à mettre en oeuvre pour régler ce problème-là, là?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, on vient de parler de la mission du ministère des Transports. Je pense que ce serait une des avenues qui permettrait déjà que... d'établir clairement que le ministère est responsable de la mobilité active également.

La question de la Loi sur la voirie aussi, qui définit la route, mais qui, dans la définition de route, on n'a pas les trottoirs ni les voies cyclables. Donc, cette définition-là devrait, à notre avis, être modifiée pour inclure ces éléments qui sont essentiels à une route, notamment en agglomération. Puis, ensuite, bien, la discussion qu'on a eue sur les... la vitesse en agglomération aurait aussi un impact et viendrait influencer le ministère des Transports sur ses propres routes. Donc, on pense que c'est une mesure porteuse, aussi, à cet égard-là.

M. Grandmont : On les a entendues, les municipalités, principalement, là, la FQM, là, qui sont particulièrement touchées par ça, c'est les petites municipalités, il y en a plusieurs, il y en a plus de 1 000 au Québec. La plupart, leur rue principale, c'est une route qui appartient au MTQ, et elles se voient, dans le fond... Parce que, comme vous le dites très bien, dans le fond, ce n'est pas dans la mission du ministère des Transports que de s'occuper des infrastructures de transport actif, donc les trottoirs, les aménagements cyclables, bien, les municipalités sont... se voient pelletée dans leur cour la responsabilité de mettre en place et d'entretenir des infrastructures de transport actif qui pourraient sauver des vies. Puis ce qu'on a comme réponse du côté du MTQ, bien, c'est des programmes dans lesquels il y a de l'argent, mais, je l'ai mentionné plus tôt, souvent ces sommes-là sont largement insuffisantes. J'ai donné le cas, là... J'ai donné l'exemple de Saint-Flavien. Donc, dans... ce que vous proposez, c'est un renversement, dans le fond, de la responsabilité, en fait, c'est que le MTQ reprenne la responsabilité de ces infrastructures-là sur ses routes à lui?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Oui, puis d'ailleurs, c'était la mesure 8 du cadre d'intervention en transport actif de la politique de mobilité durable. Donc, on a déjà un engagement du gouvernement à cet effet-là et on doit, aujourd'hui, le... activer cet engagement-là en le mettant concrètement dans les lois pour qu'il puisse être applicable. Donc, c'est tout à fait le cas. Puis c'est le... c'est la circulation des routes nationales dans ces coeurs de village là qui amène de l'insécurité routière. Donc, ça devrait être la responsabilité des propriétaires de ces routes-là d'assurer la sécurité des usagers qui y circulent, parce qu'on sait que, souvent, ces routes-là, c'est le bureau de poste, l'école et tous les commerces, là, qui s'y trouvent.

M. Grandmont : Parfait. Merci. Peut-être juste revenir sur la question de la vitesse de base en milieu urbanisé, là, vous dites qu'à 30 km/h... Expliquez-nous, là, clairement qu'est-ce que ça... qu'est-ce que ça... qu'est-ce que ça aurait pour... comme incidence chez les concepteurs de routes?

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Bien, en fait, en considérant la vitesse à 30 km/h, ça change la façon dont on conçoit la route, parce que si la vitesse est à 30, bien, on va concevoir des... une chaussée qui est plus étroite pour encourager, pour faire en sorte... pour induire des comportements chez les conducteurs pour que la vitesse adoptée soit de 30 km/h. Et, alors qu'on va travailler sur un guide de conception des routes en milieu urbain, c'est important que dès aujourd'hui on ait cette nouvelle vitesse par défaut. Puis ça va aussi influencer la conception des routes où on décide que c'est une vitesse supérieure qui va être affichée parce qu'on conçoit alors que ce n'est pas une vitesse de cohabitation sécuritaire. Donc, dans l'aménagement puis dans la conception, on doit prévoir, notamment, des trottoirs, mais aussi une traversée de la rue sécuritaire par des aménagements comme des îlots refuges et des feux de circulation.

M. Grandmont : Merci beaucoup.

Mme Cabana-Degani (Sandrine) : Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin aux échanges avec les membres de la commission. Merci pour votre exposé.

Et nous suspendons quelques minutes pour faire place au prochain groupe.

(Suspension de la séance à 16 h 06)

(Reprise à 16 h 12)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association du camionnage du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, par la suite, les membres de la commission procéderont à la période d'échange avec vous. Donc, je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé.

Association du camionnage du Québec (ACQ)

M. Cadieux (Marc) : Bonjour. Alors, mon nom est Marc Cadieux, je suis président-directeur général de l'Association du camionnage du Québec. Je suis accompagné ici d'Yves Maurais, qui est directeur, Dossiers techniques et opérationnels à l'association.

M. le Président, merci de nous convier à ce... à cet exercice. Je salue tous les membres de la commission, les gens du ministère des Transports, Société de l'assurance automobile du Québec. Là, je ne veux pas en oublier, alors je vous salue tous. Certainement qu'il y a d'autres représentants d'autres organismes.

Le 7 décembre dernier, la vice-première ministre et ministre des Transports, Mme Geneviève Guilbault, a déposé le projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière, dans lequel sont inclus, notamment, les articles sur la formation minimale obligatoire en vue de l'obtention du permis de conduire de classe 1, 2, 3, avec la parution de la norme 16 du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, du CCATM, communément connu, en janvier 2021. Le gouvernement du Québec emboîte le pas dans... avec les autres provinces afin de rendre obligatoire la formation des conducteurs de véhicules lourds partout au Canada. C'est avec plaisir que notre association partage ses commentaires sur ce projet de loi.

Je garderai mes précieuses minutes sans vous donner la nomenclature de qui nous sommes, vu que c'est déjà à notre mémoire. L'Association du camionnage, bien sûr, se considère comme représentative de l'industrie pour laquelle elle agit à titre de porte-parole. De tous les temps, l'association a été un partenaire des autorités gouvernementales dans leurs initiatives pour améliorer la sécurité routière. En ce sens, les membres de l'association du Québec se sont dotés, il y a de nombreuses années, d'un code de conduite qui fait notamment la promotion du respect de la législation et de la réglementation applicable à l'industrie du camionnage et qui énonce l'engagement de ses membres à oeuvrer pour l'amélioration de la sécurité routière.

Nos objectifs et ceux de la consultation particulière sont donc, bien sûr, similaires. Depuis ses débuts, l'ACQ du... l'Association du camionnage du Québec oeuvre comme outil de formation et d'information pour ses membres, elle les accompagne activement dans tous les changements qui impactent l'exercice de leurs activités. Aussi, comme porte-étendard de la sécurité routière, de même que comme porte-parole, comme je le disais, de l'industrie, la participation de notre association à des travaux... aux travaux de la présente consultation particulière est tout à fait, comme je le disais, légitime. De façon ordonnée, nous reprendrons les thèmes de sécurité routière proposés qui concernent directement plus notre industrie et ferons part de la... nous ferons part de la position de notre association à l'égard de ceux-ci.

À l'égard des dispositifs relatifs aux systèmes de détection, donc je pense communément aux photoradars, concernant le chapitre sur les dispositions relatives aux systèmes de détection, nous sommes conscients que les propositions ont pour but de clarifier l'utilisation de ces systèmes dans un objectif final d'augmenter la sécurité routière de tous les usagers de la route. L'ACQ voit l'utilisation de ces systèmes comme un outil supplémentaire pour augmenter le contrôle des limites de vitesse sur les tronçons spécifiques et pour augmenter la sécurité sur les chantiers de construction. Toutefois, nous laisserons aux participants de la... que la commission a invités de plus amples commentaires à venir sur ce sujet.

Je vous parlerai plutôt d'autres dispositions en matière de sécurité routière. Donc, l'ACQ accueille bien sûr favorablement la proposition de modification de l'article 66.1 et l'ajout de l'article 66.2 au Code de la sécurité routière. Ces dispositions s'alignent avec les recommandations de la norme 16 du Conseil canadien des administrateurs en transports motorisés. Cette norme a été publiée à la suite du grave accident survenu dans la région de Teasdale, en Saskatchewan, en 2018, où un autobus transportant l'équipe de hockey des Broncos de Humboldt est entré en collision avec un camion semi-remorque, faisant 16 victimes. L'accident de Humboldt, en 2018, a révélé de nombreux manquements au niveau de la sécurité dans l'industrie du camionnage, notamment le manque de formation minimale pour les conducteurs de véhicules lourds. Depuis ce malheureux événement, le public a demandé au gouvernement

fédéral et aux gouvernements provinciaux de revoir les conditions d'obtention d'un permis de conduire de véhicules lourds afin d'augmenter la sécurité des usagers de la route. S'ensuivit, le 21 janvier 2019, à la suite de réunions entre Transports Canada et le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Le ministre de l'époque, M. Marc Garneau et ses homologues provinciaux ont annoncé la création d'une norme nationale obligatoire pour tous les nouveaux conducteurs de camions commerciaux d'ici le 1er janvier... et, de là, à partir du 1er janvier 2020. Le CCATM, qui est le Conseil canadien, toujours, a été chargé d'élaborer cette norme nationale de formation obligatoire visant à ce que les futurs camionneurs de partout au Canada aient les connaissances et les compétences nécessaires pour conduire ces véhicules en toute sécurité.

Depuis l'apparition de la norme 16, la majorité des gouvernements provinciaux ont mis en place une obligation de suivre et de réussir une formation minimale et obligatoire pour l'obtention du permis de conduire pour véhicules lourds. En date du 1er janvier, donc, de la présente année, seulement quatre provinces de l'Est du Canada, soit le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard, n'ont pas cette réglementation à ce sujet.

La formation obligatoire vise principalement les étudiants provenant des écoles de conduite privées et publiques, des entreprises de transport qui forment leurs propres conducteurs, tout comme la formation pour l'obtention d'un permis de classe 5. Il est essentiel que la Société de l'assurance automobile du Québec établisse un programme de formation obligatoire pour l'obtention d'un permis de conduire de véhicules lourds.

La Société de l'assurance automobile du Québec se doit, par la même prémisse, d'accorder le droit d'enseigner aux écoles de conduite et aux entreprises de transport qui voudront dispenser cette formation. Elle doit pouvoir aussi révoquer ce droit si elle le juge nécessaire.

Actuellement, les conducteurs désirant obtenir un permis de classe 1 doivent réussir leurs examens théoriques et pratiques, posséder au minimum une expérience de deux ans en conduite de véhicule, soit le permis de classe 5, avoir un bon dossier de conduite et une santé adéquate. Aucune formation n'est requise au préalable au passage des examens de la Société de l'assurance automobile du Québec. Un étudiant, aussi, peut obtenir un DEP, un diplôme d'études professionnelles, en transport par camion accordé par nos centres de formation publics en transport routier, soit les CFT de Saint-Jérôme et de Charlesbourg. Ce programme, bien sûr, est un programme costaud, d'une durée de 615 heures, qui permet aux étudiants d'obtenir ce permis de classe 1 avec une réussite aux examens de la société. Le programme DEP... de DEP en transport par camion est unique au Canada et demeure une référence nationale en matière de formation pour les conducteurs de véhicules lourds. Et je crois que c'est un... c'est une fierté pour le Québec d'avoir de telles écoles.

• (16 h 20) •

À l'automne dernier, la SAAQ a mis en place son projet pilote avec la participation de deux écoles de conduite privées et deux entreprises de transport, le but du projet pilote étant d'évaluer le curriculum proposé pour la nouvelle formation obligatoire. Quatre groupes de cinq étudiants ont suivi la formation avec un taux de réussite de 85 % pour le volet théorique. Pour le projet qui devrait être... qui devrait être complété avec le volet pratique d'ici la fin janvier, donc, nous y sommes. Les résultats finaux seront connus au cours du mois de février, et le curriculum devrait être révisé au besoin afin de produire la version finale de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui mettra en place un programme de certification pour les enseignants afin de s'assurer de l'uniformité de la formation dispensée partout au Québec.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que l'industrie du camionnage est déjà conscientisée à cette réalité et encourage l'introduction d'une réglementation mettant en place un apprentissage qui respecte les normes nationales de sécurité. Une obligation de suivre la nouvelle formation de la société entraînera, pour les candidats éventuels, bien sûr, des coûts qui seront plus élevés que les coûts actuels de formation dans les écoles de conduite privées et, aussi, en entreprise. Avec la pénurie de main-d'oeuvre des conducteurs de véhicules lourds qui sévit dans notre industrie, des organismes au niveau provincial et fédéral viennent en aide afin de promouvoir et aider financièrement en conduite de véhicules lourds. Par exemple, il y a le comité sectoriel de main-d'oeuvre, appelé CAMO-Route, qui a obtenu une subvention de 6 millions de dollars pour le projet de formation alternance travail-études, au diplôme d'études professionnelles et au diplôme... au DEP en transport par camion. Le fédéral aussi a fait son bout de chemin par l'entremise de RH Canada.

Nonobstant tous ces leviers, il est primordial de mettre à la disposition des candidats ou des écoles privées, publiques et en entreprises, des modes de financement afin d'amoindrir les coûts reliés à la formation, comme, par exemple, un accès aux programmes de prêts et bourses, et serait d'autant plus primordial de ne pas accentuer cette pénurie de main-d'oeuvre qui pourrait ralentir les activités de notre industrie.

Dans ce contexte, l'Association du camionnage du Québec est tout à fait en accord avec les articles proposés dans le projet de loi n° 48. Le respect des règles applicables à l'industrie du camionnage est une valeur inhérente à la mission de notre association. Les propositions offertes dans le projet de loi n° 48 rejoignent nos objectifs en tant que... en tant que porte-étendard de sécurité routière dans notre domaine, notamment avec les dispositions concernant cette formation obligatoire des conducteurs pour l'obtention du permis de conduire de véhicules lourds classe 1, 2 et 3, servant à, bien sûr, améliorer cet objectif qui est celle de la sécurité de tous les usagers de la route. En ce sens, bien sûr, nous sommes fiers et nous nous associons, bien sûr, à cette modification de la loi. Et nous... nous allons aussi être ouverts à vos commentaires et être disposés à échanger avec les membres de la commission. Merci de cette écoute, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons donc commencer la période de questions avec la partie gouvernementale. Mme la ministre, la parole est à vous pour 16 minutes... pour 15 min 13 s.

Mme Guilbault : Oui, merci, M. le Président. Ça me fait plaisir d'avoir cédé une minute à nos amis de l'ACQ pour terminer l'exposé. Merci beaucoup, messieurs, pour cet exposé sur une partie du projet de loi dont on a moins parlé à date, parce qu'elle est plus spécifique. Mais évidemment que, pour l'Association du camionnage, là, c'est fort pertinent. Quelque chose de très intéressant, aussi, puis je me rappelle quand je suis allée à votre congrès l'année dernière, je pense, le 28 avril ou peut-être le 27, en tout cas, c'était un vendredi à Gatineau, on avait... on avait été... j'étais à votre congrès, puis j'avais fait une allocution sur toutes sortes de choses et, entre autres, on avait parlé... puis il y avait un journaliste, en tout cas, puis on avait dit qu'on allait s'engager à donner suite à ça, à régler cette espèce d'anomalie... pas d'anomalie, mais le fait qu'il nous restait ça à aller... pour pouvoir... à mettre de l'avant pour pouvoir respecter la norme qui avait été mise en place, comme vous l'avez exposé, par M. Garneau à l'époque, qui faisait suite à un accident. Donc, maintenant, ce sera chose faite. Il y a une disposition, dans le projet de loi, qui est très générale, puis, par la suite, par règlement, l'objectif, c'est d'y aller avec le permis de classe 1.

Vous... Nous, on regarde les chiffres du bilan de la sécurité routière. C'est sûr que quand j'ai déposé mon Plan d'action en sécurité routière où, d'ailleurs, il y a des mesures à la toute fin, là, qui touchent le camionnage, les comités qui sont en place, l'évaluation des circonstances puis des causes des... des accidents qui impliquent des véhicules lourds, et tout ça, auxquels vous participez sans doute, donc, merci pour ça, mais une des... une des raisons qui ont donné lieu à la confection puis au dépôt de ce projet de loi là... de ce plan d'action là, c'est le bilan de la sécurité routière. Puis, quand on regarde, là, on est allé, peut-être, peaufiner les chiffres, là, je ne les ai pas sous les yeux, ça fait que je vais faire attention, je ne veux pas dire n'importe quoi, mais la représentation, tu sais, puis je parlais du comité qui est en place pour évaluer les accidents où il y a des véhicules lourds qui sont impliqués, la responsabilité, ou, je dirais, l'implication, justement, des véhicules lourds dans le bilan routier, comment... puis vous, vous le vivez de l'intérieur, là, donc, que ce soit pour vos membres, que ce soient les risques perçus par vos membres, que ce soit la façon dont vos... dont vous gérez ça à l'association, la collaboration avec la SAAQ, j'imagine que vous voyez un lien direct entre l'adoption de cette mesure-là, la formation obligatoire, et, de façon générale, comment est-ce qu'on peut abaisser la survenance des incidents où un véhicule lourd est impliqué, puis, des fois, pas forcément la façon... je ne sais pas le libellé exact, là, mais c'est... ça ne veut pas dire nécessairement qu'il est responsable, mais qui a pu faire partie des circonstances d'un accident routier.

M. Cadieux (Marc) : ...impliqué, Mme la ministre. Je pense que, oui, c'est certain que c'est un souci sur beaucoup d'aspects, bien sûr, sur, évidemment, les vies, les blessés, aussi sur les entreprises. Il y a aussi des... il y a aussi des retours importants de gestion administrative lorsqu'un... lorsqu'on est impliqué dans un simple accident, bon, quand il y a des vies et des blessés, ça prend toute une autre dimension des deux côtés, tant au niveau de la personne qui est blessée, qui est impliquée, mais aussi de la personne aussi qui a été dans... partie prenante à l'accident. Il y a beaucoup de... beaucoup de choses à gérer. Il y a tous les aspects réglementaires, aussi, qui doivent s'ensuivre, les enquêtes, et tout ça. Donc, il est certain que c'est notre... c'est notre grande préoccupation et c'est une demande de l'industrie, d'ailleurs, Mme la ministre, auquel vos gouvernements... nos gouvernements répondent et répondent, évidemment, avec ce qu'il faut. Ce n'est pas une grosse modification, mais c'est une modification qui fera la différence afin de s'assurer qu'on ne retrouve pas et qu'on n'entende pas, dans des rapports de coroners, des situations où on apprend que le chauffeur avait très peu d'expérience ou quelques heures ou avait fréquenté une école, mais uniquement quelques heures, et puis on lui avait dit qu'il était prêt à passer les examens. Bon, je vais vous passer toutes les... évidemment, tout ce qui est commenté dans ces choses-là, mais je pense que c'est... d'avoir une formation minimale, c'est se donner cette marge de sécurité auprès d'une société qui est là... qui est notre société industrielle en tant que... en tant qu'entreprise, mais aussi en tant que... au niveau des citoyens.

Mme Guilbault : Puis du point de vue de vos membres, toujours, parce que vous l'avez un peu nommé indirectement, il y a toujours l'enjeu de la main-d'œuvre, donc cet équilibre-là, parce qu'on peut penser qu'ajouter des formations obligatoires pourrait potentiellement refroidir, peut-être, l'intérêt de potentiels candidats qui se disent : Je n'ai pas besoin d'une grosse formation, je vais devenir conducteur, puis ça va aller bien, ça va aller vite, ça ne coûte pas cher. Est-ce que... Vous me dites que c'est une demande de l'industrie, donc l'équilibre entre la difficulté de trouver de la main-d'œuvre et la volonté d'avoir une industrie qui est plus sécuritaire, des chauffeurs qui sont mieux formés, vous semblez dire que c'est assez unanime ou est-ce qu'il y a des dissensions ou, en tout cas, est-ce que, dans l'ensemble, l'industrie... vos membres sont derrière?

M. Cadieux (Marc) : Cette volonté doit supplanter toute personne qui pourrait être indifférente à penser autrement. Et je ne serai jamais le défenseur de cette minorité qui penserait que ce n'est pas nécessaire de passer à travers un contrôle et une qualité de formation. Ça, c'est incontournable, mais... c'est incontournable dans toutes les discussions que j'ai eues au conseil d'administration et avec de nombreux membres. Je pense qu'aussi... Yves, si tu veux ajouter à cela quelque chose, je pense que c'est... ça fait... Il n'y aura jamais une chose qui fera l'unanimité totale, il y aura toujours un commentaire en quelque part, mais je pense que celui ou celle qui viendra s'adresser à moi avec ce genre de commentaire, je pense que je saurais quoi lui répondre, que je pense que la vie des... de tous les usagers de la route doit être la primauté des usagers de la route, puis j'écoutais le groupe précédent, des piétons, et tout ça, donc, ça, je pense que c'est incontournable.

• (16 h 30) •

M. Maurais (Yves) : Bien, effectivement, c'est... si on regarde, quelqu'un qui veut avoir un permis de classe 5 aujourd'hui, on lui demande un minimum de 39 heures de formation théorique et pratique pour conduire un

véhicule léger, une voiture. Par contre, il n'y a aucune obligation pour conduire un véhicule lourd. Conduire un véhicule lourd, c'est plus que conduire un véhicule lourd, il y a beaucoup de normes qu'on doit respecter, entre autres tout ce qui est l'arrimage, que ce soit le respect des charges et dimensions, les heures de conduite, etc. C'est quand même très complexe. Et puis conduire le véhicule, c'est une partie du travail d'un conducteur. Il y a quand même beaucoup de choses, aussi, qui sont plus ou moins abordées, aujourd'hui, dans les formations qu'on dirait «fast track», les formations rapides. Donc, c'est des éléments qui demeurent importants, qui sont essentiels à avoir des conducteurs qui sont sécuritaires sur la route.

M. Cadieux (Marc) : J'ajouterais, Mme la ministre, aussi, vous m'avez... vous m'avez connu dans les... par les premiers jours sur un dossier de gestion de crise plus d'infrastructures et... mais aussi sur un autre dossier important qui était celui des dispositifs électroniques des heures de travail. Et ça, c'était aussi une demande pour nous, ce n'était pas assez rapide. Je pense que vous avez... vous aviez senti le pouls du groupe que vous aviez rencontré à votre cabinet, donc... Puis vous entendrez rarement des industries vous demander de nous réglementer plus, mais dans certains cas, la réponse, c'est oui. Je pense que c'est... Il y a des... Il y a des questions, aussi... puis je ne le cacherai pas, il y a des questions de... d'équité concurrentielle, il y a des questions... oui, il y a ça, mais il y a aussi des notions de sécurité et de conformité.

Mme Guilbault : Bien, tout à fait. Si vous ne l'aviez pas fait, j'aurais fait le parallèle avec le DCE qui était... qui était en suspens puis dont on a senti, avec beaucoup de ferveur, la hâte que ce soit adopté. C'est chose faite depuis le 30 avril.

M. Cadieux (Marc) : Et vous l'avez précédé.

Mme Guilbault : Le 30 avril. Alors, disons-le. Donc, bien, parfait. Mais je suis d'accord avec vous, en passant. Moi, je posais la question pour avoir un peu le pouls de vos membres, parce que c'est vrai que des fois, la main-d'oeuvre peut être un casse-tête pour certaines entreprises, mais je suis tout à fait d'accord avec vous. Sur le projet pilote, on en a parlé brièvement tout à l'heure, puis, si ma mémoire est bonne, là, vous l'avez écrit dans vos documents, mais donc, les examens pratiques, il y a un taux de réussite, à date, de 85 %, c'est les résultats qu'on avait... théoriques, pardon, c'est ça, juste avant, théoriques, et pratiques, je pense que ça se terminait fin janvier, donc on aura la suite des résultats en février. On est seulement le 5, 6 février, donc vous n'avez peut-être pas la suite de l'information. Mais, dans l'ensemble, ça semble bien se présenter, le projet pilote.

M. Maurais (Yves) : Oui, c'est ça. Dans le projet pilote, il y a deux écoles de conduite et il y a deux entreprises. Donc, on parle de quatre groupes de cinq étudiants qui ont suivi la formation. Chaque groupe a deux formateurs qui ont été formés au CFTR, justement, avec le nouveau curriculum. Donc, le but principal, c'est d'évaluer le curriculum, la durée, si on est... si on est correct, là, en termes de contenu et de temps pour la durée prévue. Donc, on devrait avoir... on a... L'équipe de travail, on devrait avoir une rencontre avec les gens de la société, là, d'ici la fin février, pour avoir les résultats.

Mme Guilbault : Excellent. On va regarder ça avec grand intérêt. Peut-être une dernière petite question, puis je vais laisser la suite à mon collègue de René-Lévesque. Simplement sur le contenu de formation, parce que je sais que vous collaborez avec la SAAQ pour... en vertu d'élaborer, justement, le futur contenu de formation. Je ne sais pas... Est-ce que c'est terminé? Est-ce que c'est avancé? Est-ce que vous allez...

M. Maurais (Yves) : En fait...

Mme Guilbault : ...vous attendez les résultats du projet pilote pour...

M. Maurais (Yves) : Oui, c'est ça.

Mme Guilbault : ...peut-être intégrer les constats dans la future formation? Mais ça se passe très bien, ça aussi, selon ce que vous me disiez.

M. Maurais (Yves) : Oui, à date, il n'y a pas de retard, ça va bien, le projet est vraiment, là, sur son agenda. Le contenu, on ne l'a pas vu encore, on ne nous l'a pas partagé. On attendait de voir, justement, les résultats du projet pilote. Et là on devrait, à ce moment-là, le voir et évaluer le tout, là, de notre côté aussi.

M. Cadieux (Marc) : Vous savez, Mme la ministre, on a des grands partenaires tels que la SAAQ, avec l'expertise, mais, bien sûr, des centres de formation en transport routier du Québec, qui sont... je le répète, je l'ai peut-être dit tout à l'heure, qui constituent l'orgueil aussi de notre province, parce que j'ai beaucoup d'homologues des autres provinces qui viennent visiter ces centres-là et qui me disent tous, évidemment, en anglais : Wow! On souhaiterait avoir ça chez nous. Dites-nous ce qu'il faut faire. Et ils interrogent les centres de formation. Bien sûr que ces centres ont été créés il y a plusieurs années, ont grandi, se sont... se sont grandement... ont pris de la place. Mais on a ce qu'il faut, on a les outils qu'il faut. Il faut mettre... il faut mettre les exigences.

Mme Guilbault : Merci. Je vais céder la parole au député de René-Lévesque.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. M. le député de René-Lévesque, pour quatre minutes précisément.

M. Montigny : La première question est sur les impacts, au niveau des assurances, là, je pense aux prix d'assurance, d'avoir de la formation additionnelle, vous en avez parlé, j'aimerais ça vous entendre là-dessus. Est-ce qu'il peut y avoir un impact positif, ou comment vous le voyez, là, sur le coût d'assurance en lien avec ces formations-là pour le personnel?

M. Cadieux (Marc) : Vous avez tout à fait raison d'aborder le sujet, M. le député. Nos entreprises sont sujettes à des... ce qu'on peut appeler des audits actuariels de risque lors... lors des primes, lors de l'établissement des primes. Donc, évidemment, lorsque vous avez un... lorsqu'on examine votre personnel qui exerce sur la route et les formations qu'ils ont aussi suivies, leur expérience, les groupes d'âge, tout ça fait partie de l'analyse actuarielle et de tarification des assurances. Donc, il y a nettement des avantages, pour les entreprises, de pouvoir se prévaloir de cet indice de formation et de reconnaissance de véritables formations avec des normes gouvernementales et avec l'encadrement qui était apporté par la Société de l'assurance automobile du Québec et avec l'expertise, bien sûr, de nos grands centres de formation.

M. Montigny : Comme on a un peu de temps, je vais vous amener ailleurs. Vous savez, moi, je suis du comté de René-Lévesque. Alors, c'est sur la Côte-Nord. Il y a quand même pas mal de neige. J'ai été maire pendant cinq ans. Je sais que 400 centimètres de neige, là, c'est beaucoup. On avait des rues pas larges, des rues plus larges. Je vous avoue que, dans les rues pas larges, dans les consultations qu'on fait souvent, comme municipalité, pour voir... pour aménager des rues, les jeunes disaient : Donnez-nous de la largeur, on veut marcher, on veut faire du vélo, on ne veut pas se faire frôler par les camions.

Alors, j'aimerais ça vous entendre sur la largeur des rues, comment vous voyez ça, vous, avec un camion, dans un territoire où il y a quand même pas mal de neige, comment vous voyez ça.

M. Cadieux (Marc) : Bien, évidemment, c'est vraiment la plus belle circonscription au Québec, mais... mais je vous dirai qu'il y a des défis, autant dans le genre de paysage, dans lequel vous me présentez l'enjeu, comme l'enjeu qui se présente aussi dans les villes, où on est en très grande promiscuité avec la population. Il est certain que, dans des régions comme les vôtres, il y a différents niveaux d'industrie qui nécessitent, bien sûr, des équipements beaucoup plus, je dirais, costauds pour transporter beaucoup de... beaucoup de matériaux. Donc, c'est un enjeu, c'est toujours un enjeu, comme la pénétration à l'intérieur d'une ville, où on est interpellés par un tissu beaucoup plus intense maintenant de populations, les vélos, les... beaucoup plus de piétons, donc beaucoup plus de... beaucoup plus d'interférences avec... et, bien sûr, avec... avec la population et tous les usagers confondus. Donc, ce sont des défis, oui. Mais j'imagine que, lorsque vous étiez maire, vous demandiez à vos... aux Travaux publics de s'assurer que les camions puissent passer pour maintenir l'économie de votre... de votre circonscription.

M. Montigny : L'enjeu... l'enjeu, justement, sur lequel je vous amène, c'est, quand on tourne, là, quand on prend... pour prendre une rue, notamment pour rentrer dans le parc industriel, quand on rétrécit les rues puis on limite ça, bien, on empiète sur l'autre voie avec le camion. Alors, est-ce que vous sentez, là, là-dedans, qu'il y a... qu'il y a des enjeux aussi pour vous, là, la situation? Vous avez quelque chose à ajouter?

M. Cadieux (Marc) : ...je vais laisser peut-être Yves, parce que, justement, tout à l'heure, on parlait d'essieu autovireur avec...

Le Président (M. Jacques) : 10 secondes.

M. Montigny : Ah! bien, c'est correct, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Jacques) : 10 secondes.

M. Maurais (Yves) : 10 secondes. Bien, vite, vite, c'est sûr qu'il y a des équipements qui sont disponibles quand même, qui permettent de faire des virages plus serrés. C'est sûr que lorsqu'on arrive avec des équipements qui sont de longueur de 53 pieds, ce n'est pas facile de virer ça sur un coin de rue comme on dit. Mais c'est sûr que...

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met un terme aux échanges avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à l'opposition officielle, en l'occurrence M. le député de Marguerite-Bourgeoys, pour 12 min 23 s.

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous d'être... d'être ici aujourd'hui. Je mets un chapeau un petit peu différent, là, pour débiter, parce que c'est, en fait, une certaine curiosité, mais il y a un fil conducteur, là, vous allez comprendre vers la suite des questions.

Donc, la pénurie de main-d'oeuvre, vous en avez parlé, dans votre industrie, que ça vous touche, ça vous touche sérieusement, c'était un goulot d'étranglement pour la société. En fait, des analyses ont démontré, là, que l'inflation a été en partie causée par, justement, ce... cette incapacité de pouvoir livrer à temps certains éléments de notre... notre chaîne alimentaire quelconque, qui a fait en sorte que, bon, bien, on a vécu ce qu'on a vécu, et tout. Combien de camionneurs, selon vous, il faudrait former pour essayer de justement répondre à la demande?

• (16 h 40) •

M. Cadieux (Marc) : Former, M. le député, ou il nous manquerait dans l'industrie?

M. Beauchemin : Former, qui manque dans l'industrie. Il faut les former, j'imagine, pour...

M. Cadieux (Marc) : ...on va être... on est un peu dans un... dans un ralentissement un peu économique. C'est certain que la demande est un peu moins forte, mais on travaille toujours sur plusieurs leviers, c'est dire l'attraction pour les jeunes dans les choix de métier, on travaille beaucoup sur les dossiers d'immigration, on travaille beaucoup sur la rétention des travailleurs expérimentés qui, peut-être, peuvent encore donner quelques bonnes années au seuil de la différence entre prendre la retraite ou ne pas la prendre. Ce sont des choses que nous interpellons lors des consultations prébudgétaires, avec le ministre des Finances, sur les deux niveaux, le niveau fédéral et provincial. Il nous manque à peu près, en ce moment...

M. Maurais (Yves) : ...

M. Cadieux (Marc) : Combien?

M. Maurais (Yves) : À peu près 1 500.

M. Cadieux (Marc) : 1 500 au Québec, mais à peu près 1 500 à 2 000 chauffeurs. Mais les échanges des dernières... des derniers mois portent vers un ralentissement. Donc, les entreprises, au lieu de laisser aller leurs chauffeurs, tentent de donner des accommodements sur des... sur des horaires plus flexibles. Si on... Vous savez, on a été durement sollicités pendant la pandémie, hein? Dieu sait que je pense que les gouvernements, après la Santé, remerciaient, bien sûr, l'industrie du transport routier de marchandises, parce qu'on voyait que le maillon était très... était très faible sur la... la logistique, évidemment, des marchandises, donc, mais les entreprises travaillent beaucoup en ce moment, là, sur redonner un peu de qualité de vie, offrir... si vous aimeriez mieux un quatre jours, on pourrait vous l'offrir afin, bien sûr, de ne pas... ne pas passer à des mises à pied. Ce sont le genre des discussions que j'ai en ce moment, là.

M. Beauchemin : OK. D'accord. J'imagine qu'indirectement, parce que vous dites, c'est majoritairement, à l'intérieur du territoire québécois, que vos membres se trouvent à oeuvrer. Il doit y en avoir quand même qui font de l'exportation, j'assume, là, mais...

M. Cadieux (Marc) : Bien, en fait, oui, bien, je vous dirais aussi, je suis vice-président de l'alliance canadienne aussi. Donc, nos... nos transporteurs font tout le Canada d'un bout à l'autre et tous les États-Unis jusqu'au Mexique. Alors, j'ai... je n'ose pas les nommer, là, parce que je vais me ramasser dans les notes de la commission parlementaire, mais... les gros transporteurs que vous voyez sur les... sur les grands réseaux routiers, bien sûr, ils sont à travers le Canada, donc ce sont mes membres. Et aussi, je suis aussi représentant de mon industrie sur le palier fédéral avec l'Alliance canadienne du camionnage.

M. Beauchemin : OK, c'est intéressant, parce qu'effectivement, bon, l'économie canadienne, elle n'a pas le même rythme de croisière actuellement que nos voisins du Sud. Mais, pour ceux qui ont cette chance de traverser la douane américaine, j'assume, leur volume d'affaires reste relativement élevé. Je vous ai amené là, parce que, dans le fond, il doit quand même y avoir, dans le programme de formation qu'on... qu'on discute ici actuellement, là, pas du... mais ça va quand même un peu mettre de la pression un peu, en fait, additionnelle sur le nombre de candidats additionnels que vous allez pouvoir avoir, j'assume. Est-ce que vous avez une idée de combien ça, ça pourrait représenter, grosso modo, ou...

M. Cadieux (Marc) : Écoutez, je ne pourrais pas vous donner en nombre, parce que ce serait un peu... il faudrait presque que je sois une association avec une formule Rand, d'adhésion obligatoire, pour avoir tout l'ensemble au complet. C'est une adhésion par choix, et c'est... c'est certain que cette disposition est une demande, mais porte, oui, bien sûr, certains... certaines pressions, comme on le disait, le financement, les coûts associés évidemment à la formation. Et ça, je pense que c'est une réflexion que le gouvernement fait en ce moment, comment nous amener à amoindrir cette approche-là, je pense que c'est le chemin qui nous reste à faire. Mais l'enjeu est un enjeu vraiment de sécurité et de qualité chez nos chauffeurs et de s'assurer que cette qualité-là soit normée et qu'elle ne soit pas aléatoire selon... à la bonne volonté d'une école ou d'une autre.

M. Beauchemin : Je vous entends, en fait, parce que, dans le fond, c'est un petit peu... un petit peu le chemin aboutissant de ma question que j'avais tantôt, parce que, dans le fond, vous parliez tantôt... Il y a des centres de formation, vous m'excuserez, là, je ne suis pas au courant exactement de comment tout ça, c'est financé, mais j'assume que c'est par l'ensemble de vos membres avec un support du gouvernement, j'assume, que...

M. Cadieux (Marc) : Ce sont des commissions scolaires, M. le député, ce sont... ce sont deux commissions scolaires qui se séparent le Québec en deux, et qui offrent même de la formation à la carte, de la formation en entreprise. Ce sont... ce sont vraiment des joyaux de la formation dans notre milieu de transport. Et, je le disais tout à l'heure, M. le député, beaucoup de mes collègues des autres provinces viennent visiter ces centres-là et nous en sommes extrêmement fiers. Donc, ce sont des... Ils font partie des commissions scolaires du Québec.

M. Beauchemin : Donc, il n'y a pas un... il n'y a pas un coût additionnel pour l'industrie, si je comprends bien.

M. Cadieux (Marc) : Non.

M. Beauchemin : OK, d'accord. Donc, quand vous parliez de la formation, tantôt, qui était nécessaire, là, pour la classe E... de la classe, excusez, 5, c'est 39 heures. Pour la classe 1, est-ce que vous avez... Actuellement, c'est le cas, mais si on allait de l'avant pour justement améliorer la sécurité, etc., qu'est-ce que ça sous-entend, en termes de nombre d'heures de formation, le coût potentiel que ça peut représenter?

M. Maurais (Yves) : Bien, en fait, en fait, présentement, le projet pilote est à 135 heures. Donc, sur les 135 heures, il y a 85 heures théoriques et 50 heures pratiques. Donc, on parle pratiquement de trois fois le temps, là, par rapport à une classe 5 pour un véhicule léger, là.

M. Beauchemin : Puis ça, est-ce que c'est suffisant, selon vous? J'assume que vous avez regardé des comparables dans d'autres juridictions pour dire : Bon, bien, c'est comme ça là-bas, peut-être qu'on pourrait essayer ça ici.

M. Maurais (Yves) : Bien, la norme 16, qui a été émise par le CCATM suite à l'accident, recommande un minimum de 105 heures. Donc, dans les autres provinces, ça va dans ce régime-là. Au Québec, par contre, la particularité, c'est lorsqu'on obtient un permis de classe 1, on obtient automatiquement un permis de classe 2 avec. Et, pour faire le lien de classe 2... Pour votre information, classe 1, c'est semi-remorques... camions et semi-remorques, et un classe 2, c'est pour les autobus. Donc, étant donné que la classe 1 couvre la classe 2, il y a un peu... un petit peu plus de temps de formation qui est mis, là, par rapport aux autres provinces, justement, pour couvrir le contenu spécifique au... à la conduite d'autobus.

M. Beauchemin : OK. Puis le programme en tant que tel, les matières couvertes, la technicalité apprise, etc., c'est... c'est comme un peu standardisé par rapport au reste du Canada.

M. Maurais (Yves) : Oui. C'est dans... c'est dans la norme 16, là. Le contenu... le contenu spécifique de la formation minimum, les grandes lignes sont spécifiées dans la norme 16.

M. Beauchemin : OK. Est-ce que vous, vous avez été capable de voir, par exemple, ce qui se passe en Ontario, puis le ratio accidents par gros camions, par exemple, versus... Est-ce que vous... vous voyez la... quantifiez la différence?

M. Maurais (Yves) : Oui. Bien, on n'a pas de données encore. Il faudrait qu'on parle avec les gens de l'Ontario pour les avoir. Puis ça ne fait pas très longtemps qu'eux ont commencé le programme de formation obligatoire. Donc, les données vont éventuellement s'en venir, mais on pourrait éventuellement les avoir, en consultant, là, les gens du ministère de l'Ontario, entre autres, là, mais...

M. Beauchemin : Y a-tu d'autres juridictions au Canada qui... qui ont plus d'historiques?

M. Maurais (Yves) : Bien, je vous dirais, l'Ouest, ça... avec l'Ontario et l'Ouest du Canada, surtout les provinces de l'Ouest, là où il y a eu l'accident, c'est là qu'ils ont vraiment commencé. Ils sont à, pratiquement, leur première année, là, que c'est... le programme est commencé. Donc, on va commencer à avoir des données, là, sur les analyses qui ont été faites, là, au cours de l'année 2023.

M. Beauchemin : Mais c'est toujours intéressant d'avoir des comparables pour savoir, justement, est-ce qu'on fait la bonne chose, le fait-on comme il le faut, est-ce qu'on est compétitif, d'une certaine façon, là. C'est sûr et certain.

M. Cadieux (Marc) : Oui. Puis, après ça, M. le député, aussi, il faut normaliser par rapport à la représentativité du nombre d'équipements qui sont sur le... en sol ontarien par rapport en sol québécois. Mais, vous savez, on passe tellement d'une province à l'autre qu'évidemment la... le nombre de passages de nos... de notre industrie sur un territoire par rapport... on peut y aller par l'immatriculation, ça, ça sera probablement la photo qu'on pourra avoir lorsqu'on aura un peu de chiffres et d'entrées de données.

M. Beauchemin : Justement, quand vous parliez tantôt, là, de l'accident de Humboldt, là, quels... quels gestes, concrètement, ont été posés, là, par votre association, là, pour... à l'interne, je veux dire, au niveau de, comme, s'adapter à des crises comme celles-là, le mode de réaction, les communiqués, etc., toute la façon de la gestion de

crise qui est arrivée? Qu'est-ce que... qu'est-ce que vous avez changé, à l'intérieur de vos processus, pour faire la suite de ça, finalement?

• (16 h 50) •

M. Cadieux (Marc) : Bien, en fait, je pense que la résultante de cette demande de la loi 48 fait en sorte que c'est une prise en main de l'industrie envers les différentes autorités gouvernementales à travers le Canada. Je pense, ça a été... C'est une image qui est très difficile à gérer, hein, parce que ça prend du temps de se sortir un peu de ce... de cette image qui... Puis, après ça, le rapport du coroner qui est arrivé, qui a énoncé le fait que le chauffeur avait très peu de formation, avait été mis... On lui avait confié tout de suite des routes dans lesquelles il ne connaissait même pas les trajets. Donc, tout ça, tout ça, évidemment, a lancé un... a lancé une image extrêmement négative sur l'industrie.

Alors, c'est certain que j'ai des membres, autour de moi, qui me disent : Il faut y voir, là, il faut bouger là-dessus, là. Ça prend les... ça prend un minimum de formation, ça prend un minimum de garanties parce que les formations qui sont données à droite et à gauche, elles sont trop aléatoires et elles n'ont pas... elles n'atteignent pas le but de la qualité dans laquelle on doit minimalement s'assurer. Vous savez, dans l'industrie, on disait : Bien, tout ce que les écoles essaient de faire, c'est de vous faire passer l'examen à la Société d'assurance automobile du Québec. Ce n'est pas ça qu'on veut, là. On veut que celui qui va conduire cette pièce d'équipement là ait aussi les habilités sur la route et... et qu'il puisse évidemment avoir le minimum garanti d'un certain nombre d'heures théoriques et d'heures pratiques, de ne pas se faire dire, après deux, trois sessions : Bien, tu es tellement bon que tu es prêt à y aller.

M. Beauchemin : La conséquence a été donc de standardiser à la hausse.

M. Cadieux (Marc) : Exactement, exactement. C'est coûteux pour une industrie de...

M. Beauchemin : Puis j'ai une question vraiment spécifique en utilisant peut-être un terme vraiment de vos membres...

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

M. Beauchemin : J'allais parler de l'angle mort...

Le Président (M. Jacques) : ...je suis désolé, mais ça met fin aux échanges avec votre groupe parlementaire. Donc, je cède la parole au deuxième groupe d'opposition et M. le député de Taschereau, pour 4 min 8 s.

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, M. Cadieux, M. Maurais, pour votre présentation. Ça a été quand même bien couvert, là, par mes collègues, là, l'ensemble de votre mémoire. Ça fait que je vais prendre la balle au bond, en fait, de mon collègue, qui parlait justement des angles morts. C'est l'angle que je voulais aborder avec vous. On sait, là, que les... Puis vous avez parlé, là, de difficulté, là, suite à la question de mon collègue de René-Lévesque, la difficulté de la cohabitation avec les usagers vulnérables dans les différents milieux. Les problèmes ne sont pas les mêmes, puis, évidemment, bien, vous conduisez... ou, en fait, vos membres conduisent des véhicules qui ont de nombreux angles morts. Ce n'est pas de votre faute, là, ils sont construits comme ça pour l'instant.

Et puis je trouvais, là, dans le Code de la sécurité routière, l'article 262 qui disait que «tout véhicule automobile, autre qu'une motocyclette ou un cyclomoteur, doit être muni d'au moins deux rétroviseurs fixés solidement et placés, l'un à l'intérieur du véhicule [...] au centre de la partie supérieure du pare-brise et l'autre à l'extérieur gauche du véhicule». J'imagine que, pour les camions, les règles ne sont pas exactement les mêmes, parce qu'un miroir en haut, au milieu, à l'intérieur du véhicule, dans la cabine, c'est moins ça, là. Mais il n'y a rien qui oblige, en fait, d'avoir des miroirs antévisseurs qui permettraient de voir... en fait, de réduire les angles morts sur vos véhicules.

Est-ce que vous êtes favorables à ce qu'une mesure comme celle-là soit appliquée au Québec, pour vous aider à avoir une meilleure vision puis, évidemment, être moins impliqués dans des accidents impliquant des usagers vulnérables?

M. Cadieux (Marc) : Bien, en fait, l'enjeu des angles morts est un enjeu qui... avec lequel je vis, avec lequel on a partagé aussi, avec la Société d'assurance automobile du Québec, beaucoup d'approches de sensibilisation, beaucoup, avec Contrôle routier Québec aussi, d'opérations de sensibilisation auprès de la population. On a été, avec des véhicules du ministère des Transports, à quelques reprises, faire des démonstrations avec des tapis et des angles morts, faire comprendre aux usagers, aux cyclistes les limitations. Mais, de plus en plus, les entreprises qui vivent — j'ai toujours le même terme — plus en proximité avec la population sont drôlement équipées maintenant de miroirs convexes.

Quand vous parlez de miroirs antévisseurs, c'est beaucoup plus dans le domaine des autobus, dans le scolaire, auquel évidemment le véhicule lourd, qui est... qui est un autobus, en l'occurrence, dans ce cas-là, s'immobilise et fait passer des enfants devant lui, ça, évidemment, c'est presque rendu un équipement standard. On a aussi certaines technologies de caméra qui sont... Et c'est un peu comme nos véhicules, M. le député. Vous voyez, de plus en plus, lorsqu'on change nos véhicules, qu'ils sont munis de beaucoup plus de détecteurs de véhicule qui s'en vient, de caméras. Donc, nous aussi, notre... notre industrie aussi reçoit ces évolutions technologiques là aussi au niveau de nos équipements. Bon, l'industrie que je représente est quand même une industrie qui fait beaucoup de longue route. Donc, on a des équipements qui sont quand même renouvelés à court terme. Ce n'est pas... On n'a pas d'équipements qui durent des 15, 20, 25 ans, comme dans d'autres milieux d'industrie, comme dans la construction, qui sont dans

les courts rayonnages. Mais il y a de plus en plus de sensibilisation. Puis votre collègue, tout à l'heure, abordait l'angle, là, des primes d'assurance, ça aussi, ça fait partie de la donne, d'avoir les équipements nécessaires pour ne pas être impliqués dans un accident et avoir des primes d'assurance qui sont impactées.

M. Grandmont : Parfait. Merci. Dans une entrevue, là, que vous aviez donnée à *La Presse*, en février dernier, vous disiez : «Si un camion est en grande promiscuité avec le tissu urbain, oui, les antévisseurs seraient grandement souhaitables.» Vous maintenez toujours cette position-là?

M. Cadieux (Marc) : Oui, je la maintiens. Vous voyez, j'utilise le même vocabulaire...

M. Grandmont : Parfait, excellent. Merci. Ce sera tout...

M. Cadieux (Marc) : ...je suis conséquent.

M. Grandmont : ...M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci, MM. Cadieux et Maurais, pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends pour une courte, courte période de temps pour faire place au prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 56)

(Reprise à 17 heures)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue aux représentants de Pas une mort de plus. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi, nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

Pas une mort de plus

Mme Deschênes (Alexandra) : Oui, merci, M. le Président. Bonjour à tous, bonjour, Mme la ministre Guilbault. Bonjour, M. le Président. Bonjour, les membres de la commission. Alors, je me présente, moi, c'est Alexandra Deschênes. Je suis la maman d'une jeune fille de huit ans qui fréquente une école primaire. Et puis je suis co-organisatrice, au même titre que mes collègues ici présents, du groupe Pas une mort de plus.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Bonjour, moi c'est Ann-Julie Rhéaume. Je suis aussi mère de deux enfants du primaire.

Mme Korakakis (Katherine) : Katherine Korakakis, the President of the English Parents Committee Association, mother of two school age children.

M. Gagné (Jean-François) : Bonjour, Jean-François Gagné, père de deux enfants.

Mme Deschênes (Alexandra) : Alors, Pas de mort de plus, c'est un collectif non partisan de parents et de citoyens qui, à la suite du décès de la jeune Maria, happée sur le chemin de l'école par un automobiliste en décembre 2022, lance un cri du coeur pour réclamer la fin de l'insécurité routière sur les trajets scolaires. Les 24 janvier et 15 mars 2023, à l'appel de notre mouvement, des centaines de parents et de citoyens à travers le Québec manifestent pour cette cause devant leurs écoles. Ces deux grandes mobilisations nationales historiques sont largement médiatisées et des élus municipaux et provinciaux y assistent. Le sujet est devenu incontournable dans les conseils de parents et dans la sphère publique en général. L'ébullition ayant suivi le décès tragique et évitable, soulignons-le, de la petite Maria, nous a révélé notre multitude.

Nous étions des dizaines de groupes de parents inquiets, à la grandeur du Québec, à signaler des trajectoires scolaires dangereuses dans nos quartiers. Nous étions nombreux à être empêtrés dans les interminables et complexes démarches devant mener à la mise en place des plus simples correctifs. Nous étions tout autant à essayer des refus ou contraints à se satisfaire de demi-mesures tant l'absence de normes encadrant la sécurité des trajectoires scolaires mène au Québec à une inertie et un laisser-aller dans le domaine. Indignés, inquiets, mais résolus, nous avons alors uni nos forces pour que jamais plus nos écoles ne soient le théâtre d'une telle tragédie.

En août 2023, lors d'une rencontre particulière avec notre collectif, la ministre des Transports, Mme Geneviève Guilbault, faisait la promesse tant attendue : l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires serait désormais obligatoire. Dès lors, cette obligation soulagerait le parent, qui n'aurait plus à manifester devant l'école pour un bout de trottoir ou un arrêt supplémentaire ni à engager l'ingagnable bataille contre des municipalités réfractaires. Surtout, la loi rendrait définitivement et automatiquement sécuritaire la plus normale et iconique des activités enfantines : marcher vers l'école.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Un seul article nous renvoie à cette promesse, l'article 52, qui se lit comme suit : «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.»

À notre avis, une faiblesse de cet article est que le concept de «sécuritaire» n'est pas clairement défini et que, sans institution pour établir des normes et veiller à leur respect, il incombera toujours aux parents et aux citoyens d'entreprendre des démarches pour obtenir des aménagements sécuritaires.

Notre première recommandation est donc la suivante : adopter une loi sur la santé et la sécurité des usagers de la route et désigner une institution pour la mettre en oeuvre. Cette institution devra avoir le pouvoir d'agir en prévention et d'exiger des correctifs de la part des gestionnaires des chemins publics.

Afin de prendre en charge le risque inhérent à la circulation des véhicules motorisés dans nos milieux de vie, nous recommandons au MTMD de s'inspirer de la Loi sur la santé et la sécurité du travail et d'adopter une loi sur la santé et la sécurité des usagers de la route. Une institution analogue à la CNESST, un protecteur des usagers de la route, devrait être désignée pour veiller à l'application de la nouvelle loi. Celle-ci permettrait d'agir de manière préventive en établissant des normes contraignantes pour assurer la sécurité des usagers non protégés dans les différents milieux de vie du Québec. Cette loi donnerait à l'institution désignée le pouvoir d'imposer aux différentes parties prenantes, le MTMD, municipalités, centres de services scolaires, etc., de se conformer à un règlement similaire au règlement sur la santé et la sécurité du travail, qui définirait avec précision les caractéristiques de sécurité minimale des différents milieux de vie. Par exemple, pour les zones scolaires en milieu urbain, ce règlement pourrait rendre obligatoire la présence de trottoirs, définir la manière dont ils doivent être séparés de la circulation motorisée, une longueur maximale pour les traversées piétonnes, etc. Ce règlement devrait être inspiré des meilleures pratiques dans le domaine, notamment du projet Vision Zéro.

En outre, l'institution chargée de la mise en oeuvre de cette nouvelle loi devrait recevoir les plaintes des citoyens au sujet de la sécurité routière et faire le suivi avec les acteurs concernés. Elle devrait faire aussi un suivi systématique des recommandations des coroners, déployer des inspecteurs qui auront tous les pouvoirs nécessaires pour exiger des correctifs afin qu'ils se conforment à la réglementation et tenir des statistiques sur les causes des accidents graves en incluant, dans les causes possibles, les aménagements déficients.

Les activités de la CNESST reposent sur une hiérarchie des mesures de prévention qui commence avec l'élimination du danger à la source. L'ensemble de ces mesures a permis au Québec de faire des avancées significatives en matière de santé et sécurité au travail dans les dernières décennies. En 2024, nous avons grandement besoin d'une loi aussi forte que la LSST au niveau de la sécurité routière. Quelqu'un doit être responsable de la sécurité des usagers de la route.

La révision du tome I et la table de sécurité routière que la ministre prévoit créer dans son plan d'action sont les bienvenues. Par contre, puisqu'elles n'auront pas un caractère obligatoire, elles sont insuffisantes pour garantir des milieux sécuritaires à nos enfants. Dans bien des cas, les parents mobilisés demandent des changements qui ont déjà été recommandés par plusieurs spécialistes. Trop souvent, ces recommandations ne sont pas suivies par les responsables de l'aménagement, qui n'ont ni l'obligation de les suivre ni même de justifier leur choix. La loi sur la santé et la sécurité des usagers de la route permettrait, dans bien des cas, de transformer ces recommandations en obligations.

Mme Korakakis (Katherine) : Nous recommandons de rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires et non uniquement de la zone scolaire. La zone scolaire est très restreinte et ne concerne que les tronçons de rue directement adjoints à une école. Or, les élèves ont besoin que l'ensemble de leur trajectoire soit sécuritaire. Nous suggérons plutôt d'utiliser l'expression «corridor scolaire» tant que... pour l'article 52 que pour l'article 55. On entend par corridor scolaire toutes routes, trottoirs ou zones reliant une école à ses zones environnantes et utilisées par les élèves pour se rendre de leur domicile à l'école ou vice versa. Nous recommandons d'établir un échéancier quant à l'entrée en vigueur des articles 52, 55 et 57. Nous recommandons d'exiger la tenue de statistiques sur le nombre de cheminements scolaires qui auront une limite de vitesse différente de 30 km/h. Puisque nous ne connaissons pas encore la teneur du règlement qui permettra d'avoir une limite de vitesse différente, nous sommes inquiets de la portée qu'il pourrait avoir. C'est pourquoi il devrait être possible de savoir combien d'écoles sont touchées par les conditions prescrites dans ce règlement. De plus, nous appuyons la recommandation de Piétons Québec de modifier... de modifier la vitesse de base dans les agglomérations de 50 km/h à 30 km/h.

M. Gagné (Jean-François) : Il y a un an, donc, Pas une mort de plus naissait. Deux manifestations nationales plus tard, plus d'une cinquantaine de villes et de MRC totalisant plus de la moitié des Québécois nous ont appuyés en signant une résolution. La ministre a donc proposé un plan de sécurité routière en août 2023. Nous sommes emballés par ce plan. Si les moyens sont mis en place pour atteindre ces objectifs, le plan sera une réussite.

Est-ce que ce projet de loi fera en sorte qu'il y ait des trottoirs à Saint-Flavien? Est-ce que les voitures rouleront encore à 70 km/h sur le boulevard Léger, à six voies, que mes enfants traversent pour aller à l'école le matin? Est-ce que le MTMD va encore conserver la limite de vitesse à 70 km/h à Prévost? Est-ce que les enfants auront enfin droit d'aller à l'école à pied à Saint-Colomban? Ces exemples que nous avons répertoriés continuent de s'ajouter depuis l'annonce du mois d'août. Est-ce que le projet de loi va réellement changer les choses? C'est la seule question qui nous intéresse.

Souvent, on entend dire : Est-ce que ça prendra une mort pour changer les choses? Nous savons maintenant qu'une mort, ce n'est pas suffisant. Nous... nous savons que ça prend plus qu'un rapport du coroner, plus que des articles toutes les semaines dans les journaux, plus que des parents qui font des demandes pendant des années, plus que des campagnes de sensibilisation. Ce que ça prendra, c'est un projet de loi qui fait en sorte que les infrastructures sécuritaires soient obligatoires sur les trajets scolaires. C'est la moindre des choses si on veut que nos enfants soient en santé, en sécurité et qu'ils apprennent à devenir autonomes.

Nous voulons alimenter le cercle vertueux, où plus c'est sécuritaire, plus les enfants marchent, et donc plus c'est sécuritaire. Le plan de la ministre, je le répète, est emballant. Le projet de loi doit mettre concrètement les moyens d'y arriver. La mobilité durable, ça commence par des enfants qui marchent. À vous de jouer.

• (17 h 10) •

Le Président (M. Jacques) : Merci pour votre exposé. Nous allons débiter les interventions avec la banquette ministérielle, et j'invite Mme la ministre à débiter cette... la période de questions pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous, mesdames, monsieur, d'être présents ici aujourd'hui. Toujours heureuse de vous retrouver. Comme Piétons Québec un peu, vous faites partie des premières rencontres que j'ai faites quand je suis arrivée comme ministre sur la question de la sécurité routière. Vous êtes venus, d'ailleurs, dans Louis-Hébert, me rencontrer. Merci encore. Et... et donc c'est ça. Puis, comme je l'ai dit à Piétons Québec, je considère qu'il y a beaucoup d'éléments de ce plan-là qui découlent des entretiens qu'on a eus, des propos, des propositions, des propos, des préoccupations que vous avez fait valoir, de ce dont on a discuté ensemble. Vous étiez venus ici, puis, mon cône orange dessiné par un jeune que vous aviez amené à l'Assemblée nationale lors de notre interpellation, je l'ai dans mon bureau. Donc, des fois, dans une story ou autre, on le voit en arrière-fond, il est là, pour... pour nous rappeler pourquoi on fait ça. Donc, bref, merci, puis merci de... de vous être déplacés ici aujourd'hui, très intéressant.

J'ai des questions, puis le hasard fait que Piétons Québec est passé juste un petit peu avant vous, puis c'est certain que, pour moi, il y a des notions, un petit peu, qui se recoupent dans toute la question des zones et des corridors scolaires. Donc, j'aurai des questions un peu similaires là-dessus. Puis, comme je l'expliquais... Bien, d'abord, pour moi, vous le savez, dans le plan, le premier axe, c'est le transport sécuritaire vers l'école, puis ensuite de ça, on a un autre axe pour la sécurité des piétons. Donc, c'est sûr que, pour moi... puis avec une très, très grande préoccupation pour les zones scolaires, pour moi, c'est incontournable. Je dirais que c'était l'élément numéro un qui nous animait puis qui a conduit au dépôt de ce plan-là. Maintenant... puis il y a un... il y a un... la mesure 1, là, la mesure 1 ou 2 rend obligatoire, justement, les aménagements sécuritaires autour des zones scolaires et des corridors scolaires. Mais, pour ce qui est de l'opérationnalisation de ça, comme je le disais tout à l'heure, la notion de corridor scolaire est plus compliquée à définir ou à circonscrire que la notion de zone scolaire. Puis on avait ce matin l'UMQ et la FQM, surtout, entre autres, qui... qui regroupent les plus petites municipalités, donc qui ont des grands territoires puis des zones ou des environnements très, très différents de ce qu'on peut avoir en milieu urbain plus dense. Donc, la notion de corridor là-bas est autrement différente qu'au centre-ville ici ou à Montréal.

Alors, considérant tous ces éléments-là, considérant notre volonté que ce soit le plus réaliste puis faisable possible puis opérationnalisable possible pour nos municipalités, l'article 52 est rédigé d'une façon, comme vous l'avez dit, avec... en insistant sur les zones scolaires. Mais, par contre, en complémentarité, la mesure 1.2 du plan vient dire que les municipalités vont devoir se fier au guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*, que, sans doute, vous connaissez, qu'on va mettre à jour cette année, en 2024, c'est l'échéancier qu'on s'était donné dans le plan, puis qui va permettre... puis là-dedans... puis ça vient aussi avec une des recommandations que vous disiez, de définir la notion d'aménagement sécuritaire, qui est, encore là, une notion qui est difficile à définir parce que, d'un endroit à l'autre, ça ne prendra pas la... la même forme.

Donc, en mettant tout ça ensemble, j'aimerais ça vous entendre sur comment on concilie le réalisme de... des moyens dont on a besoin puis des actions qu'on a besoin de susciter pour atteindre notre objectif avec des prescriptions trop strictes puis un peu imperméables à la variabilité des milieux et des environnements dans nos différentes régions du Québec.

M. Gagné (Jean-François) : Bien, je pense peut-être qu'il y a deux réponses à ça. La première réponse, c'est que, tu sais, nos enfants, eux, ne connaissent pas la définition de «zone scolaire», puis de «trajet scolaire», puis de... Et donc, eux, ce qui leur intéresse, c'est de savoir : Est-ce que le chemin est sécuritaire? Donc, on veut bien, nous, que ce soit écrit seulement «zone scolaire», mais nos enfants, eux, ce qu'ils veulent, c'est un chemin sécuritaire. Puis, pour eux, ce qui est réaliste, c'est d'avoir un chemin qui est sécuritaire, peu importe la définition que le législateur en fait. Eux, ce qui les intéresse, c'est le trajet scolaire.

Je vais être obligé de prendre l'exemple de... mon exemple personnel où mes enfants doivent traverser le boulevard Léger, où les voitures roulent à 70 km/h. Ce n'est pas dans la zone scolaire, ça ne fait pas partie de la zone scolaire, et il va falloir qu'un jour cet endroit-là soit sécurisé puisqu'en ce moment ça roule à 70 km/h, et c'est le trajet que plein d'enfants de Montréal-Nord prennent pour aller à l'école. Ça fait que, tu sais, nous, comme parents, nous, on veut bien regarder la loi puis tout ça, mais il faut absolument qu'un jour on s'attaque aux trajets scolaires de façon générale. Ça, c'est le premier élément.

Le deuxième élément, c'est celui dont Ann-Julie a parlé tantôt, c'est-à-dire que le Protecteur du citoyen, lui, va être capable... le protecteur de l'utilisateur de la route va être capable, lui, de... de dire : À cet endroit-là, c'est un endroit où il y a beaucoup d'élèves qui passent, on a besoin que ce soit sécuritaire, même si ce n'est pas la zone scolaire précise.

Parce qu'en ce moment la zone scolaire, c'est... le panneau, il est... il est accroché après l'école presque, là, c'est... il est à un bout de l'école puis à l'autre bout de l'école, c'est... c'est trop court.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Vous dites : C'est difficile, parce que les milieux sont très différents au Québec, puis on comprend bien ça, puis c'est justement pour ça qu'on propose peut-être une institution qui serait responsable de ça, parce que le Québec regorge de spécialistes en urbanisme qui sont capables de faire les nuances entre une zone scolaire dans un milieu très dense puis une zone scolaire dans un... dans une région rurale, et il y en a plein, de solutions. Dans les régions rurales, ils peuvent passer par des chemins qui sont éloignés des grandes routes. Dans les zones plus urbanisées, il y a d'autres solutions.

Donc, vous avez raison que c'est difficile, mais je pense que ce n'est pas une raison pour ne pas le faire puis de demander à des experts de normer des choses puis de les rendre obligatoires. Parce que c'est vrai, c'est écrit dans... dans la loi en ce moment, mais «sécuritaire», si ce n'est pas défini, c'est très subjectif. Moi, il y a un employé de la ville de Québec qui me regardait dans les yeux en me disant que telle place était sécuritaire, puis on n'avait pas du tout la même vision des choses. Donc, il y aurait moyen de normer ça de manière qui soit à la fois flexible pour... qui rendrait compte de la diversité des milieux au Québec, mais qui soit quand même contraignante.

Mme Guilbault : Puis... Parce que, quand on parle de... Vous le dites, là, vous donnez l'exemple d'un employé de la ville de Québec... on finance aussi par ailleurs, via le... le PAVL ou, en tout cas, dans l'ensemble de nos programmes, entre autres des projets pour des diagnostics de sécurité puis le dépôt de plans de sécurité des municipalités. Donc, pour plusieurs, ça faisait déjà... bien, pour certaines, en tout cas, au moins, ça faisait déjà partie de... de projets ou de... d'actions qu'ils étaient en train de poser. Avec les bonifications des enveloppes puis avec toute la conversation nationale qu'on est en train d'avoir puis l'imposition du sujet dans... dans l'actualité et autres, on sent un mouvement.

Tout à l'heure, j'ai lu l'exemple, je ne sais pas si vous étiez dans la salle, de ma ville de Saint-Aug, où je demeure, dans Louis-Hébert, qui elle... par eux-mêmes, le conseil municipal a adopté le 30 km/h — 40 km/h, 50 km/h selon les types de rues — sans qu'on les contraigne ou sans même... même si je suis leur députée, je ne leur en ai même pas parlé, puis ils ont décidé de... d'adopter ça. Ça fait qu'il y a quand même aussi une mouvance volontaire.

Alors, tu sais, toujours dans une optique de proposer ou... de proposer ou d'imposer selon quelque chose de réaliste pour susciter le maximum d'adhésion... C'est ça, tu sais, pour moi, c'est difficile à concilier la même obligation pour, par exemple, Baie-Comeau ou pour Gatineau. Tu sais, c'est vraiment ça : nous, on essaie de chercher l'espèce de point de consensus, où on va aller chercher le plus de monde possible puis le... le plus de dépôts de projets possible, de diagnostics possible puis de réaménagements possible, qui débordent, des fois, les zones scolaires. Tu sais, si on prend une école qui est sur notre réseau provincial, puis là... qui passe sur une route numérotée, si tu veux mettre des traverses piétons à une certaine distance, des affichages, des clignotants un peu plus loin, à un moment donné, tu débordes possiblement la zone scolaire. Mais là c'est le corridor qui devient...

Enfin, je vous partage ça, parce que je sais que c'est ça, la... le cœur de la préoccupation, puis c'est ça nous aussi qu'on... qu'on veut essayer d'atteindre. Mais les milieux sont tellement différents que la proposition qu'on faisait me semblait... combinait la bonification des enveloppes, là, évidemment.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Mais vous avez tout à fait raison qu'il y a un mouvement vers la sécurisation. Puis c'est pour ça qu'on veut laisser aux municipalités qu'on a entendues aussi ce matin l'autonomie d'aller plus loin. Je veux dire, Québec et Montréal sont exemplaires, en tout cas, du moins dans leur volonté de faire des aménagements qui sont sécuritaires, puis il y a d'autres villes, dont manifestement Saint-Augustin aussi, qui veulent aller là. Donc, l'idée, c'est vraiment de mettre un plancher. Tu sais, allez aussi loin que vous voulez, les municipalités, pour sécuriser les trajets, on ne va pas vous empêcher, mais il y a un... il y a un plancher qu'il faut mettre pour les villes qui n'ont pas des parents mobilisés, qui n'ont pas nécessairement une administration municipale qui est très dans cette mouvance-là puis qui a besoin de... de se faire dire : OK, vous n'êtes pas obligés d'avoir comme le... le nec plus ultra des... des aménagements sécuritaires, mais faire marcher les enfants sur un accotement mal déneigé en se faisant frôler par des camions à 70 km/h, votre autonomie s'arrête là, tu sais. C'est ça.

M. Gagné (Jean-François) : ...on ne peut pas passer sous silence encore une fois l'exemple de... de... nous, on l'appelle Jacinthe, c'est devenu notre amie, à Saint-Flavien, où ça fait six ans maintenant qu'il y a eu quelque... un enfant qui est mort. Il n'y a toujours pas de trottoir. Là, on parle du minimum, là. On parle de trottoir pour marcher, pour aller à l'école. Il n'est toujours pas là. Moi, je... je suis encore très surpris qu'on ne soit pas capables de construire un trottoir dans une ville pour que les enfants puissent...

Mme Deschênes (Alexandra) : ...recommandation du coroner à la suite du décès. Donc, c'est aussi ça. C'est que, quand il y a des... quand il y a des recommandations du... du coroner à la suite d'un décès, bien, c'est au bon vouloir de la municipalité de les suivre, de toute évidence. Il n'y a rien qui se passe.

• (17 h 20) •

Mme Korakakis (Katherine) : ...des écoles, encore, dans la métropolitaine de Montréal où les enfants, c'est... c'est 50 km/h, la route, puis il n'y a même pas de signe pour montrer d'arrêter, que... faites attention, il y a des enfants. Puis on peut essayer d'aller vers les conseils municipaux, mais ce n'est pas tout le monde qui nous écoute, quand on vient. Ce n'est pas chaque parent qui va être mobilisé comme nous, qui va donner son temps, va aller

bénévolement puis essayer de faire le cri de coeur. «So», ça prend quelque chose. Ça prend quelque chose pour que le monde, ils font attention, quand nos enfants sont en train d'aller à l'école. C'est super important. Il doit y avoir un minimum pour tout le Québec.

Mme Deschênes (Alexandra) : ...cette discussion-là au niveau des... des travailleurs, dire : Bien, écoutez, on va laisser la liberté à ce milieu de travail là de définir si c'est suffisamment sécuritaire pour ses travailleurs, puis, bien, s'il a la volonté de le faire et d'aller plus loin, bien, ce sera OK, puis, bien, sinon, bien, il n'y a pas personne qui va le contraindre, alors que... C'est... c'est un peu ça que nous regrettons, c'est que c'est toujours sur le... sur les épaules du... du citoyen, en fait. Dans... dans nos réalités partagées, c'est ça, c'est qu'il n'y a rien qui ne contraint, absolument rien, alors que c'est pour ça qu'on veut faire le parallèle avec la CNESST, qui est une institution forte, qui... qui porte le fardeau de... d'assurer la sécurité, parce qu'il y a des normes, puis qu'il est inacceptable que des travailleurs soient mis en danger. Mais on accepte ça pour... pour tout piéton, mais là on parle, nous, précisément, de... de nos enfants. Je trouve... je trouve que c'est une conversation qui est un peu absurde, même.

Mme Guilbault : Bien, en rendant... Je comprends ce que vous voulez dire, mais c'est sûr qu'en rendant obligatoire l'aménagement sécuritaire autour des zones scolaires... dans les zones scolaires, déjà, quand même, c'est un pas important par rapport à avant, où on reposait exclusivement sur la bonne volonté, sur la disponibilité budgétaire, et autres. Donc, dans ce sens-là, quand même, on... on enchâsse dans une loi cette obligation-là. Donc, je pense que, tu sais, à la fois d'un point de vue symbolique puis réel, c'est quand même une... une belle avancée.

Puis sur le... sur le... justement, l'article 52, là, puis 55, et tout ça, tout ce qui tourne autour de... de cet article-là, il y aura une conversation ou, en tout cas, une réflexion à avoir sur la mise en vigueur. Si vous avez vu, à l'article 87, le dernier article du projet de loi... en fait, divers éléments, là... Il va y avoir une réflexion sur la mise en vigueur. Selon les éléments, il y a des choses qui pourront être mises en vigueur plus ou moins vite. Mais cet élément-là fait partie de ceux pour lesquels il faudra avoir une... une réflexion quand même lucide, tu sais, en... en ayant en tête qu'il faut, à un moment donné, en arriver là aussi. Mais, par exemple, une mise en vigueur dans six mois, tu sais, ça... ce n'est pas réaliste, là. Ça fait que vous, comment vous verriez ça pour qu'on puisse laisser quand même aux municipalités le temps de faire ce qu'il faut pour se... pour se conformer, en ayant quand même un... pas un «deadline», une échéance, éventuellement?

M. Gagné (Jean-François) : Bien, en fait, nous, ce qu'on a demandé, tout simplement, c'est qu'il y ait un échéancier. On n'avait pas de date précise en tête, mais, pour nous, c'est important qu'on soit capables de suivre comment les choses vont avancer. Comme dans le plan, il y a un échéancier...

Mme Guilbault : 2028.

M. Gagné (Jean-François) : ...on aurait aimé ça que, dans la loi, il y en ait un aussi. Pour revenir sur la partie plus financière, là, les priorités, je veux dire, c'est un choix de société qu'on fait. Je veux dire, nous, on est contents de voir qu'il y a une priorisation, qu'il y a... qu'il y a un nouveau budget qui va grandir à propos de ces situations-là. Mais, je veux dire, on... on investit présentement des milliards. Le ministère du Transport et de la Mobilité durable investit des milliards dans les routes actuellement. Près de chez moi, ils sont en train de... d'allonger la 19, le ministère du Transport nous dit que ça va diminuer la circulation, alors que toutes les études disent exactement le contraire. Et ça, ça coûte des milliards. Et, pendant ce temps-là, nous, on est bien contents qu'il y aura 68 millions, mais il y a des milliards qui sont... qui sont faits pour construire une autoroute, qui va créer plus de circulation dans nos quartiers, finalement. Donc, ça, c'est pour la 19, mais il n'y en a pas qu'un, là, il y en a plein, de projets d'autoroute actuellement, qui coûtent beaucoup plus cher que de sécuriser nos écoles. Donc, c'est un choix de société qu'on fait finalement. Est-ce qu'on investit 68 millions pour nos enfants puis 5 milliards pour des nouvelles autoroutes, ou... Il est où le choix finalement?

Nous, on est très contents, on... Ça fait longtemps qu'il n'y a pas eu d'amélioration de ces projets-là. On est très contents, mais ça montre aussi toute l'absurdité de l'argent qu'on a investi ailleurs plutôt que dans la santé de nos enfants, dans leur sécurité, dans leur autonomie.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Bien, je me permettrais... Bien, allez-y.

Mme Guilbault : Non, non, allez-y, complétez, je vais avoir un autre sujet après.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Bien, par rapport à l'échéancier, je vous dirais, ça fait 70 ans, là, que le Québec se développe en mode tout-à-l'auto. Ça fait qu'évidemment on n'a pas l'attente, personne, que... que personne ne va faire ça en un mandat, là, ou en deux ans, ou en... peu importe combien de temps. Mais, encore une fois, s'il y avait une institution responsable de normer, il pourrait commencer petit, par la zone scolaire au sens de la loi présentement, le petit quadrilatère... mais là ce serait précis. Puis éventuellement commencer par le... le plus évident, les... les zones scolaires, les corridors scolaires, les milieux très denses, puis... puis agrandir graduellement, là. Il y aurait moyen de faire ça graduellement, si on le faisait.

Mme Guilbault : Sur les zones scolaires, j'ai posé la question à d'autres avant vous aussi, qu'est-ce que vous pensez de l'idée d'étirer... d'étirer l'horaire des zones scolaires qui sont actuellement de 7 heures à 17 heures,

de septembre à juin, puis de les rendre permanentes, 24/7, 365 jours, puis, encore une fois, ça... spontanément, on se dit : Bien oui, tu sais, ça, c'est une bonne idée, parce que, justement, il y a des enfants qui gravitent autour des écoles, il y a des terrains de jeux, il y a des piscines, mais d'autres écoles sont situées dans des milieux où il n'y a pas vraiment de mouvement autour des écoles parce que ce n'est pas des milieux nécessairement alléchants ou, tu sais, c'est sur des grandes artères passantes, et tout ça. Donc, est-ce qu'il y a une pertinence par rapport aussi à la sollicitation des ressources policières pour la surveillance puis tout ça? Quoiqu'on va avoir plus de radars, mais il n'y en aura quand même pas dans toutes les écoles. Alors, en prenant tout ça en compte, qu'est-ce que vous en pensez?

Mme Korakakis (Katherine) : Bien, en fait, c'est une très bonne idée. Puis aussi pour la communauté anglophone, les écoles, c'est une des seules institutions qu'on a à travers le Québec qui nous reste. Ça fait qu'autour de ces écoles-là, la communauté se bâtit. «So», c'est vraiment la place, il y a tout le temps des activités qui se passent là. «So», pour nous, même si ce n'est pas les... les enfants de l'école... mais peut-être un centre communautaire va louer l'école après les... après les heures d'école, il y a des enfants là-bas, «so», tout qu'est-ce qu'on peut faire pour rendre ça plus sécuritaire, «let's do it».

Mme Guilbault : Merci beaucoup. Je pense qu'il me reste huit secondes, bon, bien, pour vous remercier et vous saluer, encore une fois, merci beaucoup de vous être déplacés puis pour tout le travail que vous faites avec nous.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Et je cède maintenant, la parole au... à l'opposition officielle, et à M. le député de Nelligan, pour 12 min 23 s.

M. Derraji : Merci. Merci, M. le Président. Premièrement, merci à vous quatre pour la présence, de prendre, déjà, la parole sur l'espace public, de sensibiliser, que ce soient les élus ou les gens, c'est tout à votre honneur. Donc, bravo encore une fois. J'imagine que... Je vous ai entendu, tout à l'heure, parler d'un cas, mais j'imagine que voir un enfant frappé par une voiture, c'est toujours traumatisant. J'ai vu beaucoup de... d'infos dans votre mémoire, notamment on parlait d'une loi-cadre ou adopter une loi sur la santé, la sécurité des usagers... des usagers, mais qu'en est-il de ceux qui vivent déjà un choc? Je ne sais pas si vous étiez dans une situation pareille ou... accompagné quelqu'un qui a vécu le moment.

Mme Korakakis (Katherine) : Bien, moi, je peux y aller. Mes enfants vont dans deux écoles différentes puis, depuis novembre, on a eu deux enfants qui se sont fait frapper. Ils ne sont pas morts, ça fait qu'ils ne sont pas dans les nouvelles, mais deux enfants frappés par les autos, puis gravement blessés. Ça a été un choc pour les enfants. Moi, j'ai un enfant avec des besoins particuliers, ça l'a... ça l'a affecté beaucoup puis aussi ça a affecté l'environnement totalement. «So», ça, c'est deux différents cas d'élèves depuis novembre qui se sont fait frapper par des autos.

M. Derraji : Oui. Mais là on parle beaucoup... Merci pour votre témoignage. Là, on parle beaucoup de la sécurité, et c'est très correct, zone scolaire, corridor scolaire, mais vous venez de décrire quelque chose qu'on n'a pas vu encore. Ceux qui accompagnent, ceux qui vivent avec, ceux qui ont vécu, on fait quoi?

Mme Korakakis (Katherine) : Oui, c'est une très bonne question, là, c'est... c'est pour ça qu'on est inquiets, parce qu'après tout, tout qu'est-ce qui arrive avec la santé mentale des enfants puis le milieu scolaire, on sait déjà quelle est fébrile, «so», il y a un autre choc qui vient rentrer dedans comme ça. «So», ça nous prend des... À l'école, on a eu des interventions, les... les profs ont parlé avec les enfants, «so», on a eu beaucoup de... d'interventions à l'école, mais à la maison aussi. «So», il faut de plus en plus éviter des situations comme ça, «so», avec un plan qui peut réduire la vitesse, ça, ça pourrait aider.

M. Gagné (Jean-François) : On a deux... deux mamans de notre groupe qui ont perdu leurs enfants dans des accidents autour des écoles, et je peux vous dire que l'écriture de ces mémoires-là, pour ces gens-là, c'est... c'est quelque chose de... c'est quelque chose de... de très gros, parce que ces gens-là se battent pour des infrastructures, par exemple un trottoir, par exemple des lignes pour séparer... pour aller à l'école. Ces gens-là, ils se battent depuis des années pour avoir des infrastructures. Ça fait que nous... Dans le fond, ils ne sont pas là aujourd'hui, mais nous on est là pour ces gens-là, justement, parce que ces gens-là demandent qu'il y ait des changements et ils n'en reviennent toujours pas qu'un rapport du coroner n'est pas suffisant pour faire changer les choses.

• (17 h 30) •

M. Derraji : Oui, mais sur ce point, écoutez, là, moi, tout à l'heure, quand je vous ai entendu parler du rapport du coroner et qu'on n'a pas donné suite au rapport du coroner... Je ne sais pas ce qu'on attend, un autre décès... et j'espère que non, avant d'agir. Moi aussi, je suis à votre place, c'est inexplicable.

Mme Deschênes (Alexandra) : C'est pourquoi on demande qu'il y ait une instance qui puisse faire ce travail-là, parce que ce n'est pas à des mères endeuillées de faire ce travail-là.

M. Derraji : Et c'est pour cela que vous, ce que vous proposez, c'est la première fois que j'entends ça... J'ai siégé sur la loi... sur la révision de la Loi — d'ailleurs dans cette salle — sur la santé et la sécurité du travail. Vous, ce que vous dites, c'est que vous... vous cherchez une autre institution, analogue à la CNESST, qui sera en charge de

surveiller tout ça, y compris le fait qu'on ne donne pas suite à un rapport du coroner. Est-ce que j'ai bien compris ce que vous proposez?

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Oui, ça peut être une nouvelle institution ou ça peut être ajouté au mandat de la SAAQ, parce que, déjà, la SAAQ prélève les cotisations de ceux qui génèrent le risque, c'est-à-dire les détenteurs de permis de conduire puis d'immatriculation, pour indemniser les victimes, donc... Par contre, il n'y a pas de travail de prévention qui peut être fait au niveau des infrastructures. Donc, l'idée, ce serait de soit créer une nouvelle institution, soit donner au mandat de la SAAQ... donner à la SAAQ le pouvoir d'intervenir au niveau des infrastructures, en disant : Ici, ça ne correspond pas aux normes. Comme un... un enquêteur de la CSST viendrait dans un milieu de travail puis dire : Oups! ici, ça ne correspond pas aux normes, j'ai un règlement, c'est très clair, voici ce que vous avez... voici ce que vous devez faire, puis vous avez tel nombre de journées pour vous conformer.

M. Derraji : Oui. Tout à l'heure, vous avez dit quelque chose d'important, que c'est un début, on commence quelque part et, probablement, ça risque d'être d'autres ajouts au courant des prochaines années. Est-ce qu'aujourd'hui, si je vous dis... Le fait qu'on reste dans la zone scolaire et non pas aller au corridor, c'est assez, c'est suffisant? Première question.

Deuxième question : je ne sais pas si vous avez des informations ou des statistiques par rapport... le nombre d'accidents ou risques, corridors scolaires versus zones scolaires.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Bien, en fait, ça a été dit par Piétons Québec tantôt. Ça fait qu'évidemment, non, zones scolaires, ce n'est pas suffisant, on voudrait les corridors scolaires, puis on disait que c'était 85 % des... des enfants happés qui étaient dans... qui n'étaient pas dans la zone scolaire puis 95 %, je crois, des décès. Donc, c'est absolument crucial, là, de... de tenir compte de la trajectoire au complet.

M. Derraji : Oui. Vous voulez ajouter quelque chose?

M. Gagné (Jean-François) : Ça va.

M. Derraji : Non? Recommandation 3, vous dites : «Définir précisément ce que signifie l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires.» C'est quoi, pour vous, l'aménagement idéal pour un corridor scolaire sécuritaire?

M. Gagné (Jean-François) : Bien évidemment, comme on le disait tantôt, c'est différent dans tous les milieux. Donc, tu sais, là, quand moi, je pense à mon milieu, je pense que ça n'a pas de sens qu'il y ait six voies de circulation à traverser sans qu'il y ait un îlot, par exemple, pour que les enfants puissent arrêter au milieu de la voie. Ça n'a pas de sens qu'un enfant ait à traverser une route où c'est 50 km/h, quand on sait que les études disent qu'en haut de 30, les morts augmentent de façon exponentielle. Donc... Mais ça, c'est dans mon milieu à moi.

Dans un milieu plus rural, peut-être que ça va être... bien, ça va prendre un trottoir pour se rendre l'école, au minimum, ça va prendre un chemin séparé des véhicules, il va falloir que le chemin soit déneigé. Donc, ce sont des... ce sont des exemples, mais, tu sais, le problème, ce n'est pas qu'il n'y a pas d'exemple, le problème, c'est qu'actuellement il n'y a rien d'obligatoire. Donc, il y a des recommandations partout, il y a des plans de déplacements scolaires qui sont faits. Le problème, c'est que... je veux dire, un rapport du coroner n'est pas suffisant. Donc, la question, ce n'est pas : Est-ce qu'on connaît les solutions ou pas? Les solutions, elles sont connues, il reste à les appliquer.

M. Derraji : Oui, c'est pour cela que vous dites, dans la recommandation 2 : «Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires et non uniquement de la zone scolaire», ces deux-là où les deux sont liés.

M. Gagné (Jean-François) : Tout à fait.

M. Derraji : OK. Une dernière question, pour ma part, et, après, c'est mon collègue. Je n'ai pas vu, dans le mémoire, l'alcool au volant, et je ne sais pas si vous avez eu cette discussion à l'intérieur de votre organisme.

M. Gagné (Jean-François) : Bien, évidemment, on est d'accord à ce que la limite pour l'alcool soit diminuée, pour... et ça ne fait pas de doute. Mais ce n'est pas un sujet qu'on a beaucoup traité. Vous savez, on est tous des parents bénévoles qui travaillons depuis un an sur ce dossier-là.

M. Derraji : Mais déjà, vous faites un excellent travail. Le fait que vous avez réussi à avoir un engagement de Mme la ministre et avoir une rencontre avec elle, bravo! Vous... c'est un succès que vous voyez, vous êtes impliqués dans un plan de sécurité, c'est bravo! Donc, le bénévolat paie, parce que vous voyez que vos idées... vous faites avancer vos idées. Mais je reviens à la question, ce n'était pas le sujet. Je pose la question à des parents : Pensez-vous que le législateur est dû à ajouter le 0,05, si on veut parler de la sécurité routière?

Mme Deschênes (Alexandra) : ...ça ne fait aucun doute. En fait, je ne vois pas l'obstination à ce sujet-là. Il n'y a même pas d'enjeu d'acceptabilité sociale. Conduire, c'est quelque chose qui nécessite une attention en continu. Tout ce qui sera distraction doit être enlevé. Donc, absolument.

M. Derraji : Merci. Vous?

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : ...c'est... toute mesure pour favoriser la sécurité des piétons, on est tellement... on est tellement loin que n'importe quoi, on va le prendre.

M. Derraji : J'imagine, la même chose?

Mme Korakakis (Katherine) : Absolutely.

M. Derraji : Absolutely. You? Donc, c'est unanime, OK.

Mme Deschênes (Alexandra) : ...

M. Derraji : Pardon?

Mme Deschênes (Alexandra) : ...pour l'Assemblée nationale, tant qu'à moi.

M. Derraji : Bien, écoutez, c'est pour cela que je vous pose la question. Vous savez, c'est très intéressant ce qu'on fait. C'est... c'est un échange démocratique. C'est... Je note l'absence dans le projet de loi. C'est pour cela qu'on demande aux groupes. En date d'aujourd'hui, je pense que le 0,05 gagne du terrain. On parle même de l'acceptabilité sociale. Maintenant, nous, on va faire notre travail. Le reste, c'est le gouvernement qui va accepter ou pas ce que vous proposez. Nous, on est juste une courroie de transmission. Donc, c'est pour cela que je demandais à des parents sensibles, impliqués dans cet enjeu s'ils voient d'un bon oeil que le Parlement doit aller dans ce sens. Ce que je constate, qu'il y a une acceptabilité sociale. Un groupe avant vous a dit : Probablement, nous sommes déjà rendus là. Donc, c'est le moment de mettre en application. Donc, je vous remercie. M. le Président, c'est mon collègue qui va prendre le relais. Merci encore une fois.

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Je cède la parole maintenant à M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Beauchemin : Merci beaucoup...

Le Président (M. Jacques) : Pour 2 min 30 s.

M. Beauchemin : Bon, merci beaucoup, M. le Président. Je vais essayer d'être concis. Votre recommandation n° 6, d'exiger la tenue statistique sur le nombre de cheminements scolaires qui auront une limite de vitesse différente, juste pour comprendre, est-ce que vous, vous avez déjà vu ce genre de registre dans d'autres juridictions? Puis est-ce que vous avez des statistiques que vous pouvez partager avec nous ou...

M. Gagné (Jean-François) : ...là, la loi prévoit que ce sera 30 km/h devant toutes les écoles, sauf exception. Donc, pour nous, il faut... il faut mettre le fardeau de la preuve, finalement, sur le concepteur de la route qui va nous expliquer pourquoi ce serait plus sécuritaire que la route soit autrement qu'à 30 km/h. Donc, pour... pour que ça, ça ait lieu, bien, il faut qu'il y ait un registre pour tenir... pour tenir mémoire, finalement, de ces aires... de ces endroits-là. Mais non, on ne connaît pas de juridiction qui fait ça.

M. Beauchemin : Donc, ce que vous dites, c'est que, finalement, ça devrait être sur le... les épaules de... bien, du ministère, finalement, qui...

M. Gagné (Jean-François) : Bien, dans le cas où c'est le MTMD, oui, mais ça peut être dans les villes aussi, effectivement.

M. Beauchemin : OK. Puis vous... on parle de zones scolaires puis de... puis de corridors scolaires. Puis je m'excuse à l'avance si je dis quelque chose qui a déjà été comme... déjà défini par d'autres avant, mais, dans un contexte où est-ce que, bon, les enfants sont transportés en autobus, parce qu'ils sont à une certaine distance x de l'école, eux, ils sont déposés devant la porte, pas de risque. C'est ceux qui sont à l'intérieur du cercle, OK? Est-ce que c'est cette approche-là que vous, vous voulez utiliser quand vous voulez parler de corridors scolaires? C'est que ce n'est pas vraiment juste les rues les plus utilisées, votre exemple de six voies, là, à traverser. Est-ce que c'est vraiment plutôt comme, par exemple, ce qui n'est pas couvert, finalement, par le service d'autobus qui pourrait être considéré comme la zone scolaire?

M. Gagné (Jean-François) : Bien, disons que ce serait ambitieux de vouloir faire ça. Dans une ville comme Montréal ou dans une ville comme Québec, ça voudrait dire que la ville en entier est un territoire scolaire, là, parce que les milieux sont denses, là. Moi, j'ai trois écoles à moins d'un kilomètre de la maison, là. Donc, ce serait... ce serait quand même très exigeant de passer tout de suite à ça. C'est pour ça que nous, on propose les corridors

scolaires qui seraient les rues qui sont principalement employées par les élèves. Il y a des études, là, qui sont faites entre autres par le CE, à Montréal, où ils... où on se rend compte, finalement, que les enfants utilisent pour 95 % certaines rues, et donc ce seraient celles-là qu'il faudrait prioriser dans la loi et sur le terrain, finalement.

Le Président (M. Jacques) : ...ceci termine l'échange avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole au deuxième groupe d'opposition et à M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Pour quatre minutes? Bonjour à vous quatre. Merci pour votre énorme engagement depuis un an puis merci pour votre présence puis votre mémoire également.

Je trouve très intéressante, là, votre proposition d'un protecteur de l'usager ou des usagers de la route. Effectivement, vous avez fait la référence avec la CNESST. Il y a des agents, des... c'est ça, des agents ou, en tout cas, des inspecteurs qui sont chargés d'aller sur les milieux de travail puis vérifier que les normes, que les lois sont respectées, sont mises en application au bénéfice de l'atteinte du moins d'accidents graves ou mortels sur les lieux de travail. Puis ça m'a fait réfléchir aussi. Récemment, au niveau du ministère de l'Éducation, on a la création d'un protecteur de l'élève qui a été mis sur la place publique. De la même façon, on a un Protecteur de l'intégrité en loisir et en sport qui a été annoncé aujourd'hui dans le projet de loi déposé par la ministre responsable. Je trouve ça intéressant. Puis je ferai un... je ferai une petite... une petite parenthèse, en rappelant que, du côté gouvernemental, on a... on a beaucoup insisté sur l'acceptabilité sociale, sur la difficulté de mise en application. Est-ce que, pour vous, ça sonne comme un... comme un compromis à accepter pour faire un pas dans la bonne direction?

• (17 h 40) •

M. Gagné (Jean-François) : Bien là, l'acceptabilité sociale, pour moi, il n'y a pas d'acceptabilité à ce qu'un milieu de vie, que mes enfants prennent pour aller à l'école, soit dangereux. Ce n'est pas acceptable qu'un milieu de vie soit dangereux pour se déplacer. Ça fait en sorte que la part modale des marcheurs diminue depuis des dizaines d'années maintenant, parce que le danger augmente toujours par la quantité, la grosseur, la vitesse des véhicules. Donc, acceptabilité sociale, pour moi, ça veut dire que, finalement, on laisse aux usagers dangereux des privilèges, alors que ce qu'on voudrait, c'est que nos enfants se déplacent à pied pour aller à l'école, tout simplement. Donc, pour moi, c'est un faux débat, cette question d'acceptabilité sociale autour des écoles. On veut que nos enfants marchent. Ça devrait être la priorité de nos élus, de... C'est ça qu'ils veulent, les parents.

M. Grandmont : Selon vous, là, combien de morts ou d'accidents graves sont acceptables sur les routes au Québec par année?

Mme Korakakis (Katherine) : ...zéro.

M. Grandmont : Zéro?

Mme Korakakis (Katherine) : Zéro.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : ...puis... mais la réalité, c'est clairement plus grand que zéro. Puis, c'est ça, moi-même, je suis mal à l'aise, depuis ce matin, un peu avec ce débat-là. La sécurité, oui, à un moment donné, il faut... il faut mesurer les choses, mais on ne peut quand même pas... La situation... Le statu quo est dangereux, est inacceptable, puis de commencer à parler des petites frustrations que pourraient vivre des automobilistes qui choisissent toujours des voitures plus grosses, avec des plus gros angles morts, puis tout ça, en disant que sinon ils vont se fâcher, que sinon ils vont avoir de la rage au volant... Si les gens sont enragés, on ne va pas leur ouvrir la voie encore plus grande en disant : Mon Dieu! Au contraire, il faut... il faut les contraindre, donc. Puis comme Jean-François disait, c'est un choix de société.

M. Grandmont : Est-ce que vous trouvez que le projet de loi, tel qu'il est écrit actuellement, nous permet d'atteindre le zéro accident grave, zéro accident mortel sur les routes?

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Bien, il aurait besoin d'être bonifié.

M. Grandmont : Parfait. Merci. J'avais le goût de vous entendre, là, sur les écoles, les zones scolaires 24/7, 365 jours par année. On le disait tantôt, il y a peut-être des écoles qui sont moins fréquentées. Ce n'est pas un peu l'oeuf ou la poule? Il y a peut-être des écoles qui ne sont pas fréquentées en dehors des heures scolaires parce que les aménagements autour ne sont pas suffisants?

Mme Korakakis (Katherine) : Exactement.

Mme Rhéaume (Ann-Julie) : Oui, il y a ça. Puis il y a aussi, vraiment, là, rouler 10 kilomètres à l'heure plus vite entre telle et telle heure, là, c'est-tu vraiment un enjeu par rapport à la clarté? Zone scolaire, zone scolaire, pas besoin de regarder ta montre. Évidemment, je trouve que c'est... il n'y a... il n'y a pas de... il n'y a pas de mesure entre les deux, là.

M. Gagné (Jean-François) : Un exemple très frappant sur Christophe-Colomb, justement, à Montréal, où la ville a payé une espèce de gros, gros panneau pour que les automobilistes puissent aller à 10 kilomètres/heure plus vite à certaines heures de la journée, alors que le reste de la journée, c'est 30 kilomètres. On a vraiment de l'argent dans notre société pour augmenter la vitesse pendant certaines heures de 10 kilomètres/heure?

Le Président (M. Jacques) : ...un terme aux échanges avec les membres de la commission. Je vous remercie pour votre présence parmi nous aujourd'hui.

Nous allons suspendre encore un très court moment pour faire place au prochain groupe. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 44)

(Reprise à 17 h 47)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue aux représentants d'Accès transports viables. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi, nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Et je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé.

Accès transports viables

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Merci, M. le Président. Mme la ministre Geneviève Guilbault, Mmes et MM. les membres de la commission, représentantes et représentants du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec, bonjour, et merci beaucoup de nous recevoir. Je m'appelle Marie-Soleil Gagné, je suis directrice générale d'Accès transports viables. Je suis accompagnée d'Angèle Pineau-Lemieux, coordonnatrice aux affaires publiques et aux communications au sein de notre organisme, et de Sylvain Nocquard, chargé de projets en mobilité active chez nous également.

Accès transports viables, pour rappel, c'est un organisme à but non lucratif qui travaille dans Chaudière-Appalaches et Capitale-Nationale. On fait la défense des droits des utilisateurs et utilisatrices des transports actifs et collectifs et on fait aussi la promotion et la sensibilisation à la mobilité durable.

Pour nous, le projet de loi n° 48 est un grand sujet d'intérêt chez Accès transports viables, parce qu'on travaille, depuis plus de 10 ans, à sécuriser les abords des écoles, de concert avec les centres de services scolaires et les directions d'école, parce qu'on constate les enjeux vécus dans nos plus petites municipalités, surtout sur nos routes à numéro, et parce qu'une mort sur nos routes, c'est une mort de trop.

Madame... M. le Président, nous tenons à souligner le dépôt de ce projet de loi qui vient apporter plusieurs améliorations importantes en matière de sécurité routière, trois en particulier qui me semblent importants de nommer : l'augmentation et l'harmonisation des amendes pour le non-respect de la priorité piétonne, l'obligation d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire et l'instauration de la limite de 30 km/h en zone scolaire.

C'est une bonne chose de voir le projet de loi et le Plan d'action en sécurité routière, du fait qu'il découle, en fait, directement de la Vision Zéro, une approche de sécurité routière dont l'objectif ultime est de viser, comme l'indique son nom, zéro blessé grave et décès sur nos routes. La Vision Zéro est d'autant plus essentielle quand on sait que, depuis 10 ans, 27 000 personnes piétonnes ont été blessées, 650 personnes sont décédées et près de 75 personnes... 75 % de ces personnes qui ont vécu... qui ont été blessées ou qui sont décédées étaient à l'extérieur de la région de Montréal et ces personnes se déplaçaient à pied. Malheureusement, il y a des publics plus vulnérables qui sont surreprésentés dans ces statistiques, notamment les personnes âgées, mais aussi nos enfants ne sont toujours pas en sécurité aux abords des écoles et dans leur milieu de vie.

La Vision Zéro est essentielle, mais encore faut-il en saisir pleinement l'ampleur. Je souhaite ici la définir un peu plus en détail. La Vision Zéro, contrairement aux approches traditionnelles de sécurité routière, utilise une approche globale et systémique par rapport aux collisions. On priorise les actions dans un ordre qui est vraiment très important, donc on privilégie la mobilité durable et, conséquemment, la réduction du nombre de véhicules sur nos routes, et donc l'exposition aux risques. Par la suite, on travaille sur les aménagements, qui permettent de protéger les plus vulnérables et de réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés. Par la suite, on conçoit des véhicules permettant de réduire le nombre de collisions ou la gravité des collisions. Puis finalement on sensibilise, on forme, on contrôle et on sanctionne. L'ordre de priorités, dans la Vision Zéro, il est non seulement important, mais il est essentiel. C'est la nature même de cette approche.

• (17 h 50) •

Malheureusement, pour nous, le projet de loi n° 48, en misant quasi uniquement sur des mesures de contrôle et de sanction, que ce soit par rapport aux radars ou aux amendes, passe à côté de l'opportunité d'introduire un véritable changement de paradigme qui viserait directement à favoriser l'efficacité des modes de transport durables, et tout particulièrement des modes actifs, comme la marche ou le vélo, qui sont les modes les plus vulnérables, soit dit en passant, mais aussi ceux qui apportent les plus grands cobénéfices au point de vue individuel et collectif.

Notre mobilité, et la façon dont s'est construit notre réseau, on le sait, est malheureusement axée sur la fluidité automobile. On ne révisé pas le code de sécurité routière à tous les jours. Et c'est pourquoi, si on ne saisit pas les leviers qui nous permettent de réduire les déplacements automobiles à la source et de favoriser la mobilité durable,

on n'atteint pas véritablement les objectifs de la Vision Zéro. Ces leviers sont, selon nous, nombreux puis ils vont être... ils sont présentés en détail dans notre mémoire. Je vais laisser ma collègue Angèle Pineau-Lemieux continuer avec quatre plus en détail.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Merci beaucoup. M. le Président, je souhaite d'abord vous entretenir sur l'interdiction du virage à droite aux feux rouges, qui est au sein de notre mémoire. Il faut savoir que, depuis 2003, le virage à droite aux feux rouges est permis au Québec, sauf sur l'île de Montréal, et c'est le pouvoir des municipalités d'instaurer des exceptions en installant des panneaux d'interdiction aux intersections jugées dangereuses.

Compte tenu du risque de collision qui y est associé, dans un contexte où, on le sait, la taille des véhicules augmente, le virage à droite aux feux rouges entre en contradiction avec la Vision Zéro et avec le principe de prudence. C'est bien de sanctionner l'interdiction du... en fait, je recommence, c'est pourquoi on recommande l'interdiction du virage à droite aux feux rouges dans l'ensemble du Québec. Il y a un objectif, c'est d'inverser le paradigme, c'est-à-dire de faire des intersections où le virage à droite est interdit est la norme et de faire des intersections où il est permis l'exception, ce qui est le contraire de ce qu'on a en ce moment.

Il faut dire que, lorsque le virage à droite aux feux rouges a été implanté en 2003 et à chaque fois qu'on ramène la conversation publique sur ce sujet-là, on invoque les gains de temps pour les automobilistes, et donc les gains en carburant dépensé. Or, il y a une étude du ministère des Transports du Québec qui indique que le gain de temps pour les automobilistes est en moyenne de 3 à 6 secondes par jour et que, sur le plan environnemental les économies de carburant sont très faibles. La même étude estimait à seulement 2,6 litres d'essence par année les économies en carburant. Or, on le sait, la légalisation du virage à droite aux feux rouges, entre 2003 et 2015, elle a entraîné 1 108 blessures, dont sept collisions mortelles, ainsi que 37 blessures graves. Dans une perspective de Vision Zéro, c'est sept morts et 37 blessés graves de trop.

Je souhaite amener votre attention aussi sur un deuxième levier qui est à notre disposition dans la révision du code, soit la modification de la vitesse de base, en agglomération, de 50 km/h à 30 km/h. Je sais qu'on n'est pas les premiers groupes à vous entretenir là-dessus. C'est bien de sanctionner et de donner des amendes plus élevées en cas de vitesse non sécuritaire pour la cohabitation avec les piétons et cyclistes, c'est encore mieux de réduire les vitesses en amont pour s'assurer que les vitesses pratiquées pardonnent en cas de collision avec les usagères et usagers les plus vulnérables. Et la littérature, à cet effet, nous montre que la vitesse à laquelle les véhicules se déplacent sur nos routes joue un rôle majeur dans la fréquence des collisions entre les véhicules motorisés et les piétons ou les cyclistes et dans les chances de survie.

Il y en a sûrement qui peuvent se demander : Est-ce que changer les panneaux a un impact en soi au niveau des limites de vitesse? Pour nous, c'est non seulement un signal clair comme quoi 30 km/h, c'est la vitesse acceptable à adopter en milieu urbanisé, mais c'est surtout une occasion en or. Ma collègue le disait, on ne révisé pas le Code de la sécurité routière tous les jours. Or, on le sait, dans le plan d'action présenté par Mme la ministre, l'automne dernier, on prévoit une révision des normes d'aménagement, dans les prochaines années, une révision des tomes I sur la conception routière, tome IV sur la signalisation routière. Ce serait vraiment dommage de ne pas profiter de cette révision qui s'en vient pour que les futurs aménagements en milieu urbanisé au Québec se basent sur la vitesse de 30 km/h, qui est celle qui est sécuritaire pour la cohabitation avec les piétons et les cyclistes.

Finalement, j'aborde brièvement deux dernières recommandations qu'on souhaite mettre de l'avant, qui figurent dans le mémoire, le fait de rendre le non-respect du principe de prudence sanctionnable et de moduler la sévérité des sanctions proportionnellement à la dangerosité du véhicule. Il faut savoir que, quand on a inscrit le principe de prudence, lors de la dernière révision, on l'a fait pour permettre d'établir qu'il est la responsabilité des conducteurs des véhicules les plus dangereux de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagères et usagers les plus vulnérables. En ce sens-là, on souhaite soutenir la proposition de Piétons Québec de le rendre sanctionnable en... en l'associant à l'article 327 du Code de la sécurité routière et de moduler la sévérité des sanctions proportionnellement à la dangerosité du véhicule. Ça permettrait de traduire le fait, par exemple, qu'une automobile de petit gabarit ne représente pas le même niveau de risque lors d'une collision avec une personne piétonne ou une personne cycliste qu'un camion lourd.

Finalement, dernière mesure ou levier qu'on souhaite vous recommander, c'est celui de permettre aux cyclistes de traiter les arrêts comme des «cédez le passage». Et, en ce sens, on souhaite soutenir la proposition qu'on sait que Vélo Québec va vous faire relative aux articles 369 et 370 qui prévoient qu'à l'approche d'une intersection munie d'un arrêt aujourd'hui les cyclistes et les automobilistes doivent exécuter un arrêt complet avant de poursuivre leur trajet. Cette exigence-là nous paraît justifiée pour les automobilistes parce que leur vitesse restreint leur champ de vision. On sait que leur masse et leur vitesse combinées va allonger la distance de freinage et on sait que leur vitesse et leur masse combinées augmentent aussi la violence des chocs. Or, il s'agit d'une exigence qui est disproportionnée à nos yeux pour les cyclistes qui circulent à plus basse vitesse et bénéficient d'une meilleure... d'un meilleur champ de vision.

On sait aussi que, pour eux, ralentir à l'approche de l'intersection suffit généralement pour pouvoir évaluer si un arrêt est nécessaire, et surtout, on sait que repartir après un arrêt complet demande une dépense d'énergie beaucoup plus grande du cycliste que de l'automobiliste. Cette recommandation-là, elle viserait à réduire le temps de parcours à vélo afin de favoriser la pratique de ce mode de transport, dans l'objectif qui est, comme le disait ma collègue, la priorité numéro un de la Vision zéro, c'est-à-dire favoriser la mobilité durable. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Donc, je débute les interventions avec Mme la ministre pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous d'être ici présents pour... pour partager... J'ai ici votre mémoire, là, que je... que je regarde. Puis il y a des recommandations qui vont dans le sens de ce qu'on propose, alors je trouve ça toujours intéressant, notamment le numéro 8, numéro 13.

Mais peut-être revenir... ou peut-être... peut-être une mise en contexte. Parce que, quand on dit... puis je paraphrase, là, ce n'est pas les mots exacts, mais on trouve dommage de... que le projet de loi n'utilise pas cette occasion-là, par exemple, pour des questions de virage à droite, ou peut-être de véhicules, ou de choses qui ne touchent pas nécessairement ce qui est effectivement dans le projet de loi. C'est sûr que le projet de loi, c'est un instrument qui sert à mettre en oeuvre des mesures du plan d'action qu'on avait déposé. Étiez-vous présents, l'un de vous, au lancement du plan d'action l'année... l'été dernier, peut-être?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : On n'avait pas été invités.

Mme Guilbault : Non?

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : ...oui, on avait... on était... c'était... c'était à Montréal, le...

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Ah! C'était à Montréal. Ah!

Mme Guilbault : Oui, c'est ça, c'était à Montréal.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : On n'était pas à Montréal, on était en virtuel, on avait reçu le communiqué, mais non, on n'était pas présents.

Mme Guilbault : Ah! OK, bon, c'est ça, mais... mais, donc, c'est ça, vous avez suivi ça, le lancement du plan, puis qui était le fruit d'un travail, avec tellement de rencontres que j'ai faites. J'ai rencontré à peu près tout le monde, ou sinon mon cabinet, on a rencontré... Puis donc, ça, c'est un peu... évidemment, ce n'est pas parfait puis ce n'est pas le miracle qui va mettre fin à tous les problèmes, mais il y a quand même beaucoup de choses dans ce plan-là dont on est très fiers.

Puis, sur les... en fait, il y a 27 mesures, mais avec quelques sous-mesures, ce qui fait qu'au total ça fait 47 éléments. Puis là-dessus, il y en a environ six. Il y en a même précisément six pour lesquels on avait besoin de ce projet de loi là pour les mettre en oeuvre. Donc, c'est pour ça que c'est un projet de loi... à la différence, peut-être, d'autres projets de loi qui portent sur un thème, où, là, on fait le tour de plusieurs choses du thème. Là, c'est vraiment, je dirais, un projet de loi instrumental pour venir opérationnaliser des choses qui avaient préalablement été annoncées. Donc, dans ce sens-là, c'est sûr qu'on s'attarde à des volets qui sont les engagements qu'on avait pris.

Donc, tu sais, évidemment la mesure n° 1, la mesure n° 2, la mesure n° 4, ainsi de suite, n° 5, donc, juste pour le contexte, donc, c'est sûr que les éléments qui ne sont pas nécessairement dans le plan d'action ne se trouvent pas dans le projet de loi, parce que c'est comme un projet de loi instrumental, comme je disais, qui vient... qui vient servir à donner suite à des choses.

Et... et un des éléments importants, bien, évidemment, c'est les zones scolaires, les zones, les corridors. On a eu le débat avec... avec des gens qui vous ont précédés aussi, plus de radars-photo, plus... des pénalités plus élevées. Et je crois que vous disiez, en terminant, qu'on puisse sanctionner davantage le virage à droite, ou on ne cède pas le passage... est-ce que c'est... ou le dernier exemple que vous aviez donné à la fin de votre exposé, si vous pouviez me le répéter.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : La dernière mesure portait sur le fait de considérer l'arrêt comme un «cédez le passage» pour les cyclistes. Puis l'autre d'avant portait sur la sanction du principe de prudence, le fait de le rendre sanctionnable, le non-respect du principe de prudence.

Mme Guilbault : Ah! OK, OK, OK, parfait. C'est différent de ce que j'avais compris. Parce que vous avez peut-être vu, dans le projet de loi, il y a une série d'éléments pour lesquels on va augmenter les sanctions, qui couvrent beaucoup les cyclistes, beaucoup les piétons, puis c'était exactement ça, l'objectif. Donc, alors, c'est ça, ça fait que, sur la question des zones scolaires... Puis, c'est ça, la réflexion, les zones, le corridor, est-ce que vous considérez que ce qu'on a mis dans le projet de loi, qui fait donc suite à ce qu'on avait mis dans le plan d'action, est de nature à augmenter significativement la sécurité dans nos zones scolaires, donc, pour nos enfants, pour les usagers du réseau qui se promènent autour de nos zones scolaires?

• (18 heures) •

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Je vais commencer. Bien, c'est sûr qu'on considère que c'est une bonne avancée, en fait, un bon premier pas pour justement sécuriser les abords des écoles. En même temps, on comprend aussi votre mise en contexte. On comprend aussi que, bon, la révision du projet de loi actuel dépend d'un plan d'action qui a été annoncé à telle période. En même temps, il y a des enjeux à l'heure actuelle sur le terrain, il y a des décès, il y a des... il y a des décès, il y a des collisions, puis un décès ou une collision qui implique un enfant, peu importe où est-ce qu'il se trouve, en fait, dans une ville, dans un village, dans le territoire, bien, c'est inacceptable.

Donc, en tant que tel, nous, oui, effectivement, on considère que c'est une bonne avancée. En même temps, c'est sûr et certain que tant et aussi longtemps qu'on ne touchera pas sur la question de la réduction du nombre

d'automobiles, qu'on ne touchera pas sur les aménagements en soi, bien, on... le projet de loi, en fait... En fait, ce qui... ce qui est proposé ne reflète pas nécessairement, en fait, l'ampleur de l'approche Vision Zéro. L'approche Vision Zéro, c'est quand même une approche qui a été éprouvée dans le monde, un peu partout. Il y a des études, en fait, qui démontrent que c'est une approche qui permet justement d'atteindre zéro décès, zéro... zéro blessé. Donc, c'est sûr que, pour nous, la notion de zone versus corridor, on considère que, plus qu'on aménage, en fait, nos milieux de vie pour qu'ils soient favorables à la pratique des transports actifs, plus qu'on sécurise par le fait même, en fait, le milieu. C'est comme ça que je commencerais.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Je complèterais peut-être sur la notion de zone versus corridor. Dans le plan d'action, on faisait référence à un corridor, là. Dans certains articles du projet de loi actuel, on fait référence plutôt au mot «zone». La zone, en ce moment, on parle des... des rues qui sont littéralement contiguës ou adjacentes au terrain, soit d'un établissement scolaire ou d'un établissement où il y a des activités scolaires. Et le projet de loi, en ce moment, ce qu'il propose, c'est d'étendre, de 50 mètres en zone urbaine ou de 100 mètres hors de la zone urbaine, ce périmètre-là. Or, on le sait, puis c'est un peu dans ce... dans cette optique-là, la recommandation 12 : «Transformer le concept de zone scolaire en corridor scolaire pour créer des secteurs protégés étendus.» C'est dans cette optique-là que, pour nous, ce n'est pas suffisant de s'intéresser même à 50 mètres autour d'une école. On... L'idée, c'est qu'on le sait, là, 85 %, il me semble, des accidents impliquant les élèves ont lieu en dehors de la zone scolaire, ont lieu... et je pense que les parents qui étaient avant nous en ont parlé souvent, ont lieu sur le chemin de l'école. Et donc c'est cette notion-là de zone qui, pour nous, semble problématique et qu'on trouve dommage par rapport aux intentions qui avaient été annoncées dans le plan d'action, de ne pas retrouver un corridor qui est considéré comme plus élargi, plus étendu et qui permettrait de refléter le fait que les accidents, ils n'ont pas juste lieu sur le terrain de l'école ou sur la rue adjacente à l'école.

Mme Guilbault : Est-ce que... Je ne sais pas si vous êtes familiers avec le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, qui est le complément, là, comme je disais à des groupes, effectivement, qui ont soulevé le même point que vous, et... et je disais qu'en complément de ça... parce que, oui, rendre les aménagements sécuritaires, mais pour avoir une sorte d'uniformité ou de référence objective en bas de laquelle on n'accepte plus les... que les aménagements soient considérés sécuritaires, si on veut, on va le mettre à jour cette année, ce guide-là. Avez-vous une opinion là-dessus, encore une fois, si vous le connaissez, là?

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Bien, la recommandation 14 y fait référence, laissez-moi la sortir exactement... mais qui vise à «faire de l'aménagement sécuritaire des zones et corridors scolaires une obligation». Dans le... dans la formulation actuelle de la proposition qui est dans le projet de loi... je ne la connais pas par coeur, là, mais ça dit «en tenant compte du guide», et, à nos yeux, c'est une très bonne chose qu'on élabore un guide qui permet d'avoir des pratiques standards, les gens pourront faire encore mieux, mais on a au moins un guide de base. À notre sens, la recommandation 14 faisait référence au fait que le terme «en tenant compte» ne nous semble pas porter le caractère obligatoire qui était attendu dans le plan d'action, où on parlait d'obligation de suivre le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, alors que là on est sur une formulation qui parle de tenir compte, et c'est ce sur quoi porte la recommandation 14, sur le flou entourant le terme «tenir compte».

Mme Guilbault : Puis, toujours sur les zones scolaires, je voyais votre recommandation n° 13, justement : «Modifier, par voie réglementaire, la période d'application de la zone scolaire et du corridor scolaire en l'étendant 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année.» Donc, c'est pratiquement un peu l'expression qu'on a prise aujourd'hui, là, pour parler de ça, parce que je demandais aux gens : Qu'est-ce que vous pensez de l'idée? En considérant qu'il y a des environnements différents, des réalités différentes, des milieux où il n'y a pas vraiment d'installations, qui font que les enfants vont fréquenter l'école à moins d'aller à l'école, justement, alors... Mais là, je vois, vous, c'est très clair dans la recommandation n° 13, puis, en fait, nous, de prime abord, on avait un préjugé favorable pour ça, là, c'est dans... c'est dans la mesure 1.2 de notre... ou, du moins, dans le plan d'action sécurité routière, on disait : «Mener des consultations sur le règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire afin notamment de revoir les balises définissant la période scolaire et les zones scolaires.» Donc, ça va tout à fait dans ce sens-là. Je voulais justement le... je voulais seulement le préciser, dire qu'on pense un peu la même chose.

J'irais à votre recommandation n° 1, qui... qui couvre large quand même, là, tu sais, la recommandation n° 1 : «Intégrer des modifications visant non seulement à sanctionner davantage les comportements dangereux, mais aussi et surtout à favoriser la mobilité durable en augmentant son efficacité.» Puis vous avez dit, tout à l'heure, tu sais, l'important, c'est ça, ce n'est pas juste d'avoir des sanctions, ce n'est pas juste de prévoir ce qu'on prévoit là, mais c'est toute la question de la prévention puis, dans le fond, d'avoir de l'aménagement plus globalement qui est favorable à plus de sécurité. Puis, là aussi, je suis d'accord puis, dans un sens, j'étais... je n'étais pas étonnée de trouver cette recommandation-là parce que ça va tout à fait dans le sens de votre mission puis des propos que vous avez tenus précédemment, mais il y a quand même beaucoup de ça dans le plan d'action de la sécurité routière. Tu sais, rendre obligatoires des aménagements sécuritaires, ce n'est pas chose aisée, là, tu sais, pour des villes en dehors des grands centres, vous, vous êtes plus à Québec, mais, dans l'ensemble de nos régions du Québec, c'est un énorme pas qu'on franchit puis c'est une énorme pression qu'on met sur les municipalités. Alors, c'est déjà une avancée majeure qui, je trouve... Justement, là, c'est non seulement sanctionner dans le projet de loi puis dans le plan d'action, mais c'est aussi favoriser la mobilité durable, favoriser les aménagements.

On parle beaucoup des zones scolaires, mais on a, comme vous savez probablement, aussi tout un bloc sur la sécurité pour les travailleurs de chantier. On a aussi un bloc sur les aînés. Pour la première fois, notre ministère va siéger dans la définition de la nouvelle politique Vieillir ensemble. Alors, on siège dans les comités pour la nouvelle politique pour les aînés. Les brigadiers scolaires, il y a des mesures pour les brigadiers scolaires. Donc, tant en termes d'aménagement que de mobilité durable, que de sécurité en général pour des clientèles vulnérables, pas seulement les enfants, je trouvais qu'on atteignait l'objectif avec le plan d'action, dont le projet de loi permet de mettre en oeuvre certaines mesures. Donc, j'aimerais ça juste vous... entendre votre réponse à cette réflexion-là, que je me faisais en lisant la recommandation n° 1.

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bien, juste pour revenir, en fait, nous, on travaille dans la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, donc on est en lien avec différentes municipalités de différents grosseurs, là, soit dit en passant. Et puis c'est sûr que les routes à numéro, on ne se le cachera pas, là, c'est... c'est vraiment... c'est un enjeu, en fait, prioritaire. Le nombre de maires, de mairesses, de conseillers municipaux qui viennent nous voir puis qui nous disent : Qu'est-ce qu'on peut faire pour réaménager, en fait, cette route-là? Parce que j'ai des... j'ai des... des enfants, j'ai des aînés qui circulent, en fait, sur ces artères-là, à pied. Et, évidemment, ce sont des endroits qui sont dangereux.

En tant que tel, ce qu'on considère... on considère vraiment que le projet de... en fait, la révision ne va pas suffisamment loin, en fait, pour faciliter les déplacements actifs. Donc, par exemple, il y a tout ce qu'on vient de nommer par rapport à, justement, l'arrêt Idaho ou... je ne sais pas comment...

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Cédez-le-passage aux cyclistes.

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Cédez-le-passage, oui, merci. Tu sais, ce genre d'initiative là, en fait, rend compétitifs, en fait, les modes durables par rapport à l'automobile individuelle. Tant et aussi longtemps qu'on ne va pas chercher à réduire ou à questionner au moins la dépendance à l'automobile, bien, veux, veux pas, en fait, il... on ne finira jamais par s'avouer que notre plus grand risque en ce moment, le plus grand danger sur nos routes, bien, ce sont les automobiles. Ce ne sont pas les piétons, ce ne sont pas les cyclistes. Et donc, c'est important de prévoir, en fait, des mesures, même si elles sont coûteuses. Puis on ne demande pas que ça soit réglé du jour au lendemain, je pense qu'il n'y a pas de recette magique non plus pour rendre le bilan routier moins lourd. Mais en même temps, je pense qu'il y a quand même des actions. Puis les municipalités, en fait, elles sont prêtes, elles ont l'appétit, en fait, pour ce genre de mesure là, je pense qu'il faut agir en concertation, puis c'est vraiment... c'est un défi partagé, là, en tant que tel, là.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Si tu me permets?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bien sûr.

• (18 h 10) •

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : On parlait, tu sais, justement du fait que notre mission réside dans la mobilité durable, celle du ministère aussi. Puis je renverrais à la Politique de mobilité durable — 2030, où on a des objectifs d'augmentation de l'apport modal des transports... des transports actifs.

À votre question, à savoir est-ce que le projet de loi permet justement d'atteindre la recommandation n° 1, qui dit... qui... donc intégrer des modifications qui permettent de favoriser la mobilité durable en augmentant son efficacité, nous, malheureusement, c'était là où le constat était le plus sévère, c'est-à-dire qu'autant au niveau des radars qu'au niveau de l'augmentation des pénalités pour les collisions ou les infractions, concernant vraiment la priorité piétonne, on est... quand ma collègue parlait de la Vision Zéro des quatre étapes, on est à la dernière, on est dans le contrôle, on est dans la sanction. Hors des zones scolaires, là, je pense qu'au niveau des zones scolaires, on a compris justement qu'il fallait agir en amont. Mais, on le disait, c'est aussi les aînés qui sont surreprésentés dans les décès sur nos routes. Les accidents ne se produisent pas juste en zones scolaires, malheureusement.

Et donc, c'est cette notion-là d'être capable d'agir en prévention, en amont, sur l'ensemble du territoire, qui, à notre sens, se ne retrouve pas tant dans le projet de loi. On parle des sanctions qu'on va appliquer une fois que la vitesse a été dépassée, on parle des amendes qu'on va pouvoir donner une fois qu'on a constaté un délit, mais est-ce qu'on va vraiment s'être donné les leviers pour qu'en amont il n'y en ait pas d'infraction ou qu'il n'y en ait pas de délit, parce que, les vitesses, par les aménagements, par de la façon de faire, la vitesse pratiquée, elle est sécuritaire? C'est là qu'on trouve que, malheureusement, il manque cette partie-là dans le projet de loi.

Mme Guilbault : Puis, dans le... dans le plan d'action, parce que je vous entends sur les aînés, puis vous avez raison de le soulever, c'est très important, on a beaucoup parlé des zones scolaires, mais, pour moi, c'était important pour moi qu'on parle de clientèles vulnérables, donc les aînés, les travailleurs de chantier, comme je vous disais, les brigadiers aussi et... parce que les brigadiers font les frais des mêmes aménagements non sécuritaires que nos enfants, on en parle moins, là, mais c'est important pour moi aussi. Puis dans le plan d'action, puis encore une fois, ce n'est pas quelque chose qui se retrouve dans le projet de loi parce que ce ne sont pas des mesures pour lesquelles on avait besoin de modifications législatives, mais dans le plan d'action, à la mesure n° 8, on a deux sous-mesures qui sont... qui touchent le tome I, la conception routière, et le tome V, la signalisation. Et là on dit : «Tester et évaluer de nouveaux aménagements qui pourraient éventuellement être intégrés dans la norme.» «Intégrer des aménagements dans la norme.» «Intégrer un chapitre "Piétons" prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagements visant la sécurité des déplacements piétonniers.» «Documenter la signalisation des autres provinces et pays destinée

à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, en portant une attention particulière aux piétons et aux aînés — et ainsi de suite.»

Alors, c'est pour ça que ça m'a surprise quand vous dites : Il n'y a rien dans le projet de loi là-dessus, on est tout de suite dans la sanction. Pour moi, puis encore une fois, je suis d'accord avec vous que ce n'est pas dans le projet de loi, mais, pour moi, ce bloc-là du plan d'action nous permet d'agir en amont sur les aménagements sécuritaires, documenter ce qui se fait ailleurs qui fonctionne bien, notamment pour nos aînés, tu sais, les... puis qui... des fois, les traverses piétonnes, ce n'est pas adapté, ce n'est pas assez long, les... la mobilité réduite aussi, on n'en a pas parlé, mais ça fait partie de ça, pour moi. Donc, c'est... c'est...

Oh! 30 secondes. Bon. Bon, bien là, je n'ai pas le temps de vraiment poser de question, mais en tout cas. Mais je vous remercie beaucoup pour le travail que vous nous avez fourni, je pense qu'il y a beaucoup de points sur lesquels on se rejoint. Mais j'entends bien les ajouts.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Ceci met fin aux échanges. Et maintenant nous allons céder la parole à M. le député de Marguerite-Bourgeoys, pour, toujours, 12 min 23 s.

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, je pense qu'il y a beaucoup de matière dans ce que vous apportez, puis je trouve ça superintéressant. Si vous aviez à faire, disons, là, comme le top 3 de, selon vous, ce qui manque, là, dans le projet de loi, ça serait quoi?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Alors, top 3? Vous êtes plutôt difficile. Prioriser les agents et les usagers vulnérables, donc vraiment, tu sais, de revoir, en fait, les modifications légales, revoir les différents articles, finalement, puis vraiment de s'attaquer... «s'attaquer», excusez-moi ce terme-là, mais vraiment de protéger, en fait, les... nos usagers, nos usagères les plus vulnérables. Mme la ministre le mentionnait, oui, il y a les enfants, mais il y a aussi les personnes aînées, il y en a d'autres aussi. Donc, c'est sûr que pour nous, à ce niveau-là, c'est clairement... c'est indispensable.

Puis, de garantir, en fait, de favoriser la mobilité active, de favoriser, en fait, la mobilité durable à travers différentes... à travers différents éléments aussi, à notre sens, c'est fondamental, parce qu'en tant que tel, plus que... il y a vraiment une corrélation directe entre l'accidentologie puis le nombre de véhicules sur nos routes. Donc, à notre sens, c'est clair qu'il y a un travail qu'on doit exercer en tant que société pour justement réduire à la source les problèmes, à savoir le nombre de véhicules sur nos routes.

Mais je te laisse continuer les... J'ai... je me... Je t'ai... J'ai fait seulement un top 2, je te laisse le troisième, juste parce que je trouve ça un peu difficile...

Une voix : ...

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Oui?

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Bien, tu as nommé des... tu as nommé des grands principes.

Mme Gagné (Marie-Soleil) : C'est ça.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Moi, je nommerais deux mesures. On en... on les nommait tantôt, l'interdiction de virage à droite au feu rouge puis la modification de la vitesse de base en agglomération de 50 km/h à 30 km/h. Quand on parle d'agir pour la protection des usagers plus vulnérables puis de favoriser la mobilité active en disant : On va d'abord réduire à la source le nombre de déplacements automobiles, on va d'abord transférer vers des modes plus durables, ce seraient... ce seraient des mesures qui sont, selon nous, à mettre de l'avant rapidement et qui vont avoir un impact direct sur les guides d'aménagement dont parlait Mme la ministre tantôt.

M. Beauchemin : D'accord. Merci. Rapidement, on a... on a pris connaissance, là, de votre mémoire. Vous n'abordez pas du tout, là, les appareils de contrôle, les ACA, là. Avez-vous une pensée par rapport à leur utilisation dans votre objectif à vous?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Vous parlez des mécanismes de contrôle dans les véhicules, en fait, même sur les véhicules?

M. Beauchemin : Sur la route.

Mme Gagné (Marie-Soleil) : OK, sur la route. Bien, c'est sûr que là, ça dépasse peut-être un peu le sujet de la sécurité routière. On considère en fait qu'il faut d'autres sources de financement, en fait, pour justement financer nos fabuleux transports collectifs. Donc, pour nous, c'était vraiment stratégique, en fait, d'être favorables tout simplement à cette mesure-là. C'est sûr que tout comportement qui peut mettre en danger, en fait, la sécurité des cyclistes, des piétons, des usagers, des usagères les plus vulnérables... À notre sens, c'est une bonne mesure.

Maintenant, est-ce que c'est la mesure à prioriser? Encore une fois, je le rappelle, en Vision Zéro, tout ce qui est sanctions et contrôles arrive en dernier temps, en fait, en termes de priorités d'action. Nous, ce qu'on... ce qu'on

considère prioritaire, c'est clairement la mobilité durable, mais aussi de faire des aménagements qui pardonnent. Parce qu'à l'heure actuelle on a tendance à penser que l'automobiliste ou que la personne, finalement, qui conduit un véhicule a les meilleurs comportements, a un meilleur état de santé, que c'est vraiment quelqu'un qui va pouvoir finalement prendre les meilleures décisions possibles. Or, je pense que les statistiques nous prouvent le contraire, il y a des choses dans notre environnement qui peuvent venir, en fait, impacter notre conduite, qui va justement mettre en danger d'autres usagers, d'autres usagères. Donc, voilà.

M. Beauchemin : OK. Bien, je comprends. Donc, votre perspective, c'est vraiment plus comme un mécanisme de financement, un petit peu, si je comprends bien, ça aide à lever un peu les sous pour...

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Bien, on est favorable à l'implantation de davantage de mesures de contrôle comme les radars. On n'y a pas accordé une attention particulière, non seulement parce que ça se retrouve déjà, mais non seulement, comme l'a dit ma collègue aussi, parce qu'on voulait attirer l'attention sur l'ordre de priorisation de la Vision Zéro, qu'elle met les sanctions en dernier, mais ça ne veut pas dire pour autant que c'est une mauvaise mesure.

M. Beauchemin : OK. Bien, là, vous en avez parlé un peu tout à l'heure. Puis je pense qu'on a abordé l'idée, là, de baisser le taux d'alcool dans le sang de 0,08 à 0,05 plus tôt aujourd'hui. De votre point de vue à vous, ça aussi, ça ferait partie, donc, d'un ensemble de mesures pour...

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bien entendu, on ne s'est pas penché sur la question. C'est sûr que, oui, on serait favorable. Toute mesure limitant, en fait, les risques et les dangers, en fait, impliquant des collisions entre des automobilistes ou... et/ou des piétons, des cyclistes, évidemment qu'on va être d'accord. Maintenant, c'est sûr que nous, on considère que la vie, en fait, des usagers, des usagères les plus vulnérables doit prévaloir, en fait, sur peut-être la notion de plaisir.

M. Beauchemin : Vous parliez des cyclistes tantôt. Puis ça, c'est un point que j'ai... Vous aviez trois, je pense, recommandations de... spécifiques pour les cyclistes. La recommandation de permettre aux cyclistes de traiter les arrêts comme des cédez-le-passage, avez-vous des études qui démontrent que c'est correct, qu'il n'y a pas de danger pour les cyclistes? Avez-vous déjà des analyses sur ce sujet-là?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Je vais attirer votre attention sur... Je sais que le mémoire de Vélo Québec cite plusieurs études qui portent justement sur le sujet. Ça s'appelle, tantôt ma collègue disait, l'arrêt Idaho parce que c'est le premier État américain qui a mis de l'avant cette pratique-là. Et ce qu'on constate dans les États américains qui ont été de l'avant, c'est qu'il n'y a pas d'augmentation significative du nombre de collisions avec... Parce que la crainte, ça pourrait être que ça, la crainte de collisions avec les personnes piétonnes, et les études tendent à démontrer que ça ne va pas dans ce sens-là. Parce que, comme on le disait tantôt, chez un automobiliste, on marque un arrêt, bien, parce que le champ de vision est restreint, parce que la distance de freinage est plus grande, parce que la gravité, en cas de choc, est plus grande aussi, alors que... Et c'est une pratique qu'on observe assez couramment, là, des cyclistes qui vont ralentir à l'approche d'un arrêt, s'arrêter s'ils voient qu'ils n'ont pas la priorité, mais, sinon, continuer en ne marquant pas complètement l'arrêt.

• (18 h 20) •

Donc, pour nous, ce serait de venir inscrire cette mesure-là, l'autoriser au niveau de traiter l'arrêt comme un cédez-le-passage. Et ça permettrait aussi qu'on puisse véritablement sanctionner les cyclistes qui ont... qui peuvent avoir un comportement dangereux et qui peuvent, eux, ne pas ralentir et là mettre en danger les personnes piétonnes ou les personnes plus vulnérables qui sont justement à l'arrêt. Donc, à notre sens, ça permettrait non seulement de s'appuyer sur la littérature pour favoriser, on disait, les déplacements à vélo, réduire les temps de parcours. On le sait, que c'est plus exigeant, pour un cycliste, de redémarrer que pour un automobiliste, que ça aurait peu de conséquences sur les autres usagers, mais que ça nous permettrait aussi, je pense, de sanctionner les comportements qui, eux, sont véritablement dangereux.

M. Beauchemin : Avez-vous... Là, vous parliez d'exemples de l'Ohio, si j'ai bien compris.

Une voix : L'Idaho.

M. Beauchemin : À Idaho?

Une voix : Idaho.

M. Beauchemin : À Idaho, OK, le... l'État de la patate.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Depuis 1982.

M. Beauchemin : D'accord. Donc, est-ce que vous aviez aussi vu des applications qui ont été faites comme dans le reste du Canada? Parce qu'on a quand même un environnement légèrement différent. Je pense à l'hiver. Je pense

aux cyclistes qui se promènent avec des «goggles» l'hiver, là, qui se promènent avec des lumières, protection contre le froid, etc. Eux autres aussi, ils ont un petit peu le champ de vision restreint, là, OK? Ça fait-tu partie? Parce qu'on... évidemment, on a un bel hiver en ce moment, là, mais grosse tempête, si on était... si on était en Nouvelle-Écosse aujourd'hui, on la trouverait peut-être moins drôle, là. Donc, c'est ça, c'est dans ce contexte-là. Est-ce que... C'est-tu quelque chose qui a fait partie de votre approche pour...

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bien, généralement, en contexte de tempête hivernale, tous les usagers et les usagères, peu importe leur mode, doivent modifier, en fait, leur conduite par mesure de prudence, par précaution. Donc, c'est sûr qu'on s'attend finalement au même comportement des cyclistes que les automobilistes, qui, dans tous les cas, adaptent, en fait, leur conduite en fonction de la météo.

M. Beauchemin : OK. Mais donc pas de... d'encadrement.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Pas au niveau... Au niveau du Canada, à ma connaissance, il n'y a pas de... il n'y a pas eu d'adoption similaire au Canada. Il y a la ville de Montréal qui s'était prononcée en faveur de la mesure lors des consultations de la SAAQ en 2017. Et, comme disait ma collègue, de manière... Évidemment, si on parle d'un contexte hivernal où il y a de la neige sur la chaussée, c'est... il faut reconnaître un peu le vélo d'hiver, c'est très difficile d'aller aussi vite en vélo d'hiver qu'on va en vélo d'été. Donc, je ne serais pas capable de vous citer une étude précise, mais, de prime abord, j'aurais tendance à dire que la vitesse est réduite quand on est en vélo d'hiver, à l'approche d'une intersection.

M. Beauchemin : C'est certain. Est-ce que vous préconisez plus une approche... Pour ce qui est de l'aménagement sécuritaire, là, est-ce que vous préconisez plus une approche, disons, uniforme à travers le Québec là-dessus, ou est-ce que, pour vous, ça reste quand même peut-être aussi une responsabilité des municipalités de s'adapter cas par cas dans leur région?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bien, c'est sûr que, pour travailler avec des milieux autant ruraux, périurbains qu'urbains, il faut trouver des solutions, en fait, qui soient adaptées aux réalités de chaque milieu. Donc, c'est sûr qu'à notre sens d'aller... L'aspect uniformité est intéressant, en fait, dans l'éventualité où c'est plus facile, en fait, pour les usagers et les usagères de comprendre la loi grosso modo, là. Donc, c'est vraiment... c'est une loi qui est uniforme partout. En même temps, on s'entend que les réalités sont différentes, mais il faut aussi s'assurer qu'il n'y a pas d'injustice territoriale, en fait, qui peuvent se créer aussi à travers, finalement, des exigences qui pourraient causer effectivement préjudice à certaines municipalités qui ont des services, par exemple, qui n'ont pas de service d'urbanisme ou d'aménagement, ou qui n'ont pas les mêmes moyens que, par exemple, une grande ville comme Québec, Montréal.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : Bien, je ferais... je ferais du pouce pour nous amener sur, justement, la recommandation de modifier la vitesse de base en agglomération de 50 km/h à 30 km/h. Aujourd'hui, on est dans une réalité où, ma collègue le disait, souvent les plus petites municipalités vont avoir beaucoup moins de moyens que les plus grandes, et ça fait... et même dans les plus grandes qu'aujourd'hui, la vitesse de base, la norme, c'est du 50 km/h, eh bien, une ville ou une municipalité, qu'elle soit petite ou grande, qui souhaite faire des modifications, s'assurer qu'ici que ce soit 30 km/h dans nos rues résidentielles, que ce soit 40 km/h sur notre réseau artériel à certains endroits, bien, doit se mettre à signaler au cas par cas toutes ces intersections, toutes ces intersections, toutes ces rues-là. Et ça crée une complexité que certaines plus grandes municipalités sont peut-être capables de gérer, mais que souvent des plus petites municipalités ne seront pas capables de gérer.

C'est pareil pour... je pense à l'aménagement de trottoirs, on en a beaucoup entendu parler, ou d'infrastructures de transport actif dans des plus petites municipalités où c'est la route du réseau supérieur, la route à numéro du ministère des Transports qui traverse la municipalité, où peut-être qu'à Montréal ou Québec on aurait l'argent de payer le trottoir et l'entretien, mais là, puisque ce n'est pas pris en charge, bien, on se ramasse avec des rues principales au Québec où il n'y a tout simplement pas d'infrastructures de transport actif.

Donc, je pense que c'est important d'avoir une uniformité dans le principe, dans le principe que, dans toutes nos municipalités au Québec, on devrait avoir des milieux sécuritaires. Ensuite, il faut que nos guides d'aménagement, il faut que nos guides de normes, ce soit une base minimum sur laquelle tout le monde peut partir, puis peuvent évidemment faire mieux, peuvent évidemment aller plus loin, mais que notre norme, elle soit celle qui protège le plus les usagers vulnérables et qu'ensuite les exceptions viennent se faire au cas par cas, mais pas le contraire. En ce moment, dans plusieurs types de lois, la norme, c'est la façon la plus lousse et, ensuite, les villes peuvent venir choisir de resserrer, mais malheureusement, ça fait en sorte qu'il y en a qui n'ont pas les moyens ou pas les ressources pour le faire.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci complète l'intervention de l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à M. le député de Taschereau, pour toujours 4 min 8 s.

M. Grandmont : Trois, quatre minutes. Merci beaucoup à vous trois d'être présents, présentes aujourd'hui. Merci pour votre mémoire, encore une fois, toujours très riche. Merci aussi pour la conversation que vous avez eue tantôt avec Mme la ministre qui nous a dit, là... puis je vais la paraphraser, mais que le projet de loi, c'était un projet de loi

instrumental visant à mettre en application le plan d'action qui avait été déposé avec 27 mesures. Je suis retourné voir si on parlait, entre autres, de véhicules hors route, et on n'en parlait pas. Donc, j'en comprends qu'il y a de la place dans le projet de loi pour ajouter des éléments. Donc, merci pour ce petit moment-là.

D'abord, sur les corridors scolaires, je voudrais vous entendre là-dessus, vous avez, en fait, élaboré... puis je voudrais juste que vous le répétiez pour le bénéfice de tous et toutes ici. Comment vous imaginez pouvoir encadrer ou établir cette zone-là? Parce que vous en avez fait un... vous avez donné un exemple tantôt de comment on pourrait quantifier, en fait, cette... ce corridor-là, cette zone de corridor.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : En fait, on faisait référence au fait qu'en ce moment, les rues autour des écoles ou des établissements scolaires sont les seules qui sont incluses dans la zone scolaire. Le projet de loi prévoit qu'on aille ajouter 50 mètres, si je ne me trompe pas, en zone urbaine, 100 mètres hors des zones urbaines. Le problème, c'est qu'avec cette définition-là on reste toujours dans un tout petit cercle autour de l'école, puis on peut imaginer, là, ça nous fait plein de petits cercles, plein de petits patchs où tu as, autour de l'établissement scolaire, une certaine forme de sécurité en termes de vitesse.

Pour nous, la notion de corridor scolaire, c'est de faire référence pas juste au petit cercle autour de l'école, mais aux... à toutes les routes qui peuvent permettre de rendre à l'école puis toutes les routes qui font que, dans un quartier au complet, c'est l'école de quartier, bien, on sait qu'il y a des enfants... il existe... il existe une réglementation, mais qui fait qu'au-delà d'un certain périmètre, les enfants peuvent prendre l'autobus scolaire, bien, en dessous de ce... de ce périmètre-là, on devrait se donner les moyens d'être capables de sécuriser nos corridors scolaires adéquatement.

M. Grandmont : Donc, ça, c'est déjà normé, en fait, on sait déjà que des jeunes, par exemple, ont accès aux transports en commun à partir d'une certaine... d'une certaine distance. On pourrait dire qu'à l'intérieur de ça, toute route qui se rend à l'école pourrait faire partie du corridor scolaire, par exemple.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : C'est un exemple de façon dont on pourrait procéder. Est-ce qu'on y va par un... par une distance, ou est-ce qu'on y va par une définition plus large qui permet d'être peut-être plus adaptable au milieu urbain versus...

M. Grandmont : Périrural, oui.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : ...versus des régions, là? C'est clair que...

M. Grandmont : Ce n'est pas la même réalité.

Mme Pineau-Lemieux (Angèle) : C'est clair que ce n'est pas la même réalité, exactement.

M. Grandmont : Il y a beaucoup de jeunes qui prennent l'autobus aussi, évidemment. Mais donc, il y aurait moyen, selon vous, d'encadrer, en fait, cette notion de corridor scolaire là, selon certains paramètres, mais qui sont déjà connus, sur lesquels on pourrait s'appuyer. Parfait, merci.

Sur les routes à numéro, je sais que c'est un enjeu qui... bien, qui touche évidemment votre organisation. Là, vous touchez à la fois Capitale-Nationale, Chaudière-Appalaches, on est dans des milieux qui ne sont pas toujours urbains, évidemment non plus. Il y a des cas qui ont fait la manchette, des enfants qui sont décédés. Vous avez travaillé d'ailleurs sur le dossier, là, à Saint-Flavien de Lotbinière, notamment. Comment... comment arriver à se sortir de cette problématique qu'on a actuellement? C'est-à-dire que les routes appartiennent au ministère des Transports. On donne à la municipalité le rôle de devoir faire des aménagements pour sécuriser. Puis ce qu'on donne, du côté du MTQ, c'est de l'argent à travers des programmes de subventions. Est-ce qu'on ne devrait pas changer un peu la façon de voir les choses?

Mme Gagné (Marie-Soleil) : Bon, maintenant, sur le modèle à préconiser en termes de gouvernance ou en termes de financement, je ne sais pas si j'ai... on a envie nécessairement de s'avancer là-dessus. Par contre, ce qu'on peut... ce qu'on peut dire, c'est que les municipalités sont... ont des connaissances, en fait, par rapport à leur milieu, puis elles sont à même, en fait, d'être capables de diagnostiquer et de choisir des solutions qui soient adaptées, en fait, à leur réalité. Maintenant, il suffit de les outiller, mais surtout, en fait, qu'elles puissent avoir les ressources pour mettre en place, en fait, ces solutions-là, pour créer des environnements qui soient favorables à la pratique des transports actifs et collectifs. C'est sûr qu'il y a... il y a la question de la connaissance, il y a la question du financement, mais c'est sûr et certain qu'il y a... il y a une dynamique, en fait, relationnelle entre les municipalités, en fait, puis le MTQ, qui vient peut-être, en fait, freiner le développement, justement, d'environnements favorables à la pratique des transports actifs.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met la fin à nos échanges. Donc, je vous remercie pour votre participation à nos travaux.

Et nous suspendons quelques instants pour accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 18 h 30)

(Reprise à 18 h 35)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de Vivre en ville. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Donc, je vous invite à vous présenter et à commencer votre exposé.

Vivre en Ville

Mme Robin (Jeanne) : Oui, bien, merci beaucoup de nous recevoir. Je m'appelle Jeanne Robin, je suis directrice principale de Vivre en ville. Je suis accompagnée de Francis Garnier, qui est conseiller aux affaires publiques à Vivre en ville également. Merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui. On est très heureux de pouvoir présenter nos recommandations sur le projet de loi n° 48 sur la sécurité routière en personne. On est conscients qu'il est tard, on va essayer d'être dynamiques, vous avez eu une grosse journée.

En premier lieu, on souhaite saluer les avancées que constitue le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, d'abord, et puis ce projet de loi qui en est un premier élément. Ce qu'on a particulièrement apprécié puis ce qu'on a salué, d'ailleurs, au moment de l'adoption du plan d'action en sécurité routière, c'est qu'il y a une amorce vraiment de Vision zéro, d'adoption du système sûr comme approche de sécurité routière pour le Québec, ce qui est vraiment une approche prometteuse et une excellente nouvelle parce que, malheureusement, l'évolution du bilan routier au Québec dans les dernières années montre qu'on a pas mal atteint les limites des approches traditionnelles en matière de sécurité routière et que donc l'approche de la Vision zéro ou approche Système sûr est vraiment une nécessité.

Dans le projet de loi n° 48, on voit bien les marques d'une ébauche de cette approche, en particulier avec la diminution de la vitesse par défaut dans les zones scolaires, l'obligation d'aménager de façon sécuritaire les rues concernées autour des zones scolaires et puis une volonté aussi de modifier les comportements par la sensibilisation et par le contrôle, donc des éléments qui s'inscrivent bien dans l'approche du Système sûr. Toutefois, et ça va faire l'objet de l'essentiel de notre présentation, on craint que ces changements n'aient qu'une portée limitée parce qu'ils portent sur un territoire qui est trop restreint et parce qu'il y a certains angles morts encore dans le projet de loi. Des modifications législatives supplémentaires nous apparaissent nécessaires pour prendre un vrai virage en matière de sécurité routière. Et donc on a plusieurs recommandations pour accentuer le virage du Système sûr, notre mémoire en contient 19, on a prévu de vous en présenter plus précisément quatre ce soir.

Donc, je rentrerais tout de suite dans la première recommandation, sur laquelle on souhaite attirer votre attention et qui concerne les vitesses, donc notre recommandation 4, qui vise à faire passer de 50 à 30 km/h la vitesse maximale autorisée par défaut dans une agglomération en vertu du Code de la sécurité routière, donc de modifier les articles du Code de la sécurité routière qui le prévoient.

Pourquoi passer de 50 à 30 km/h? On vous en a déjà parlé aujourd'hui, mais c'est vrai que la science, l'expérience montrent que le risque de décès en cas de collisions est de 75 % à 50 km/h, le risque de décès en cas de collision est de seulement 10 % à 30 km/h. C'est vraiment une transformation qui est de nature à sauver des vies. On sait aussi que plus on roule vite, plus on a un champ visuel restreint, donc on est moins capable de réagir à notre environnement. Donc, dans un environnement qui se caractérise par la cohabitation avec des usagers vulnérables, la survenue d'événements inattendus, c'est opportun de disposer de tout son champ visuel. Et, évidemment, plus on roule vite, plus la distance d'arrêt est longue. À 50 km/h, c'est 30 mètres. À 30 km/h, c'est 15 mètres, donc on a plus de chances de réussir à s'arrêter avant que la collision ne survienne.

L'objectif de ce changement législatif là, ce serait de généraliser, partout au Québec, une pratique qui est déjà... qui est déjà amorcée dans certaines municipalités. Il y a des villes, par exemple la ville de Québec, où on a commencé à généraliser le 30 km/h sur une bonne partie du réseau routier local. Et ce que les experts recommandent et ce qu'ils estiment, c'est qu'il y a à peu près 70 % du réseau routier local qui a vocation à être à une vitesse de 70 kilomètres... pardon, 70 % qui a vocation à être à une vitesse de 30 km/h maximum. Donc, le 40 ou le 50 km/h pourrait encore être mis en place, évidemment, en agglomération sur certains axes, mais ça deviendrait l'exception et non pas la norme, avec des résultats intéressants en matière de qualité de vie, de réduction du bruit, d'augmentation du sentiment de sécurité, de qualité du voisinage. Donc, c'est la première recommandation sur laquelle on souhaitait s'attarder ce soir.

• (18 h 40) •

Ensuite, on passerait à une recommandation qui concerne l'aménagement sécuritaire des rues et des routes, et notre proposition à la recommandation 6, c'est d'élargir l'obligation d'aménagement sécuritaire à l'ensemble du réseau routier. Je vais vous lire notre proposition. En fait, elle consiste à ajouter, dans les articles 298 et 299, la phrase qui est actuellement relative seulement à l'aménagement en zones scolaires, donc de dire : «En outre, la municipalité est tenue d'aménager de façon sécuritaire le chemin public concerné, notamment en tenant compte des guides élaborés par le ministre des Transports en semblable matière.»

Cette obligation d'aménagement sécuritaire, on pense qu'elle est particulièrement nécessaire à l'entrée en agglomération pour marquer la différence de vitesse avec le réseau routier, qui aura permis d'accéder à cette agglomération, et aussi là où les municipalités décideront d'autoriser une vitesse supérieure à celle de 30 km/h. Puis ça, c'est une différence quand même assez importante avec la situation actuelle où, ce qu'on demande aux municipalités, c'est de mettre du... du 50 km/h partout et, là où elles décideraient de mettre en place une vitesse inférieure, de faire un aménagement adapté à cette vitesse inférieure là. Mais là on irait complètement dans le sens inverse, c'est-à-dire que la façon normale de rouler, c'est 30 km/h, et si on décide que, sur une artère, on veut autoriser 50 km/h, alors on

est responsable de faire des aménagements sécuritaires, par exemple, pour la traversée des piétons ou pour la cohabitation avec les cyclistes, puisqu'on sait très bien que les collisions mortelles et graves, elles se trouvent sur le réseau artériel, que c'est donc là qui a lieu d'aménager de façon sécuritaire et de mettre le maximum d'efforts.

La troisième recommandation sur laquelle on souhaitait attirer votre attention, c'est la modulation des sanctions en fonction des caractéristiques du véhicule conduit pour mieux refléter le risque encouru en cas de collision. Il y a plusieurs études qui se sont penchées sur l'effet de l'augmentation de la taille et du poids des véhicules et le changement de format des véhicules du parc de promenade, donc, en gros, le fait qu'on a davantage de camions légers dans le parc. Il y a plusieurs études qui se sont penchées sur l'impact sur la sécurité de ces changements-là. Il est visiblement important. C'est probablement une des raisons majeures de l'aggravation du bilan routier dans les dernières années et ce qu'on évalue, par exemple, c'est qu'en collision avec un pickup, on a un risque de blessure grave qui est multiplié par deux et un risque de décès qui est multiplié par trois. Donc, ce n'est pas anodin de conduire un véhicule qui est plus lourd, qui est plus gros, qui a un capot plus haut.

Ce n'est pas un sujet sur lequel c'est facile de travailler, mais on pense que de l'aborder sous l'angle des sanctions, donc de dire : On conduit un véhicule qui est plus gros, ça vient avec davantage de responsabilités, donc si on n'observe pas le Code de la sécurité routière, la sanction sera plus forte, on pense que ce serait une façon d'aborder le sujet et de questionner peut-être cette évolution-là, qui est... qui est loin d'être anodine.

Finalement, la quatrième recommandation sur laquelle on voulait se pencher, c'est notre recommandation 12, donc, où on appuie l'adoption des articles, dans le projet de loi, qui visent à rehausser le montant des amendes en cas... dans le cas de plusieurs infractions, des infractions qui ont pour conséquence de mettre à risque les usagers vulnérables. Et ce qu'on recommande c'est que l'augmentation du montant des amendes pour ces infractions-là soit associée à une importante campagne de sensibilisation routière. Parce qu'on ne veut pas attendre que ce soit le bouche-à-oreille qui signale que l'État considère dorénavant que ce sont des infractions graves et qu'elles doivent être punies comme telles. Il faut vraiment le faire connaître, il faut en profiter pour augmenter les connaissances, parce que malheureusement, visiblement, il y a beaucoup de personnes qui ne connaissent pas les règles de circulation et qui se pensent tout à fait dans leur bon droit quand elles, par exemple, n'accordent pas la priorité aux piétons lors d'un virage ou dans ce genre de situation. Donc, ça nous paraît important de travailler là-dessus.

Finalement, les acteurs de santé publique, et particulièrement en prévention des traumatismes, je pense qu'ils ne nous pardonneraient pas de ne pas évoquer la réduction du risque à la source, donc le rôle important que peuvent jouer la planification intégrée de l'aménagement et des transports pour réduire le kilométrage parcouru et le développement de réseaux de transport en commun pour faire un virage de la voiture vers les modes qui sont plus sécuritaires. Il faut bien considérer qu'investir en transport collectif c'est un geste de sécurité routière.

Pour terminer, bien, je voulais vous remercier pour votre accueil ce soir. C'est un sujet qui est... la sécurité routière, qui est au cœur de la mission de Vivre en ville. Nous, on souhaite aider à la conception de milieux de vie de qualité qui répondent aux besoins de la population, qui assurent sa santé, et la santé, évidemment, c'est... la sécurité routière en fait partie. Donc, merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Je donne maintenant la parole à la ministre pour 16 min 30 s.

Mme Guilbault : Oui, merci, merci, M. le Président. Oui, il est un petit peu tard, mais c'est toujours très intéressant. La dernière fois qu'on s'est vus, c'est à votre sommet pour les piétons, pour... pas «pour», mais c'est-à-dire à Drummondville. Donc, toujours un plaisir de se retrouver. Merci encore pour l'invitation, d'ailleurs, où j'y étais avec notre collègue de Drummond—Bois-Francs, qui a été un succès, à en juger par ce que j'ai vu passer par la suite. Moi, quand j'ai quitté, ensuite, il y avait, je pense, la mairesse de Longueuil puis plein d'autres invités qui s'en venaient. Alors, bravo encore pour ce bel événement. Puis merci d'être ici, vous aussi, à cette heure-là. Merci pour le mémoire, qu'on a regardé, les 19, quand même, 19 recommandations assez fournies, qui vont dans... qui vont sur plusieurs angles.

C'est sûr que moi, j'ai bien entendu les quatre sur lesquels vous avez insisté, mais c'est sûr que nous, il y en a qui nous intéressent un petit peu plus, dans le sens, elles sont toutes intéressantes, mais qui vont vraiment dans le sens déjà des produits sur lesquels on est en train de travailler, c'est-à-dire le plan d'action pour la sécurité routière et le projet de loi qu'on est... qu'on est en train d'étudier, puis qui vont aussi dans le sens... Vous êtes le huitième groupe qu'on a aujourd'hui, donc il y en a eu sept, avant, dans toutes sortes de... sur toutes sortes de sujets, mais il y a des choses qui reviennent beaucoup. Donc, pour moi, c'est important de prendre un peu le pouls. Puis justement, ça le dit, on est en consultations particulières. Donc, je priorise ce qui est déjà dans le projet de loi pour essayer de voir un peu le pouls de ces éléments-là chez les divers groupes.

Donc, votre bloc de recommandations, il y a cinq recommandations dans un bloc qui s'intitule Routes et rues sécuritaires. Et là, j'ai envie de vous partager un peu ce que j'ai fait avec d'autres groupes avant vous, parce que, bien, vous vous appelez Vivre en ville, donc vivre en ville peut nous évoquer ne pas vivre en région ou en tout cas est différent de vivre en région. Je ne sais pas à quel point Vivre en ville est dans une conception élargie, où ça peut être vivre dans une ville comme Baie-Comeau, je prends toujours l'exemple de mon collègue, qui était maire de Baie-Comeau, ou une ville comme Montréal, avec toutes les différences que ça peut... que ça peut impliquer, mais, c'est ça, c'est qu'on a commencé la journée avec l'UMQ et la FQM, déjà là, on a la différence, les plus grandes villes, les plus petites municipalités, et toute cette question-là d'élargissement... parce que, dans le projet de loi, ce qu'on a, ça donne suite aux premiers éléments, là, du plan d'action sur la sécurité routière, sur de nouvelles contraintes qu'on

amène en termes d'aménagements sécuritaires, oui, dans les zones scolaires, mais, quand on regarde aussi plus loin, notamment les mesures qui touchent... les mesures 8 et 9, pour les aînés, donc tout ce qui touche voir ce qui se fait ailleurs comme aménagements sécuritaires, s'assurer d'aller vers des aménagements sécuritaires pas seulement dans les zones scolaires, mais de façon générale pour l'ensemble des clientèles vulnérables, ça ne représente pas le même fardeau ou la même réalité et le même coût selon qu'on est dans une ville plus densifiée, dans une ville avec un plus grand territoire, selon que c'est notre propre réseau, selon qu'on compose avec le réseau du ministère des Transports, avec qui des fois c'est plus compliqué de travailler, mais de moins en moins depuis un an, mais, quand même, des fois encore un petit peu, et donc...

Alors, tout ça pour dire que... comment est-ce que vous conciliez tout ça? Parce que moi, je me dis : L'important pour qu'une mesure fonctionne puis qu'on atteigne un objectif dans un plan d'action, il faut qu'on... il faut qu'on mobilise, il faut que ce soit réaliste, il faut que les gens embarquent. Si c'est trop... Si ça va trop dans un sens, il y en a qui vont débarquer. Si ça va trop peu dans un... dans un autre sens, il y en a qui n'embarqueront pas non plus. Et là, nous, ce qu'on proposait, pour nous, c'est un peu l'équilibre entre tout ça qui va aller chercher le maximum de mobilisation, tant dans les grandes villes, qui sont vraiment beaucoup dans la mouvance... mais même les petites municipalités sont dans cette mouvance-là, on le sent, et veulent... Je prends... je prenais l'exemple ce matin de ma petite municipalité de Saint-Augustin, de 20 000 habitants, où j'habite, dans Louis-Hébert, qui, par elle-même, a emboîté le pas, réduit les limites de vitesse sur son réseau, etc. Donc, comment est-ce que vous voyez, là, la conciliation de l'ensemble des éléments que j'ai évoqués?

Mme Robin (Jeanne) : Bon, d'abord, merci de nous rappeler que s'appeler Vivre en ville est un problème quand on travaille en réalité avec tous les types de milieux. Ça va nous amener un argument supplémentaire dans le processus de positionnement organisationnel dans lequel nous sommes actuellement. Moi, je dis souvent que «je travaille pour Vivre en ville, mais» parce qu'en réalité on travaille beaucoup avec des petites municipalités et avec des municipalités de banlieue. Petite parenthèse.

• (18 h 50) •

Pour ce qui est de la préoccupation pour la sécurité routière, selon notre expérience puis les raisons pour lesquelles on est sollicités, elle est répandue dans tous les types de municipalités. Il y a énormément de petites municipalités qui soulèvent la question, et effectivement c'est souvent en lien avec un réseau routier sous responsabilité du ministère des Transports, mais qui se trouve à être aussi la rue principale, qui se trouve à être aussi la route sur laquelle se trouve l'école, donc avec des besoins d'aménagement. Quand on parle de sécurité routière, on parle à tout le monde. Il n'y a personne qui considère que devant chez soi, ça devrait être un milieu où on ne se sent pas en sécurité. Donc, là-dessus, le niveau de sensibilisation est sans doute élevé un peu partout, et ce n'est pas pour rien que ça suscite beaucoup d'intérêt quand on fait un projet de loi sur la sécurité routière, ça préoccupe tout le monde. Malheureusement, on connaît souvent quelqu'un qui a eu à faire face à des collisions, d'ailleurs.

Pour ce qui est du coût et des moyens disponibles pour mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation, c'est vrai que le coût peut parfois être élevé. C'est d'autant plus important de changer les normes, comme c'est prévu d'ailleurs dans le plan d'action en sécurité routière, pour qu'on puisse avoir des informations sur comment faire évoluer les rues à chaque fois qu'on a à les réaménager, parce qu'il faut quand même souvent les réaménager, les rues, et, au moment de l'aménagement, ça ne coûte pas plus cher, un aménagement sécuritaire, comparé à un aménagement plus large qui favorise les vitesses. La question, c'est surtout : Est-ce qu'on dispose des connaissances et de l'expérience pour mettre en place cet aménagement-là? Mais, à partir du moment où il va y avoir des guides développés par le ministère des Transports, probablement en collaboration avec les municipalités d'ailleurs, on suppose, pour tenir compte de leurs différentes caractéristiques, ça va devenir beaucoup plus facile pour une municipalité de donner des contrats clairs et des mandats clairs aussi bien à son équipe interne qu'à ses sous-contractants.

Évidemment, quand on a à réaménager tout son réseau de rues pour l'adapter à une vitesse, ça peut représenter des coûts importants, mais même les municipalités qui, par exemple, décident que dorénavant c'est des trottoirs partout savent que ça prend un certain temps de se mettre en place. On ne s'attend pas à ce que, quand on... quand on met en place une norme, demain matin tout soit transformé. Mais il faut changer la norme un jour pour que... pour que ça évolue.

Donc, pour répondre à votre question, les attentes sont élevées du côté du milieu municipal, de recevoir un accompagnement, d'avoir des normes qui évoluent, de pouvoir changer les choses sans faire face à une levée de boucliers localement ou à un manque de moyens ou de compétences. Donc, là-dessus, le ministère des Transports a un rôle de leadership très important à jouer.

Mme Guilbault : Oui, tout à fait, puis je le disais ce matin à d'autres groupes, dans le plan, d'ailleurs, il y a une des mesures qui est le dépôt... bien, l'élaboration et le dépôt du tout premier plan d'action sur, justement, les relations, le travail, la collaboration entre les municipalités puis le ministère des Transports, qui débordent la sécurité routière, mais qui est très, très, très pertinents puis nécessaires dans le cadre de la mise en oeuvre de tout ce qu'on a à faire avec les municipalités pour la sécurité routière. Ça fait que vous avez... vous avez tout à fait raison.

J'irais peut-être sur la recommandation... puis je vais laisser un petit peu de temps pour ma collègue d'Argenteuil qui, je crois, aura des interventions à faire, mais sur les recommandations 12 et 14. Simplement, en fait, pour faire, en quelque sorte, du renforcement, parce que recommandation numéro 12, c'est dans la rubrique Comportements sécuritaires : «Adopter les articles 61 à 63 qui visent à rehausser les montants des amendes dans les cas de plusieurs infractions et faire de ce changement l'occasion d'une campagne de sensibilisation à la sécurité routière.»

Alors, bien, simplement dire à quel point ça va, justement, dans le sens de ce qu'on veut faire. Je ne sais pas si vous avez pris connaissance du type d'infractions pour lesquelles on va rehausser les amendes, mais ça tourne beaucoup autour des cyclistes, des piétons, ne pas céder le passage à un piéton, ne pas s'arrêter à un feu rouge à une distance sécuritaire d'un piéton, des choses comme ça. Alors... puis, encore une fois, ça donne suite à ce que j'avais déjà annoncé. J'avais un peu affiché mes couleurs au dépôt du plan d'action en disant : Le projet de loi va suivre. Mais le signal avait été envoyé qu'on voulait aller dans le sens de protéger les clientèles plus vulnérables. Il y aura un règlement en parallèle pour les points d'inaptitude aussi.

Alors, est-ce que vous considérez qu'on... qu'on atteint la cible, qu'on vient protéger davantage? Est-ce que vous auriez fait ça autrement? Est-ce que vous auriez ajouté autre chose, ou est-ce que vous considérez qu'on fait une belle avancée pour protéger les gens qui sont un peu plus à risque sur notre réseau?

Mme Robin (Jeanne) : Le fait d'avoir des sanctions plus importantes, ça peut contribuer à changer la norme sociale, ça envoie le signal que c'est des comportements qui sont dangereux, c'est pour ça qu'on prévoit une amende élevée. Et c'est à notre avis très important de préciser justement... Évidemment, nous, on a regardé de quels articles il s'agissait, mais ça va être important de le dire et d'en faire une campagne publicitaire pour rappeler : on augmente les amendes pour cette pratique-là, parce qu'elle représente du danger et parce qu'elle a par exemple été concernée par... en nommant le nombre de collisions, en tout cas, en... vraiment en sensibilisant au fait que ce n'est justement pas pour augmenter les revenus qu'on augmente les amendes, c'est vraiment pour changer les comportements. Parce que ce qu'on souhaite, c'est changer les comportements.

On en profiterait quand même pour rappeler que, si ces comportements-là sont pratiqués, c'est souvent parce qu'il y a un défaut de l'aménagement qui n'est pas suffisamment clair et qui n'incite pas suffisamment à des pratiques respectueuses du Code de la sécurité routière. Par exemple, on se rend compte que, quand il y a un îlot refuge ou quand il y a des avancées de trottoir devant un passage pour les piétons, eh bien, les voitures, les automobilistes ont beaucoup plus tendance à s'arrêter. Nous, on aime bien dire qu'il y a de la sensibilisation, il y a de la sensibilisation par le contrôle et il y a de la sensibilisation par l'aménagement. Et donc ça va être très important que les guides de conception routière passent en revue toutes ces infractions-là et regardent de quelle manière il faudrait aménager la rue pour qu'elles ne soient plus commises tout simplement parce que l'environnement va envoyer un signal clair et qu'on aura tendance à respecter la loi parce que ça apparaîtra tout simplement évident de le faire.

Mme Guilbault : Bien, tout à fait, puis c'est un... c'est la conversation qu'on avait avec un autre groupe, là, tu sais, oui, les sanctions, on vise certains types d'infractions, des sanctions plus élevées, plus de photo-radars, mais c'est en complément avec la prévention, avec des aménagements, avec.. Ça, on est... on est... Combien il me reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Jacques) : 4 min 59 s.

Mme Guilbault : Ah! OK, parfait. Peut-être un petit dernier élément sur la recommandation 14 : «Adopter les articles visant le déploiement d'ACA et la mise en place d'un régime de sanctions administratives pécuniaires, s'assurer que le mécanisme choisi permettra de déployer les systèmes de détection en nombre suffisant.» On n'a pas abordé aujourd'hui... ça a adonné comme ça, on a beaucoup abordé les ACA, les appareils de contrôle automatisés, mais pas le nouveau type de régime de sanctions qu'on introduit. Et là, vous, vous en parlez. Alors donc, considérez-vous que c'est une bonne idée? Nous, l'objectif, c'est sûr que c'était de réduire le fardeau sur nos ressources policières, nos ressources judiciaires. Puis, à notre sens, ça atteint l'objectif tout en ne compromettant pas les objectifs de sécurité routière. Donc, est-ce que je comprends de votre recommandation que vous êtes...

Mme Robin (Jeanne) : C'est ce qu'on a compris et on était favorables à ce déploiement, en effet.

Mme Guilbault : Parfait. Bon, bien, je vais céder la parole, M. le Président, à notre collègue estimée d'Argenteuil.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Mme la députée d'Argenteuil, pour quatre minutes pile.

Mme Grondin : Ah! bravo! Merci. Mme Robin, M. Garnier, bonjour. Moi, j'aimerais ça, pour bien comprendre... Parce que, tantôt, Mme Robin, vous expliquiez, à travers vos recommandations, dans le fond, l'idéal, en termes de prévention, de sensibilisation, d'aménagement durable, ça serait de s'assurer qu'il y ait... qu'on passe, par défaut, à 30 km/h dans les agglomérations, les zones urbaines ou densifiées ou... Est-ce que vous avez... Est-ce que c'est toutes les routes dans une municipalité, en fait? Et qui décide?

Mme Robin (Jeanne) : Ça ne pourra pas être toutes les routes. En fait, dans les guides d'aménagement puis de structuration du réseau routier, souvent, ce qu'on lit, c'est qu'un réseau lent ne peut exister que s'il y a également un réseau rapide. Seulement, il faut que leur aménagement soit distinct et soit clair et qu'on assure la sécurité sur le réseau rapide. Notre proposition, c'est... ça consiste à modifier assez peu d'articles dans le Code de la sécurité routière, et que simplement, l'article que les municipalités utilisent actuellement pour imposer une limite de vitesse plus basse que 50 km/h, elles l'utiliseraient dorénavant pour imposer... pour autoriser une limite de vitesse plus élevée que le 30 km/h.

Donc, par défaut, ce serait 30 km/h partout, mais, évidemment, les municipalités vont identifier un réseau probablement composé d'artérielles et de collectrices, où la vitesse autorisée serait plus élevée, mais où, comme les municipalités décideraient elles-mêmes qu'elles autorisent 50 km/h à cet endroit-là, elles auraient le fardeau de mettre en place un aménagement sécuritaire qui assure la protection des piétons lors de la traversée de la rue, par exemple, en créant des feux de circulation, en créant des avancées de trottoirs, en ayant une signalisation claire, en ayant... en assurant l'éclairage, la visibilité. Donc, ça enverrait le message qu'on est conscients que c'est une vitesse dangereuse en cas de collision, qui ne permet pas une cohabitation pacifiée des usagers vulnérables et de la circulation motorisée. Et donc, comme on est conscients de ça, on crée des aménagements qui soient adaptés. C'est notre proposition.

• (19 heures) •

Mme Grondin : Et donc, à ça s'ajouterait, dans les zones scolaires ou les... et les corridors scolaires aussi, là, une priorité. Il y a un 30 km, et donc là, il n'y a pas vraiment de possibilité qu'une municipalité se dise : Tout près d'une école, on l'augmente à 40, 50, 60, c'est déjà comme prévu et pris pour acquis.

Mme Robin (Jeanne) : Effectivement... Oui.

Mme Grondin : Mais toutefois, vous proposez quand même qu'il y ait des aménagements sécuritaires, puis c'est ça que je veux bien comprendre, zones scolaires, mais aussi sur le chemin ou «au cheminement». Et donc, là aussi, je veux bien comprendre comment on fait. Une petite municipalité, la ministre a parlé de 20 000 habitants pour sa petite municipalité, moi, dans mon comté, j'ai 14 municipalités sur 17 qui ont moins de 5 000 habitants, donc là, on est aussi ailleurs à ce niveau-là. Et les enjeux, là, de sécurité sont tout aussi importants en ce sens-là. Mais comment on accompagne ces petites municipalités là? Tu sais, parce qu'on le voit, là, et vous le savez, je l'entends, ce sont des investissements importants. C'est une chose, le nouveau, c'en est une autre l'acquis...

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la députée d'Argenteuil. Je dois maintenant céder la parole à l'opposition officielle, M. le député de Nelligan.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous deux. Merci pour votre rapport. Pas mal de recommandations.

Je vais... je vais commencer par la recommandation 7, où vous dites : «Élargir la définition de la zone à protéger aux abords des autres lieux fréquentés par les enfants ainsi que le cheminement par lequel ils s'y rendent, en tout temps.» Nous avons entendu beaucoup de groupes aujourd'hui. Là, le grand débat : Est-ce qu'on limite dans la zone scolaire ou le corridor scolaire? La collègue vient de vous parler d'une réalité aussi de plusieurs, plusieurs municipalités. Je pense que vous travaillez pas mal avec les municipalités. Vous pouvez nous partager l'heure juste, OK. Il y a des municipalités qui vous appellent parce qu'elles veulent aller de l'avant avec certaines mesures. Vous avez sûrement entendu les critiques à l'égard que, commençant quelque part avec la zone scolaire, c'est un peu... beaucoup allaient dans le corridor scolaire. Où vous vous situez à la lumière de ce que vous avez entendu aujourd'hui, mais aussi votre expertise terrain? On ne veut pas aller avec du mur-à-mur, mais on veut vraiment avoir l'heure juste par rapport à ce que vous avez entendu ou expérimenté sur le terrain.

Mme Robin (Jeanne) : Notre position, c'est que ce qui est actuellement défini comme la zone scolaire, c'est beaucoup trop étroit comme périmètre pour considérer qu'on assure la sécurité des déplacements des enfants vers l'école quand on agit seulement sur cette zone-là. Donc, il faut vraiment élargir cette zone.

On... La question des corridors scolaires a été abordée. Une proposition qu'on n'a pas faite, parce que, nous, notre recommandation, c'est de passer à 30 km/h partout, mais qu'on aurait pu détailler, c'est, par exemple, de considérer qu'il y a un périmètre autour de chaque école où on peut s'attendre à ce qu'il y ait beaucoup d'enfants qui se déplacent, parce qu'on sait que, jusqu'à 600 mètres à parcourir, c'est la marche qui domine comme mode de déplacement pour se rendre vers l'école. Donc, on pourrait se dire que, dans 500 mètres, un kilomètre autour des écoles, il faut s'assurer de sécuriser l'ensemble du réseau routier, parce que les enfants peuvent circuler n'importe où.

Même quand on identifie un corridor scolaire, un enfant peut faire un détour, peut avoir besoin d'aller chercher un ami, peut préférer passer par un autre endroit, parce qu'il y a un parc, parce qu'il y a un commerce, parce qu'il a quelqu'un à visiter. Donc, c'est... c'est hasardeux de trop restreindre la zone dans laquelle on fait des aménagements. On met beaucoup plus de monde en sécurité à partir du moment où on élargit la zone dans laquelle on crée des aménagements sécuritaires. Ça permet d'en faire bénéficier plus de monde. Mais, tout simplement pour favoriser les déplacements des enfants vers l'école, considérant qu'on souhaite développer l'activité physique, développer les... augmenter les déplacements actifs, c'est nécessaire de ne pas se limiter seulement aux abords des écoles.

Par ailleurs, c'est difficile de faire respecter une limite de vitesse seulement sur 100 à 200 mètres, ça ne permet pas de mettre en place des aménagements très, très efficaces. C'est plus efficace si on travaille sur une zone complète. Donc, notre proposition, c'est vraiment d'élargir la zone sur laquelle on travaille.

M. Derraji : OK. Mais là on est loin du corridor scolaire. Donc là, vous, ce que vous dites... Parce que ce que vous avez dit, c'est vraiment la vitesse, je l'ai vu. Mais même un corridor scolaire, pour vous, ce n'est pas assez, si j'ai bien compris, hein, vous pouvez...

Mme Robin (Jeanne) : Je dois dire que mon grand âge et mon expérience dans le domaine font en sorte que j'ai contribué à la rédaction du guide *Redécouvrir le chemin de l'école* et que la détermination des corridors scolaires

a suscité de nombreux débats entre les adultes que nous étions, et on a quand même constaté qu'en réalité les enfants ne circulent pas nécessairement dans le corridor que nous avons eu tellement de mal à identifier avec des formules mathématiques et l'analyse de la situation routière. Donc, oui, il faut dépasser la zone scolaire et il faut dépasser la notion de corridor scolaire.

M. Derraji : OK. Je ne suis pas un expert, donc je pose juste la question, mais j'avais cette... je ne peux pas dire que je n'étais pas convaincu, mais j'essaie de me trouver des arguments pour me convaincre moi-même, mais vous me confirmez que même le corridor scolaire, ce n'est pas assez?

Mme Robin (Jeanne) : Ce ne serait pas assez.

M. Derraji : OK. Et vous vous basez sur quoi?

Mme Robin (Jeanne) : Ah...

M. Derraji : Parce que vous avez dit une formule mathématique. Je n'étais pas là dans vos réunions, mais vous semblez être une experte dans le domaine. Pouvez-vous élaborer plus?

Mme Robin (Jeanne) : Oui. J'ai vraiment eu la chance de beaucoup travailler avec des écoles justement sur le développement de plans de déplacements scolaires, et on a constaté que les corridors scolaires ne suffisent pas. D'abord, il faudrait les faire évoluer presque chaque année, parce que la population scolaire évolue. Et, ensuite, le comportement même des enfants change. On change d'amis, on change de chemin, on va à l'école avec un frère, une soeur, ça ne se passe plus de la même manière. Donc, ça demanderait un ajustement qui demande un travail énorme aux municipalités pour identifier c'est quoi, la meilleure route. Et est-ce que c'est la même qu'il y a deux ans? Est-ce que ce sera la même dans deux ans? Donc, comme on sait maintenant que, pour avoir une réelle influence sur les comportements des automobilistes, il faut agir sur l'aménagement et pas seulement sur les panneaux, imaginez le coût que ça représente d'aménager, chaque année, un corridor différent et d'en faire au préalable l'analyse. C'est... C'est fastidieux comme travail. Il vaut mieux prendre pour acquis que, tout autour d'une école, la zone doit être sécurisée.

M. Derraji : OK. Donc, on arrive à une conclusion que, vu le coût, vu, si je peux dire, l'applicabilité de... du corridor... au fait, la définition du corridor, on dirait que c'est... on ne va pas atteindre les résultats escomptés. C'est pour cela que vous, vous allez avec la recommandation 4 et que, pour vous, la solution, la solution, pour ne pas rentrer dans ce labyrinthe, c'est vraiment baisser le tout à 30 kilomètres par heure.

Mme Robin (Jeanne) : C'est de considérer que l'ensemble du réseau routier doit être sécuritaire, que, pour assurer la sécurité, on peut baisser la vitesse pratiquée ou on peut créer des aménagements qui vont faire en sorte qu'en traversée de la rue on est mieux protégés et donc de faire une combinaison de ces différentes mesures là, mais ce qui passe par un changement de la vitesse autorisée par défaut, un passage de 50 à 30 km/h, en effet, ce que beaucoup de municipalités commencent à faire. Mais, si on souhaite améliorer la sécurité routière partout au Québec, ça passe probablement par un changement au plus haut niveau de l'État. Mais c'est, par exemple, le choix que la ville de Québec a fait il y a quelques années déjà maintenant.

M. Derraji : OK. Vous avez dit que... Avant, sur les... Je suis juste curieux de si vous avez des documents à nous envoyer, je ne sais pas, avec la présidence de la commission, sur les corridors scolaires, si vous avez le temps de partager des documents. Ça semble... Vous semblez avoir des documents par rapport à des études sur les corridors scolaires.

Mme Robin (Jeanne) : Absolument. Il y a un travail très important qui a été fait pour l'identification des mesures de sécurité en milieu scolaire. On peut certainement vous envoyer ça.

M. Derraji : OK. Merci.

Le Président (M. Jacques) : ...à la... au secrétariat de la commission.

Mme Robin (Jeanne) : Oui. Oui, oui, bien entendu.

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

M. Derraji : Je vais revenir à la recommandation 4. Là, ce que vous dites, c'est vraiment... c'est... c'est : «autorisée dans une agglomération». Ça veut dire que là on parle vraiment de toute la zone. Est-ce que c'est précisé, la zone, zone... pas la zone scolaire, mais, encore une fois, c'est l'agglomération, c'est... on fait baisser le tout à 30 km/h? • (19 h 10) •

Mme Robin (Jeanne) : C'est à partir du moment où on rentre dans l'agglomération, et donc, concrètement, à partir du moment où il y a des maisons aux abords du réseau routier, ça devient justifié de baisser à 30 km/h. On peut s'attendre à ce que la vitesse change par moments. On sait que, par exemple, il y a des municipalités où il y a...

il y a un regroupement de maisons à un endroit qui était plus de type agricole, et puis ensuite on revient dans un endroit où c'est moins habité, avant d'entrer dans le noyau villageois. Donc, on pourrait tout à fait envisager de passer à 30 km/h, puis de revenir à une vitesse supérieure, et ensuite de baisser à nouveau la vitesse.

M. Derraji : Avez-vous en tête des villes, au-delà de la ville de Québec, à l'extérieur, pas une ville urbaine, mais, je dirais, les exemples que la collègue venait de mentionner, qui ont fait ce changement?

Mme Robin (Jeanne) : On avait fait une petite recherche pour vérifier qu'effectivement il y avait des municipalités de différentes tailles. Là, je dois admettre que je ne les ai pas en tête...

M. Derraji : Non, mais ce n'est pas grave, ça pourrait être plus tard...

Mme Robin (Jeanne) : ...mais, en effet, ça existe.

M. Derraji : ...ça pourrait être plus tard.

Un autre point que j'ai... ça m'a un peu... en fait, c'est la première fois que je le lis, c'est le réflexe «équité». On entend... En termes de santé publique, on parle beaucoup, beaucoup de... des déterminants de la santé, et ça agit sur plusieurs, plusieurs, plusieurs aspects, mais c'est la première fois que je vois cette analyse. Et d'ailleurs vous allez avec une recommandation 8 : «S'assurer d'une application équitable des nouvelles obligations en matière de sécurité routière et prévoir des critères à cet effet dans les programmes de soutien». Vous pouvez élaborer un peu plus?

Mme Robin (Jeanne) : Oui. On se rend compte, et d'ailleurs il y a des municipalités qui nous l'ont signalé, que la pratique pour améliorer la sécurité routière, à plusieurs endroits, c'est d'agir là où il y a de la demande. Donc, quand il y a des demandes citoyennes, quand on appelle au 311, quand on appelle... quand on... quand on sollicite son conseiller municipal pour que la rue soit sécurisée, bien, souvent, on obtient ce qu'on demande. Par contre, on se rend compte que les personnes qui demandent, c'est celles qui sont souvent les mieux... les mieux réseautées, les mieux en mesure de faire valoir leurs intérêts, et malheureusement on n'intervient pas forcément là où ce serait le plus nécessaire et là où, en particulier, on... il y a une concentration de personnes à faibles revenus, marginalisées, à risque d'exclusion.

Donc, évidemment, pour... pour s'assurer de mettre en place l'équité en sécurité routière, la première chose, c'est d'y aller d'abord par la connaissance de son territoire plutôt que par la réponse à la demande. Même si c'est très tentant, en tant qu'élu et en tant que fonctionnaire municipal, de répondre à la demande, il faut avoir conscience que, sinon, on a tendance à faire des gestes inéquitables.

Comment on peut soutenir ça à travers des programmes? D'abord en posant la question : Quel est le niveau de revenus de l'endroit où vous souhaitez faire un aménagement qui va sécuriser... qui va améliorer la sécurité routière? Parce que probablement qu'une municipalité qui est toujours obligée de répondre à cette question-là va se poser la question, va se dire : Est-ce que, par hasard, j'aurais un biais d'intervention? Donc, tout simplement poser la question, ça peut aider. Puis, ensuite, si on se rend compte qu'effectivement il y a vraiment un déficit d'aménagement dans les secteurs les plus défavorisés, là il faut peut-être y aller avec des programmes spécifiques, parce que peut-être que ça veut dire qu'on ne travaille pas de la bonne manière, qu'on ne mobilise pas les bons acteurs, qu'il y a... il y a un enjeu là-dessus. C'est... c'est un élément auquel on fait de plus en plus attention, et on trouvait que c'était une bonne occasion, le travail sur le projet de loi, d'amener la réflexion sur l'équité.

M. Derraji : Oui, c'est un bon point, mais pensez-vous que les programmes en place déjà ont ce réflexe équité, les programmes que... soit que vous utilisez ou que vous suggérez quand vous essayez de mettre quelque chose avec une municipalité ou une ville?

Mme Robin (Jeanne) : Non, pas systématiquement, mais ça arrive. Par exemple, le travail sur la réduction des îlots de chaleur urbains, c'est un exemple de programme qu'on connaît qui était justement réservé aux interventions dans les secteurs considérés comme à fort niveau de défavorisation sociale et matérielle. Donc, on sait que c'est... ça a déjà existé dans certains programmes gouvernementaux, mais ce n'est pas... ce n'est pas répandu, ce n'est pas systématique.

M. Derraji : OK. Je ne sais pas si c'est votre expertise ou pas, mais je vais quand même vous poser la question, je l'ai posée à beaucoup de groupes, je ne peux pas m'empêcher de ne pas vous la poser, vous me voyez venir : l'alcool au volant.

Mme Robin (Jeanne) : Tout ce qui peut améliorer la sécurité, c'est une bonne idée de le mettre en place. Puis les experts notent qu'on... excusez-moi, nos facultés sont... sont affaiblies bien en deçà de la limite actuellement permise. Donc, à partir du moment où nos facultés sont... sont affaiblies...

Le Président (M. Jacques) : ...

Mme Robin (Jeanne) : ...on est... on est un plus gros danger sur la route.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup.

M. Derraji : Merci à vous deux. Merci.

Le Président (M. Jacques) : Ceci termine les échanges avec l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à M. le député de Taschereau pour 4 min 8 s.

M. Grandmont : Une dernière intervention, M. le Président. Merci beaucoup. D'abord, merci pour votre présence. Merci pour votre mémoire. Toujours épaté par la qualité des mémoires que vous produisez puis de vos interventions également.

J'aimerais d'abord aller sur un... sur un angle sur lequel il y a... qui n'a pas été abordé encore, c'est la taille des véhicules. Vous avez dit quand même que la taille et le poids des véhicules est responsable de la détérioration du bilan routier ou très certainement... je ne me souviens plus, en tout cas, mais quelque chose comme ça. J'ajouterais aussi qu'évidemment c'est responsable de notre difficulté à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, évidemment.

Vous prenez l'angle «sanction». Ce n'est pas là-dessus que je veux vous amener, parce qu'évidemment je comprends qu'il y a un mécanisme par lequel on pourrait agir, évidemment. D'autres angles sur lesquels j'aimerais peut-être vous entendre ou d'autres que je ne nommerai pas... mais l'angle de la publicité, je sais qu'il y a des campagnes qui existent par rapport à ça, notamment chez Équiterre, puis aussi l'angle des cotes de sécurité vis-à-vis les usagers externes. On a des cotes de sécurité pour les usagers à l'intérieur des véhicules, mais il n'y a pas de cote de sécurité qui est donnée pour que des acheteurs puissent évaluer si ce type de véhicule là est intéressant ou pas. En tout cas, c'est un outil d'aide à la décision ou à l'achat. J'aimerais vous entendre un peu sur la taille des véhicules.

Mme Robin (Jeanne) : Oui. C'est vrai qu'il n'y a pas d'obligation dans les analyses de sécurité, les tests de sécurité que passent les véhicules, il n'y a pas d'obligation de considérer l'environnement extérieur, donc le risque qu'on fait courir à un piéton, ou à un cycliste, ou à un usager qui est vulnérable et qui n'a pas de carrosserie pour le protéger. Donc, effectivement, ce serait... ce serait, en effet, une mesure intéressante, de travailler sur ces éléments-là, parce qu'il y a une... un déficit de connaissance sur la dangerosité des gros véhicules. Et on a déjà parlé de course à l'armement, parce qu'à force de croiser de plus en plus de gros véhicules on se dit qu'on devrait soi-même être dans un véhicule plus gros pour ne pas subir de conséquences en cas de collision. Puis c'est un élément qu'on n'a pas mentionné dans notre mémoire, mais l'étude qu'on a consultée et qui... qui a évalué la différence de risque de blessure et de décès en cas de collision avec un usager vulnérable, elle évalue aussi la différence de risque pour les occupants d'un autre véhicule automobile en cas de collision avec un véhicule plus gros, et ces risques-là sont également augmentés. Donc, l'augmentation de la taille des véhicules, ça fait... ça diminue la sécurité routière pour... pour l'ensemble de la population.

M. Grandmont : Oui. Puis, évidemment... Puis, évidemment, je vous invite à la partager, cette étude-là, si c'est possible, là, au Greffier. Puis de la même façon aussi, bien, on sait que ces véhicules-là ont des angles morts qui sont quand même plus importants, là, les piliers notamment.

Il ne nous reste pas beaucoup de temps, mais je vous amènerais sur la question des routes régionales et nationales. Vous travaillez, bien entendu, avec plein de municipalités, de toutes tailles, mais je sais que c'est des petites municipalités dont la route principale... dans le fond, le coeur du village ou de la municipalité se trouve au carrefour d'une route à numéro. Est-ce que ce n'est pas le MTQ qui devrait avoir la responsabilité, dans ce cas-là, de s'assurer que des aménagements de transport actif, les trottoirs, les aménagements cyclables... dans le fond, que ce soit le MTQ qui s'en... MTMD, pardon, mais qui s'en occupe? C'est son équipement, c'est son infrastructure.

Mme Robin (Jeanne) : Effectivement, les personnes qui circulent sur une route à numéro devraient pouvoir se déplacer en sécurité, peu importe leur mode de déplacement. On sait que la collaboration est bien meilleure aujourd'hui que ce qu'elle a déjà été avec le ministère des Transports pour les petites municipalités, on nous le dit. Quand on demande des audits de sécurité, ils sont faits, il y a des améliorations qui sont apportées. C'est certain que le... Si on veut améliorer la sécurité routière, il y a une question d'exemplarité de l'État, qui va devoir travailler lui-même sur ses propres infrastructures. Nous ne pouvons pas ne pas... ne pas le mentionner.

M. Grandmont : Puis, évidemment, il y a la question financière aussi qui est mêlée à tout ça. Merci beaucoup pour votre présence en cette heure tardive.

Mme Robin (Jeanne) : Merci.

M. Grandmont : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, M. le député de Taschereau. Merci beaucoup pour votre présence en commission.

La commission ajourne ses travaux jusqu'à demain, le mercredi 7 février 2024, après les avis touchant les travaux des commissions, où elle poursuivra son mandat.

(Fin de la séance à 19 h 19)