



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 7 février 2024 — Vol. 47 N° 34

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 (2)

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

2024

Commission des transports et de l’environnement

Le mercredi 7 février 2024 — Vol. 47 N° 34

Table des matières

Auditions (suite)	1
Fédération des comités de parents du Québec	1
Mme Marie-Soleil Cloutier	8
Ville de Montréal	18
Fédération des transporteurs par autobus (FTA)	26
Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI)	35
Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)	45

Autres intervenants

M. François Jacques, président

Mme Geneviève Guilbault
M. Frédéric Beauchemin
M. Monsef Derraji
M. Etienne Grandmont

- * Mme Corinne Payne, Fédération des comités de parents du Québec
- * Mme Margaux Vernay-Baudrion, idem
- * Mme Sophie Mauzerolle, ville de Montréal
- * M. Thomas Fortin, idem
- * M. Luc Lafrance, FTA
- * Mme Caroline Amireault, AQEI
- * Mme Valérie Larochelle, idem
- * M. Guy Pelletier, idem
- * Mme Kim Brière-Charest, ASPQ
- * Mme Marianne Dessureault, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 7 février 2024 — Vol. 47 N° 34

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 (2)

(Onze heures vingt-sept 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 aux 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.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

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

Auditions (suite)

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la secrétaire. Nous entendrons ce matin les organismes suivants : Mme Corinne Payne, directrice générale de la Fédération des comités de parents du Québec, ainsi que Mme Marie-Soleil Cloutier, directrice du Laboratoire Piétons et espace urbain de l'INRS.

Je souhaite la bienvenue aux représentantes, Mme Vernay-Baudrion et Mme Payne, je... Vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Donc, je vous salue et je vous demande de vous présenter et de débiter votre exposé. Merci.

Fédération des comités de parents du Québec

Mme Payne (Corinne) : Mmes et MM. membres de la commission, je me présente, Corinne Payne, directrice générale de la Fédération des comités de parents du Québec et parent engagé dans le milieu scolaire depuis plus que 20 ans. Je suis accompagnée de Me Margaux Vernay-Baudrion, secrétaire générale de la FCPQ. Merci de nous consulter sur ce projet de loi et d'entendre la voix des parents.

La FCPQ est reconnue depuis maintenant 50 ans comme l'organisme de premier plan pour la promotion et la défense des droits des parents et des élèves des écoles publiques du Québec.

L'engagement parental dans les structures scolaires, c'est plus de 18 000 parents bénévoles qui donnent de leur temps et partagent leur expertise afin d'assurer la qualité des services que reçoivent leurs enfants. L'engagement parental, ce sont des parents bénévoles qui s'impliquent, qui sont parents au sein des conseils d'établissement de chaque école du Québec, qui siègent au comité de parents de chaque centre de services scolaire et sur plusieurs autres comités en vertu de la loi d'instruction publique, par exemple, le comité consultatif de transport de chaque centre de services.

Au cours des dernières années, la sécurité des élèves sur la route et au bord des écoles a été une priorité de la fédération. En raison des inquiétudes grandissantes des parents, en mars 2023, la FCPQ a consulté ses membres au sujet des principaux enjeux et pistes de solution en sécurité autour des écoles. Cette consultation a mené à une rédaction d'un avis qui fut présenté à la ministre des Transports et de la Mobilité durable du Québec. En août 2023, la FCPQ a été ravie de constater que plusieurs des commentaires et suggestions se retrouvent dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. La FCPQ est favorable aux mesures qui touchent les zones scolaires introduites par le projet de loi 48. Nos constats et recommandations sont issus des travaux de notre sous-comité de travail sur le transport scolaire, composé des délégués de la FCPQ qui viennent de tous les coins du Québec, d'une consultation et des commentaires des membres de la FCPQ sur le projet de loi recueillis lors de son conseil général du 25 janvier 2024.

• (11 h 30) •

Mme Vernay-Baudrion (Margaux) : Plus de 95 % de nos membres se sont prononcés en faveur de la fixation de la limitation de vitesse à 30 kilomètres-heure dans les zones scolaires. Cette limite existant déjà à plusieurs endroits, la limitation introduite par le projet de loi uniformiserait une pratique qui vise à assurer la sécurité des élèves, des parents, des brigadières et brigadiers scolaires, des cyclistes et, plus généralement, de tous les autres usagers et usagers de la route. Nous sommes d'avis... pardon, nous sommes d'avis que cette limitation à 30 kilomètres-heure devrait être applicable en tout temps. Les écoles et leurs zones sont des milieux de vie au sein desquels d'autres activités sont organisées avant et après les heures de classe. Il apparaît alors nécessaire d'assurer la sécurité aux abords des écoles durant une période ne se limitant pas aux heures de classe.

Par ailleurs, la quasi-totalité de nos membres est favorable à l'obligation pour la personne responsable de l'entretien des chemins publics d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire. Cependant, ainsi libellé, nous comprenons qu'il n'y a aucune obligation pour cette personne de suivre le guide d'application élaboré par le ministre. Cela est un

non-sens pour nos membres, qui sont plutôt favorables à rendre obligatoire le suivi du guide élaboré par le ministre pour l'aménagement sécuritaire des zones scolaires afin de faire de celui-ci un réel outil. Nous recommandons que ce guide soit considéré comme établissant les standards minimaux à suivre pour l'aménagement sécuritaire des zones scolaires.

Il nous semble essentiel de mentionner également la confusion qui existe entre la notion de zone scolaire et la notion de corridor scolaire. Le plan d'action en sécurité routière faisait mention des corridors scolaires dans l'action consacrée à l'obligation d'aménagement sécuritaire. Cette mesure était très attendue par les parents, qui déplorent que ce soit la notion de zone scolaire qui ait été retenue dans le projet de loi. En effet, la notion de corridor scolaire est plus large que la notion de zone scolaire et permet d'aller... pardon, permet d'aller chercher des rues que les élèves empruntent pour se rendre à l'école, qui sont au-delà de celles qui longent les limites du terrain de l'établissement. Un parcours sécuritaire plus large est non seulement possible, mais il est nécessaire.

Tout récemment, une fillette a été happée par un véhicule sur le chemin de l'école, quelques jours avant Noël, à Saint-Jérôme. L'accident a été rapporté par les médias. La dangerosité de cette zone avait déjà été dénoncée et une demande pour réduire la vitesse de 50 à 30 kilomètres-heure avait été formulée au ministère des Transports. Cette demande avait été refusée parce que, je cite : «La portion ciblée du boulevard de La Salette à proximité de l'école n'est pas incluse dans la zone scolaire. Ainsi, il n'y a pas lieu d'abaisser la vitesse sur le boulevard de La Salette sous la limite actuelle de 50 kilomètres-heure, soit la vitesse suggérée sur les routes du ministère en milieu urbain, 30 kilomètres-heure étant réservé aux zones scolaires ou aux endroits où un parc donne directement sur une route.» Fin de la citation. Cet exemple illustre tragiquement la limite à laquelle on se heurte lorsqu'on parle d'aménagement sécuritaire des zones scolaires et la nécessité de changer notre approche pour élargir les zones en corridors. Il faut éviter qu'un tel cas se reproduise, et nous avons l'opportunité de le faire avec ce projet de loi.

S'agissant des autres mesures introduites par le projet de loi et qui touchent les zones scolaires, près de 80 % de nos membres se sont prononcés en faveur de l'installation et l'utilisation de systèmes de détection dans les zones scolaires comme mesure de contrôle du respect de la limitation de vitesse, de la hausse du montant des amendes applicables en zone scolaire et du fait que le régime de sanctions pénales demeure celui applicable en cas de manquement en zone scolaire durant la période scolaire.

Mme Payne (Corinne) : La FCPQ souhaite faire des recommandations additionnelles pour assurer la sécurité des jeunes au bord des écoles. Premièrement, le guide *Redécouvrir le chemin de l'école* doit être un réel outil. Le commentaire qui vient, le plus fréquent, est la remarque... le manque de visibilité de la zone scolaire. Des parents remarquent que les panneaux installés ne permettent pas d'identifier clairement le début et la fin de la zone scolaire. De plus, on note trop souvent l'absence des débarcadères, absence des aménagements sécuritaires pour le transport actif, comme les trottoirs aménagés pour les marcheurs. La FCPQ recommande que ce guide soit révisé et actualisé en collaboration avec les partenaires, en prévoyant le recensement des bonnes pratiques des centres de services et des municipalités. Nous ajoutons que les élèves devraient être consultés aussi. Ils connaissent les zones mieux que nous tous.

Deuxièmement, la FCPQ recommande que les ministères, notamment Éducation et Transport, reconnaissent le transport scolaire comme un service essentiel et réévaluent le modèle de financement de transport scolaire afin de maximiser ce moyen de transport pour renforcer la sécurité au bord des écoles.

Troisièmement, la FCPQ recommande une surveillance policière ainsi que présence des brigadiers accrue au bord des écoles, en particulier dans les milieux où existe un bris de service, dans les milieux où le transport n'est pas offert et dans les zones urbaines où la circulation est généralement affluente.

Et, quatrièmement, un public sensibilisé et averti est un public protégé. Nous avons tous et toutes un rôle à jouer dans la protection des jeunes aux abords des écoles. Dans cet esprit, nous recommandons au ministère de lancer une campagne de sensibilisation massive pour inciter les usagers à la prudence, avec la participation, en milieu scolaire, des corps policiers, des villes et des municipalités. Nous pensons important d'inclure les conseils d'établissement de chaque école dans cette consultation, qui sont les acteurs de changement dans le milieu. Ils peuvent veiller à la sécurité de tous les élèves de leurs établissements, ils peuvent, entre autres choses, mettre en place des sous-comités sécurité routière, organiser le transport collectif en cas de bris de service, effectuer fréquemment les sondages pour faire connaître les besoins et préoccupations des parents en termes de sécurité, partager les bons coups et les bonnes pratiques ou encore veiller à ce que le milieu scolaire soit le plus sécuritaire possible.

En terminant, nous constatons que les parents ne font pas face aux mêmes enjeux et problématiques selon le milieu. Force est de constater des aménagements à géométrie variable et des disparités d'un établissement et d'une zone scolaire à l'autre. Pourtant, la sécurité des enfants devrait être la même partout, pour tous, et devrait être garantie. Rappelons-nous pourquoi nous sommes ici. À chaque étape de cheminement de ce projet de loi puis sa mise en oeuvre, posez-vous la question : Fait-on tout en notre pouvoir pour assurer la sécurité des élèves qui se rendent à l'école? Merci pour votre écoute. La FCPQ réitère sa disponibilité pour travailler en collaboration pour renforcer la sécurité des enfants. Nous serons toujours présents pour défendre les droits des parents et des élèves.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons débiter les échanges avec la partie gouvernementale. Donc, Mme la ministre, la parole est à vous pour une période de 13 minutes.

Mme Guilbault : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, mesdames. Merci à la fédération d'être ici aujourd'hui avec nous, un autre partenaire avec qui on a l'habitude de travailler, puis mon collègue, ici, Dave, que sans doute vous connaissez, m'a dit à quel point c'est agréable de travailler avec vous dans la vraie vie de tous les jours, quand on travaille ensemble dans divers dossiers, comme ça l'est avec une foule de partenaires, ceux qui sont venus

hier, notamment, et ceux qui viendront demain. Donc, merci beaucoup pour votre mémoire, pour... et pour vous être déplacées ici aujourd'hui pour venir le partager avec nous.

Il y a plusieurs points très intéressants. C'est sûr qu'évidemment, vous vous intéressez plus à la question des zones scolaires, des corridors scolaires, et tout, bien que, par ailleurs, il y ait autre chose dans le projet de loi, mais allons-y là-dessus parce que ça fait l'objet de beaucoup de discussions depuis hier, le... entre autres... Bien, en fait, je vais commencer par les heures, puis ensuite, j'irai sur la question des corridors. Les heures, vous recommandez, vous, 6 h à 23 h. Parce que dans notre Plan d'action pour la sécurité routière, puis comme je le mettais souvent en contexte hier, le projet de loi est un instrument pour venir opérationnaliser des mesures du Plan d'action sécurité routière, qui est la stratégie globale, qui est le gros morceau, si on veut, le gros plan qui contient tous les morceaux nécessaires pour atteindre les objectifs, puis j'avais besoin d'un projet de loi pour donner suite à six de ces sous-mesures-là, et c'est ce projet de loi là, et donc... Puis la mesure 1.2 du Plan d'action en sécurité routière dit qu'on va revoir les balises, là, parce que c'est dans un règlement, donc, c'est à part du projet de loi, les balises pour la notion de zone scolaire, qui, actuellement, est de 7 h à 17 h, de septembre à juin.

Alors, j'ai demandé à certains qui sont venus hier aussi qu'est-ce qu'ils en pensaient, parce qu'on est au stade de la réflexion. Nous, on envisageait d'aller dans du 24/7, 365 jours par année, mais en même temps, justement, on est en réflexion, on ne s'est pas commis sur... tu sais, officiellement, sur une décision finale. Vous proposez 6 h à 23 h, donc, qu'est-ce que vous pensez, versus le 24/7, 365 jours?

Mme Payne (Corinne) : C'est sûr qu'idéalement c'est 24/7, là, c'est ça qui va protéger les enfants. S'il faut vraiment aller, on va dire, par un compromis, je pense qu'on peut adhérer au projet de loi pour le travail des enfants, qui a été adopté au printemps l'année passée. Puis nos enfants... pas le droit de travailler de 11 h le soir à 6 h le lendemain, alors c'est à ce moment-là aussi que... si pas le droit de travailler, il ne va pas être autour des écoles, parce que techniquement, il devrait être à la maison en train de faire le sommeil pour aller à l'école le lendemain. Alors, s'il faut, comme je dis, trouver un compromis, je pense, c'est on peut adhérer à ces heures-là qui sont déjà connues comme les heures que les enfants devraient être à la maison en train de reposer.

• (11 h 40) •

Mme Guilbault : Puis... merci. Puis sur les... sur la question des aménagements, maintenant, parce que ça, c'est un petit peu plus complexe. Puis hier, on a eu divers groupes, tant des gens des municipalités que des gens des groupes en tout genre qui s'intéressent à la question, puis c'est revenu beaucoup, le corridor versus la zone scolaire. Ce qu'on a mis dans le projet de loi, c'est la zone scolaire, tout en prévoyant que — c'est l'article 52, je pense — qu'on doit respecter l'esprit du guide qu'on va mettre à jour cette année, le guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*. Alors, donc, puis dans ce guide-là, on étend aussi, là, la zone scolaire, ça peut déborder, la stricte zone scolaire, donc, par extension, le corridor est touché.

Mais l'idée, derrière ça, puis ce qu'on a voulu atteindre avec... tant avec le plan d'action qu'avec le projet de loi, c'est d'aller chercher le plus d'adhésion puis de mobilisation possible. Puis la réalité des ressources disponibles et des budgets disponibles dans chacune des municipalités, évidemment, ne sont pas les mêmes dans une grande ville, versus une petite municipalité. Puis, si on veut aller chercher le maximum de projets d'adhésion de municipalités qui vont faire des choix d'investissement dans ces aménagements-là, versus autre chose, parce qu'on sait qu'il y a beaucoup de dépenses et moins de moyens par période, c'est d'y aller avec une obligation qui est claire, qui envoie un signal clair, mais qui, en même temps, est réaliste. Alors, tu sais, le corridor scolaire est plus difficile à circonscrire comme tel, que la zone scolaire, mais ça n'empêche pas qu'on peut déborder sur le corridor scolaire. Donc, c'est cette recherche-là, d'équilibre, surtout pour les petites municipalités.

Qu'est-ce que vous, vous en pensez, dans cette recherche-là, de dire : Si je vais... je fais quelque chose de trop sévère, de pas assez réaliste, les petites municipalités vont débarquer, si je vais dans quelque chose de pas assez sévère, bien, on rate l'objectif? Alors, pour nous, ça nous semblait faire du sens. Qu'est-ce que vous en pensez, vous?

Mme Payne (Corinne) : Bien, la chose la plus importante, c'est la sécurité de nos enfants. Je pense qu'il n'y a personne ici qui va être contre la vertu de ça. Mais, dans un réel monde, il faut trouver l'équilibre entre sécurité, entre les moyens financiers, etc.

Mais moi, je vais porter à d'autres choses, je pense que c'est l'opportunité pour faire vraiment la collaboration avec le milieu. Puis, comme je dis, consulter les enfants. Eux autres, il sait exactement c'est où, les points les plus dangereux autour de leurs écoles, travaillent avec les conseils d'établissements dans les écoles, avec les municipalités, avec les corps policiers.

J'ai déjà travaillé dans une «experiment»... expérience de même puis je vous dis qu'en ajustant les panneaux de 15 minutes d'un bord ou de l'autre, on a réglé plein de problèmes autour d'écoles. Parce que, quand tu habites dans la banlieue de Montréal, bien, tout le monde laisse les enfants tout en même temps parce qu'on a une heure et demie de trafic à taper pour arriver au centre-ville de Montréal. Alors, on a trouvé un moyen pour accommoder tout le monde. Alors, corridor, zone, je pense qu'on ne doit pas fixer sur le mot, il faut assurer qu'autour de l'école puis toutes les places qui peut être les plus dangereuses sont aménagées. Puis c'est en travaillant ensemble qu'on va trouver c'est où, ces points-là, puis assurer la sécurité de nos enfants.

Alors, oui, le guide est important, mais qu'est-ce qui était encore plus important que c'est le guide, je vais dire, renforce ou oblige tout le monde concerné d'asseoir ensemble puis regarder. Puis, tu sais, j'ai vu des corps policiers arriver avec toutes les zones d'écoles, puis on regarde c'est où, les points, puis les parents en parlent, puis les enfants en parlent, puis là, le policier a dit : Bien, on ne peut pas faire ça, puis la municipalité, elle dit : On ne

peut pas faire ça, on peut faire ci, on a un budget pour ça. Tu sais, moi, je pensais faire un petit trottoir, là, 5 000 \$, on va être correct. Mais un petit trottoir, dans une municipalité, ça va coûter 30 000 \$. OK, bien, on va trouver d'autres moyens pour... à pallier à ce défi-là. Mais mettons du monde ensemble autour d'une table, puis c'est incroyable qu'est-ce qu'on peut faire.

Mme Guilbault : Bien, tout à fait. J'aime beaucoup... j'aime beaucoup votre réponse. D'ailleurs, il y a une recommandation que vous avez faite où vous demandez d'être consultés dans la mise à jour du guide, c'est la numéro 10, ici. Bien, sachez que moi, je suis très ouverte, là. Alors, normalement, les gens qui vont réviser le guide sont ici dans la salle, donc ils vont entendre que... à la fois votre intérêt et notre ouverture à ce que vous collaboriez. Mais, de façon générale... puis peut-être... En fait, j'ai envie de poser la question parce que vous êtes très actifs dans toutes sortes de circonstances. Est-ce que vous, vous faites... Parce que vous dites : Le guide pourrait être un peu l'élément déclencheur d'une mobilisation, d'un rassemblement puis d'une discussion autour de ça. Mais vous, les comités de parents, en fait, êtes avec les enfants qui vont dans les écoles, aux premières loges, dans les plus petites municipalités en question, notamment, où, des fois, il peut avoir, des fois, des choix budgétaires déchirants ou des enjeux plus difficiles à gérer. Puis toute la notion de corridor, justement, tu sais, c'est vous, c'est vos enfants qui allez dans les écoles, donc, pour amener un peu cette mouvance-là dans les petites municipalités. Je prenais, hier, l'exemple de la mienne où j'habite, mais elle n'est pas si petite que ça, 20 000, moyenne, peut-être, je ne sais pas moyenne, c'est à partir de quoi, en tout cas, 20 000. Puis il y a eu... Le conseil municipal a pris des résolutions, ils ont mis du 30, 40, 50 dans les rues, ils ont tout fait ça, puis je ne m'en suis même pas mêlée, c'est un pur hasard que leur député soit ministre des Transports. Donc, tout ça pour dire qu'il y en a qui ont ce souhait-là, très proactif.

Mais vous, faites-vous, c'est ça, ce travail-là avec les municipalités, là, tu sais, indépendamment du gouvernement, dans le sens où on s'assoit, nous, on habite là, on connaît le quartier, nos enfants vont à l'école et on sait jusqu'où on a besoin de tel... Comme vous dites, là, si ce n'est pas un trottoir, ça va être autre chose parce que c'est nous qui payons les taxes aussi. Ça fait que, donc, on fait ensemble tous ces choix-là, puis on sait quelle rue ou quelle autre rue est prioritaire par rapport à quoi. On sait comment nos enfants ont l'habitude d'aller au parc, à tel parc, ils vont à piscine, tu sais, toute cette expérience-là très concrète du terrain. Vous le faites, j'imagine, avec les municipalités?

Mme Payne (Corinne) : Ça arrive, ça arrive à certains endroits, mais peut-être le guide, la première ligne dans le guide doit être cette consigne-là : Assoyez-vous ensemble, parce qu'on a tendance quand même de travailler en silo. La municipalité va faire ses affaires, le centre de services scolaire va faire ses affaires, l'école va faire ses affaires. Mais c'est quand tu mets tout le monde assis à la même table qu'on va vraiment faire changer les choses. Puis je ne peux pas répéter : Inclus les enfants, parce qu'eux autres... Il sait, comme vous avez dit, il sait dans quel parc il joue, par quelle porte il rentre pour entrer dans le parc. Une beauté qui était arrivée au Québec dans les derniers 10, 20 ans, il y a beaucoup de parcs qui sont attachés ou proches de nos écoles. Il y a beaucoup des infrastructures sportives qui sont proches de nos écoles. C'est vraiment une merveille. Mais ce n'est pas juste par la rue principale que du monde arrive, bien souvent, il y a des petites places en arrière où ils passent. Puis cette rue-là est plus dangereuse que la rue principale où il y a débarcadères. Alors, c'est tous ces petits racoins-là qu'il faut recenser puis travailler ensemble.

Mme Guilbault : Tout à fait. C'est ça, c'est exactement ça. Moi, je sais, chez nous, par où on rentre dans le parc où on va jouer après le souper. Et, effectivement, ce n'est pas la rue principale qui, elle, est très, très bien aménagée, mais nous, on passe par le stationnement du CPE. En tout cas. Bon, il me reste trois minutes. Bon, parfait.

J'avais... bien, je veux quand même souligner les recommandations 6, 7, 8. Est-ce que vous êtes favorables à toutes ces mesures-là? C'est ça, parce que les photoradars en zone scolaire, nous autres, on trouvait ça très important d'avoir plus de photoradars puis de venir prévoir, dans la loi, au lieu que ce soit comme en ce moment, on continue le principe, en ce moment, de dire : Pour les chemins publics, on décide, en partenariat avec les municipalités, de la localisation des photoradars. Mais on vient introduire que les zones scolaires et les zones de chantier, qui sont peut-être moins dans vos... dans votre mission comme telle, là, mais qui deviennent des sites désignés pour pouvoir avoir des photoradars. Donc, vous y êtes favorables.

Et la hausse du montant des amendes, je ne sais pas si... puis là il ne reste pas beaucoup de temps, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de prendre connaissance, c'est les articles à partir de 61, je crois, la nature des amendes qu'on va augmenter, qui déborde le concept scolaire. Mais, quand on parle de vouloir les corridors autour puis de déborder, justement, la sécurité des zones scolaires, à strictement parler, on joue sur toutes les amendes de traverses piétonnes, cyclistes, donc tout ce qui touche, justement, les clientèles vulnérables. J'imagine qu'aussi, vous voyez ça d'un bon oeil, en complément à ce qu'on disait un peu plus tôt.

Mme Payne (Corinne) : En complément, puis je veux apporter votre attention à l'annexe II, parce qu'on a posé des questions très spécifiques, puis vous avez le pourcentage des réponses. Alors, vous pouvez voir qu'aussitôt qu'on commence à parler de détection dans les zones scolaires, le pourcentage, il descend un petit peu plus que les zones à 30 kilomètres, il était plus autour de 80 %. Même chose pour les sanctions, c'est sûr qu'on commence à perdre de l'argent puis les sanctions... du monde qui est un petit peu plus frileux, mais, quand nos enfants arrivent avec des notes de 80, on est quand même très contents. Alors, je pense qu'on peut dire que la vaste majorité, ils sont d'accord.

Mme Guilbault : Excellent. Il me reste une minute.

Le Président (M. Jacques) : Il vous reste 1 min 16 s

Mme Guilbault : 1 min 16 s Bon, dernier petit point, puis j'ai trouvé ça intéressant, vous disiez, recommandation 14 : «Lancer une campagne de sensibilisation massive pour inciter les usagers à faire preuve de prudence aux abords des écoles en incluant la participation des différents acteurs du milieu.» J'étais curieuse de savoir si vous avez vu... parce qu'on a lancé un de nos axes, c'est la communication puis la sensibilisation, puis on a lancé une grande campagne sur la sécurité routière avec une porte-parole, puis il y a toutes sortes de capsules et de thématiques. J'étais curieuse de savoir si vous avez eu l'occasion de voir certains produits et ce que vous en pensez.

Mme Payne (Corinne) : Tout à fait. Je pense, le message qu'on lance, c'est : Ne lâche pas. Il faut... Continue, c'est un début, puis il faut... Continue cette offensive massive là en communication. Aujourd'hui, tout le monde est pressé, tout le monde est sur le stress, mais il ne faut pas faire ça à... puis ça coûte la vie de nos enfants non plus. Alors, tu sais, je le vois, du monde qui passe, les lumières qui flashent sur l'autobus, je suis comme : Oh! mon Dieu, elles viennent de quel monde, ces personnes-là? Alors, je pense, le plus qu'on peut sensibiliser, le plus qu'on peut protéger. Puis, tu sais, on... il y a eu des campagnes de choc sur la vitesse, il y a eu des campagnes de choc sur la... excusez-moi, si tu bois puis tu conduis. Excusez-moi, je ne trouve pas le bon mot. Alors, voilà.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Jacques) : Ceci met fin aux échanges avec la partie du gouvernement. Je cède donc maintenant la parole à l'opposition officielle, et M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Beauchemin : Merci, M. le Président. Bien, écoutez, dans la même lignée, là, d'où est-ce que vous étiez dans votre dernière réponse, la prévention, donc, campagne de sensibilisation, les commerciaux, etc., vous semblez apprécier, là, ce qui est... ce qui semble être fait déjà à date, là. Mais est-ce que vous trouvez que c'est... pour ce qui est de l'enjeu actuel alentour des zones scolaires, etc., ça, en tant que tel, est-ce que vous voyez ça actuellement dans les campagnes, selon vous? Puis est-ce que vous pensez que ce serait préférable de mettre encore plus d'emphasis? Ma question, en fait, en bout de piste, c'est la suivante : Est-ce que, selon vous, la sensibilisation accrue aurait une partie plus importante à prendre ici?

Mme Payne (Corinne) : Je pense, comme j'ai dit, on a bien commencé. Il ne faut pas lâcher, il faut continuer. Puis la prévention, l'éducation, la communication, ce n'est pas juste dans les médias non plus, il faut la faire à chaque maison du Québec. Alors, allez, envoyez, sensibilisez par d'autres choses. Il y a une tendance nouvelle. Il y avait du moment qu'il n'y a rien qui arrivait par la poste, on avait fixé sur le numérique, sur le courriel. Mais maintenant, de temps en temps, on reçoit une petite lettre, une petite publicité par la poste, puis : Oh! C'est quoi, ça? Alors, il y a toutes sortes d'autres moyens. Je pense aussi... Moi, je me souviens, dans mon temps — excuse-moi, là — tu sais, on était tous sensibilisés à l'école aussi, puis on a grandi avec sensibilisation-là, que tu passes devant l'autobus, il faut telle distance, tu ne passes pas en arrière l'autobus, c'est combien de personnes qui doivent siéger sur les sièges de l'autobus. Alors, on peut aussi éduquer les enfants qui sont là, qui vont venir des adultes puis des parents plus sensibilisés. Alors, je pense... campagnes massives des médias, c'est une chose, mais il faut la faire à tous les niveaux.

M. Beauchemin : C'est intéressant, parce que ce que vous suggérez, finalement, c'est une implication, bien, des parents plus, là, finalement, en bout de piste, là.

Mme Payne (Corinne) : Mais, comme je dis, il y a plusieurs ministres de l'Éducation parmi mes années d'expérience. Je dis : La journée que les parents décident de faire un grief, c'est là qu'on va avoir un vrai problème. Alors, les parents sont là tous les matins, ils lèvent les enfants. Je permets à dire que 90 % des parents du Québec veulent le meilleur pour leurs enfants, alors ils veulent faire les meilleurs gestes. Alors, il faut juste renforcer cet intérêt-là, puis la protection puis le bien-être de nos enfants.

M. Beauchemin : Bien, nonobstant toutes les bonnes intentions, je pense que le projet de loi, il est costaud d'une certaine façon, mais nous, on veut trouver une façon de l'améliorer. Ce que vous suggérez, dans le fond, finalement, si je comprends bien, ça serait de connecter avec le ministère de l'Éducation pour avoir un meilleur résultat, somme toute, là, après avoir mis en place le projet de loi ici, là. Donc, c'est intéressant.

Donc, corridor scolaire préférable à zone scolaire, comme vous l'avez mentionné tantôt. Votre opinion, ça irait jusqu'où, OK, le corridor scolaire, pour ne pas avoir à faire comme, par exemple, si on prenait... Parce qu'hier il y a quelqu'un qui nous a parlé, qui a dit : Bien, tu sais, si on faisait... si on prenait l'exemple où les autobus débarquent les étudiants, donc, à l'école, et puis la zone alentour de l'école qui n'est pas desservie, la zone plus proche, qui n'est pas desservie par le réseau d'autobus, ça, ça serait, comme, la zone scolaire, puis, si on appliquait ça à toutes les écoles sur l'île de Montréal, bien, ça serait l'île de Montréal au grand complet qui serait un corridor scolaire, finalement, si j'ai bien compris, là, ce qui a été mentionné. Ça fait que, selon vous, si on y allait avec un concept de corridor scolaire, pour ne pas que ça soit, disons, tout Montréal métropolitain au grand complet, disons que ça serait ça, l'objectif, de ne pas garder Montréal au complet, ça irait jusqu'où, selon vous?

Mme Payne (Corinne) : Je pense qu'il y a 2 500 réponses à votre question, parce qu'il y a 2 500 établissements au Québec.

M. Beauchemin : Oui.

Mme Payne (Corinne) : Puis c'est pour ça que je dis : On peut faire un guide, mais la première ligne dans le guide doit être : Assis avec tout le monde qui est autour de cette école-là puis fait un plan qui est réalisable pour votre école. Puis jusqu'où on doit aller, c'est où que nos finances permettent ou que notre sécurité peut permettre. C'est ça qui va décider puis c'est ça qui va protéger nos enfants. Parce qu'en mobilisant tout le monde qui est autour de l'école, tout le monde va aussi être sensibilisé de qu'est-ce qui est important à cette école-là. Alors, je pense, c'est... Ce n'est pas une question simple, puis, je vais dire, c'est même prétentieux pour moi de répondre à ces questions-là pour tout le Québec, parce que c'est chaque milieu de Québec qui a besoin d'être sensibilisé puis de mettre en action vers ça. Puis ça, ça va être la clé que cette loi-là peut mettre en place.

M. Beauchemin : Et j'apprécie. J'ai une dernière question, puis, après ça, je vais passer le micro à mon collègue de Nelligan. Des fois, on tombe dans nos habitudes, puis les enfants sont pareils comme les grands, on va marcher sur la même rue, puis on va se rendre à l'école d'une certaine façon. Mais, de temps en temps, ça adonne que les habitudes changent. Dans un carcan, justement, réglementaire comme on a... malheureusement, c'est ça, la machine, OK, il faudrait trouver une façon d'y inclure une certaine flexibilité, justement, pour s'adapter aux changements de comportement, là, des enfants. Ça serait quoi, votre opinion, là-dessus?

Mme Payne (Corinne) : Ça, c'est un excellent point parce que, tout à fait, les quartiers, quand il va... OK, je regarde mon quartier, je vais utiliser mon propre exemple, tout... On a tous installé en même temps avec nos enfants qui étaient au primaire, puis là ils sont tous passés au secondaire, puis là ils sont tous rendus au cégep et l'université. Mais l'autre rue qui est installée cinq ans plus tard, ils sont un autre... une autre étape dans la vie des enfants. Alors, je pense, peut-être une suggestion, c'est il faut renouveler ce corridor, cette zone scolaire aux cinq ans, aux 10 ans de l'école parce que, oui, les patterns de les... qui marchent, puis par où ils marchent, ça change à tous les cinq, 10 ans avec l'agrandissement des enfants.

M. Beauchemin : C'est un peu le... C'est un peu ce que je voulais apporter, donc, à la source, c'est qu'il va falloir qu'on ait quand même une certaine flexibilité à s'adapter, là, aux changements de comportement, puis je pense que c'est important. Est-ce que je passe le micro à mon collègue?

Le Président (M. Jacques) : M. le député de Nelligan, pour 3 min 14 s Vous êtes quand même assez discipliné.

M. Beauchemin : Merci.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Bonjour à vous deux. Merci pour la qualité de votre mémoire. Et je tiens aussi à vous remercier pour votre implication. C'est toujours intéressant de voir des parents et surtout une fédération des comités de parents du Québec s'impliquer dans ce dossier qui nous concerne tous, surtout l'enjeu de la sécurité routière. Donc, je tiens à vous féliciter. J'aimerais vous entendre sur l'alcool au volant. C'est quelque chose qu'on n'a pas dans le projet de loi. J'aimerais bien... Est-ce que c'est quelque chose que vous avez eu le temps de discuter à l'intérieur de votre fédération?

Mme Payne (Corinne) : Sur l'alcool?

M. Derraji : L'alcool au volant, le 0,05 %.

Mme Payne (Corinne) : Oui. Bien, je vais vous dire que je pense que les zones scolaires, c'est où on est... on va en parler. Qu'est-ce qui se passe, extérieur les zones scolaires puis plus larges, il y a plein d'autres experts qui vous ont parlé de ça. Il faut mettre en place tout pour assurer la protection de nos enfants. Alors... Et spécifiquement sur quoi? Ce n'était pas dans notre «wheelhouse», comme on dit en bon anglais, mais on va vous faire confiance qu'il y a plein de bon monde qui vont bien vous parler de cet aspect-là.

M. Derraji : Oui, mais je m'adresse aussi à des parents. L'enjeu du 0,05 % est un enjeu sociétal. Hier, il y avait des groupes qui nous ont dit : Écoutez, probablement, nous sommes rendus là. Je ne pense pas que j'ai en face de moi des acteurs impliqués dans le milieu, que vous n'avez pas votre point de vue. Si ce n'est pas au nom de la fédération, je m'adresse à des parents qui s'intéressent à l'enjeu de la sécurité routière. On voit que c'est partagé. On voit qu'il y a des gens qui disent oui, d'autres qui disent non. Mais vous, en tant qu'experts dans le domaine de la sécurité routière, je ne dis pas que vous êtes des experts au niveau des études de l'alcool au volant, il y a l'INSPQ qui a fait une étude, il y a l'Association de la santé publique qui a fait des études, il y a MADD Canada qui font un travail exceptionnel. Il n'y a pas mal d'acteurs, mais moi, je m'adresse à des experts en sécurité routière. Selon vous, est-ce que le fait que le seul... c'est la seule province au Canada qui maintient un taux plus élevé que les autres provinces, est-ce que c'est toujours, en 2024, c'est acceptable?

Mme Payne (Corinne) : Je vais vous dire que dans toutes les étapes de ce projet de loi là, puis dans sa mise en oeuvre, on doit poser des questions. Est-ce qu'on va le plus loin qu'on peut puis est-ce qu'il faut aller faire plus loin

ou faire d'autres choses? La chose la plus importante, c'est d'optimiser, maximiser la protection de nos jeunes. Alors, toutes les mesures qui sont nécessaires, je pense que les parents, ils vont être contents de les voir mis en place.

M. Derraji : Et ce que je peux comprendre, entre les lignes, parce que je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, que baisser à 0,05 % est une bonne chose parce que toutes les provinces le font dans tout le Canada?

Mme Payne (Corinne) : Je vais vous dire : On n'a pas posé ces questions-là à nos membres spécifiquement. Ce n'est pas vraiment dans le milieu de l'éducation, mais tout qu'est-ce qui est nécessaire de mettre en place, avec les études que sûrement du monde va vous présenter, je vous suggérerais de mettre en place.

• (12 heures) •

M. Derraji : Oui. Donc, encore... Donc, le statu quo, ce n'est pas quelque chose qui... bien, un statu quo, peu importe l'enjeu, ce n'est plus plausible parce que, ce que vous demandez, c'est aller plus loin.

Mme Payne (Corinne) : Je ne parle pas dans... je ne peux pas parler dans mon nom personnel, je représente un large groupe de parents, puis je vous dis qu'est-ce qu'il veut, c'est la protection des enfants.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci termine les échanges avec l'opposition officielle. Maintenant, je cède la parole à M. le député de Taschereau, pour une période de 4 min 8 s

M. Grandmont : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous pour votre présence aujourd'hui, très appréciée. J'avais des questions spécifiquement sur deux sujets. La première concerne le transport scolaire, je vais l'aborder en premier lieu, mais on va revenir, après ça, sur les corridors.

Mais le transport scolaire, vous, de la façon que vous le libellez, je veux juste être sûr de bien comprendre, là. Mais vous dites, dans le fond, maximiser l'utilisation du transport par autobus. Je le comprends puis, en fait, je veux juste être sûr. Est-ce qu'on va le comprendre sur prioriser ce mode-là au-dessus de tous les autres modes de transport, ou d'abord le transport actif, ensuite le transport scolaire pour éviter d'avoir trop de voitures autour des écoles?

Mme Payne (Corinne) : Je pense, le dernier bout de votre phrase, c'est le plus important, c'est d'éviter les autos autour de l'école.

M. Grandmont : Oui.

Mme Payne (Corinne) : Alors, les parents sont tous pressés, ils sont tous stressés, ils sont... On est tous rendus les mères poules puis des pères poules, on veut tous laisser notre enfant le plus proche de la porte de l'école possible. Mais ce n'est pas une chose qui est la meilleure pour leur sécurité. Alors, je crois qu'il faut vraiment optimiser l'utilisation de transport scolaire avec le transport actif pour assurer la sécurité autour des écoles. La chose qui est aussi attachée avec ça, c'est vraiment, aussi, le service essentiel de transport scolaire. Dans les dernières années, les derniers mois, on a beaucoup de bris de services. Alors, ça laisse qu'il y a plus de monde qui transportent des enfants. J'ai été à Gatineau, au printemps de l'année passée, les transporteurs sont en grève, le nombre d'autos autour de l'école à la fin de la journée, c'était infernal, et il y avait toute une équipe de sécurité qui vient pour diriger le trafic. Est-ce que ça, c'est la meilleure pratique? Je ne pense pas.

M. Grandmont : Non, effectivement, vous avez raison, puis c'est aussi les conditions qu'on donne, aussi, aux chauffeurs, chauffeuses. Bon, tout ça, c'est autre chose, là.

Mme Payne (Corinne) : On ne va pas rentrer dans ça aujourd'hui.

M. Grandmont : Mais on comprend qu'il y a ça aussi qui a causé le bris de services. Puis c'est intéressant parce que vous me rappelez un principe, un cercle vicieux qui peut s'installer autour des écoles.

Mme Payne (Corinne) : Oui.

M. Grandmont : C'est-à-dire que les gens considèrent que ce n'est plus sécuritaire autour des écoles parce qu'il y a trop de voitures, donc vont reconduire leurs enfants en voiture, puis il y a tout le temps plus de voitures, puis, finalement, plus personne ne va à pied ou à vélo à l'école, super.

Considérant... Je voulais aborder aussi les corridors scolaires. Vous avez dit, tantôt, que dans le fond, vous étiez contents que cette notion-là apparaisse au Plan de sécurité routière. Ça a été la première chose que vous avez dite par rapport aux corridors scolaires. Après ça, je comprends que des discussions que vous avez eues, oui, tu sais, ça pourrait être aménagé selon l'endroit au Québec. Par exemple, on comprend qu'une petite municipalité avec... en milieu rural, bien, peut être que la notion de corridor scolaire pourrait être paramétrée différemment, mais que, dans le fond, ce qui est important pour vous, c'est que les jeunes soient mis à contribution là-dedans puis qu'on tienne compte de la possibilité qu'ils aillent de l'école juste... de la maison jusqu'à l'école et inversement le soir, en toute sécurité, et on revient un peu à la notion corridor scolaire, dans le fond.

Mme Payne (Corinne) : Et il ne faut pas limiter à la rue qui passe devant l'école. Je pense que c'est ça, le message.

M. Grandmont : D'accord. Ça, c'est trop restrictif, là, ça, c'est trop petit. OK.

Mme Payne (Corinne) : Il faut voir plus large. Je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose sur ça, Margaux.

Mme Vernay-Baudrion (Margaux) : Oui, c'est ça. Bien, effectivement, on était contents de voir la notion de corridor scolaire parce que c'est vraiment beaucoup plus large puis c'était très attendu. Mais on comprend aussi que, pour tenir compte de la réalité des milieux et des enjeux, il va falloir s'adapter puis il va falloir... On ne peut pas être restrictifs puis dire «corridor scolaire» partout de la même manière. Ça, on l'entend très bien. Mais je pense qu'il faut aller au-delà de ce que veut dire la zone scolaire aujourd'hui, tel que définie dans le règlement, et il faut collaborer pour étendre cette zone en fonction de la réalité des milieux.

M. Grandmont : D'accord. Donc, j'entends bien que «zone scolaire», c'est trop restrictif, c'est trop petit, il faut trouver le moyen d'élargir. Après ça, on trouvera la bonne façon de le faire, selon vous.

Mme Vernay-Baudrion (Margaux) : Exactement. Tel que libellé dans le règlement actuellement, c'est trop restrictif selon nous. Oui.

M. Grandmont : Parfait. Moi, ça fait le tour pour moi. Merci beaucoup.

Mme Vernay-Baudrion (Margaux) : Pour assurer la sécurité.

M. Grandmont : Merci beaucoup pour votre présence aujourd'hui.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, M. le député de Taschereau. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux.

Et nous allons suspendre quelques instants pour faire place au prochain groupe.

(Suspension de la séance à 12 h 05)

(Reprise à 12 h 09)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue à la prochaine intervenante, Mme Marie-Soleil Cloutier. 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. Je vous invite donc à vous présenter et à débiter votre exposé.

Mme Marie-Soleil Cloutier

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Merci. Merci beaucoup de l'invitation de la commission. Ça me fait vraiment plaisir d'être ici aujourd'hui. Je suis chercheuse universitaire, donc c'est toujours un plaisir de sortir de l'université pour venir parler à des parlementaires et échanger réellement les choses. J'en suis assurément.

Aujourd'hui... bon, je n'ose pas même pas appeler ça un mémoire, ce que je vous ai envoyé, j'ai fait comme une bonne professeure, je vous ai envoyé un PowerPoint, qui est finalement une combinaison de tout ce qu'on a fait à mon laboratoire de recherche. Donc, moi, je suis géographe de formation, professeure depuis une quinzaine d'années à l'INRS, l'Institut national de la recherche scientifique, dont la mission, là, je vais paraphraser, vous excuserez si ce n'est pas tout à fait les bons termes, mais, dont une des missions, qui fait partie du réseau de l'Université du Québec, est de faire avancer le Québec socioéconomique à travers la recherche. Donc, évidemment, on fait des travaux qui sont particulièrement... avec des implications dans le monde réel à l'INRS.

Je dirige un laboratoire qui s'appelle le Laboratoire Piétons et Espace urbain. Dans le cadre de ce laboratoire-là... D'ailleurs, j'ai déjà travaillé avec beaucoup de gens qui sont dans la salle aujourd'hui, donc ça me fait vraiment plaisir de vous voir tout le monde. Vous avez vu qu'il y a beaucoup de diapos, puis, évidemment, en même pas 10 minutes, huit minutes, je veux juste vous parler très brièvement de mon laboratoire, et je vais vous faire deux diapos sur que retenir de nos études, sur deux éléments fondamentaux du projet du projet de loi. Ensuite, je pourrai répondre à vos questions, j'espère. Donc je vous ai laissé le reste... le reste, par exemple... par ailleurs, pour consultation.

• (12 h 10) •

Donc, comme je vous disais, à mon laboratoire, on s'intéresse aux expériences des piétons. Mais, en fait, les piétons ne sont pas seuls sur notre réseau routier, donc, évidemment, on s'intéresse à tous les gens qui sont en lien au travers des cheminements piétons, particulièrement les enfants aux abords des écoles, ce dont je vais vous parler dans quelques instants, et les aînés, mais on s'est aussi intéressés aux travailleurs piétons. Donc, quand les amendes ont été augmentées près des chantiers, c'est quelque chose qui m'a vraiment beaucoup plu. On a aussi fait beaucoup d'études avant, après des mesures de sécurité routière, notamment des réductions de vitesse, puis on travaille... je travaille beaucoup dans le reste du Canada aussi avec des équipes pluridisciplinaires, incluant des médecins, des épidémiologistes, des ingénieurs. Donc, je vais vous parler parfois du cas du Québec, mais aussi de d'autres cas. Donc, que retenir des

10 dernières années d'études autour des écoles? Je crois que, où on est rendus aujourd'hui en sécurité routière au Québec, avec le plan d'action qui a été donné, qui a été mis... présenté l'été dernier, cette loi-là qui en fait partie, les futurs règlements qui vont arriver, c'est vraiment le travail acharné de chercheurs comme moi, assurément, mais aussi de beaucoup de gens qui s'intéressent à ces questions-là au Québec et ailleurs.

Cinq constats de nos 10 ans d'études autour des écoles. Le premier constat, c'est que les enfants ont des comportements sécuritaires en grande majorité. On a observé plusieurs milliers d'enfants traverser aux abords des écoles, et ce n'est pas eux qui sont dangereux. C'est parfois les parents qui les obligent à traverser quand ce n'est pas le temps, les brigadiers nous l'ont dit souvent, d'ailleurs. Mais ce qui veut dire que nos actions doivent principalement servir à adapter les environnements à leurs situations d'enfants. Dans la Vision Zéro, vous le savez peut-être déjà, on veut faire des environnements qui pardonnent. Ça veut dire que le jour où un enfant qui a toujours un comportement sécuritaire traverse de façon non sécuritaire par sa faute, bien, l'environnement va lui pardonner cette erreur-là. C'est vraiment, vraiment important d'avoir ça en tête, parce qu'on ne peut point blâmer les enfants pour ce qu'ils font dans la rue la plupart du temps. Un peu comme les adultes, vous le savez, hein, il y en a toujours qui ne respectent pas les règles, mais les enfants les respectent beaucoup plus que les adultes.

Deuxième constat, c'est que les collisions et les blessures, ils n'arrivent malheureusement pas, ou heureusement, je ne le sais pas, uniquement près des écoles. Pour être honnête avec vous, très près des écoles, on fait déjà énormément de choses. Évidemment, je suis très heureuse de voir que ça va être systématiquement 30 kilomètres-heure aux abords des écoles. Mais ces zones scolaires là sont très petites, un quadrilatère autour de l'école, à peine plus. La distance moyenne à l'école, quand on regarde cinq grandes villes canadiennes où on est allé voir les collisions, c'est à peu près 700 mètres. À 700 mètres, il y a déjà... ce n'est plus une zone scolaire. On a donc plus de la moitié des enfants qui ont été frappés comme piétons, soit en dehors... bien, pas uniquement, mais parfois en dehors des heures scolaires, mais surtout pas toujours près de l'école. Les enfants vont au parc, à la bibliothèque, au centre communautaire et, si on ne veut pas que les parents les reconduisent à tous ces endroits-là... Évidemment, l'école est une destination fréquente, mais il faut un petit peu élargir, notamment l'accès aux parcs. On a fait beaucoup d'études aux abords des parcs, et c'est assez problématique, notamment parce qu'on a des grands parcs dans nos villes en particulier, qui sont très près d'artères.

Ce qui m'amène à mon troisième point. Les artères et les rues majeures sont problématiques. Je pense que tous les intervenants à ma place vont vous le dire, potentiellement, cette semaine. Le volume de voitures est plus élevé, les vitesses sont plus grandes, les distances à parcourir pour traverser, parce qu'on s'entend que c'est là le problème, c'est quand on traverse, à moins... Bien, s'il n'y a pas de trottoir, on est aussi... ça peut être problématique sur le long du parcours. Puis on a vu dans plusieurs de nos études que les interactions entre les piétons et les véhicules, c'est-à-dire une interaction... c'est-à-dire que le piéton n'a pas fini de traverser, mais il y a déjà un véhicule qui passe devant ou derrière lui. Parfois, c'est des grandes distances, ce n'est pas trop stressant avec les enfants, pour être honnête, c'est des plus grandes distances, même... D'ailleurs, les brigadiers, je vais en parler dans quelques instants, les brigadiers aident beaucoup à réduire ces interactions-là. Évidemment, ça ne sera jamais zéro, les interactions dans nos milieux, mais assurément où on a beaucoup d'interactions, c'est-à-dire des presque collisions, on a aussi beaucoup de collisions. Donc, c'est souvent un... finalement une mesure alternative aux collisions qui ne sont pas encore arrivées. C'est une bonne mesure à regarder. Les artères, les rues majeures, c'est un réel problème. C'est déjà dans le plan stratégique. Les écoles et les milieux de vie qui sont sur des routes provinciales sous la juridiction du ministère des Transports, c'est un réel enjeu. Je suis contente de voir que, dans le plan stratégique, la stratégie, on va s'y attaquer. À toutes les fois qu'on a des parents, ou des enfants, ou des projets avec des écoles, qui se retrouvent sur des routes majeures ou des artères en milieu urbain, c'est une réelle préoccupation, et elle est réelle, justement, ce n'est pas juste une perception.

Quatrième point, les programmes de brigadiers adultes font une différence sur la sécurité, mais ils sont seulement une partie de la solution. À Montréal, c'est très structuré, on a beaucoup de brigadiers. Par contre, la gouvernance est... j'ai dit «inégaie», elle est parfois inexistante. Des fois, c'est le SPVM par exemple dans le cas de Montréal, des fois, c'est les petites municipalités qui ont un ou deux brigadiers. Ils font une différence, assurément, mais juste quelques heures par jour, quelques jours par année, bien, durant les jours scolaires. Donc, c'est un bon complément, je vous dirais. Donc, à ne pas oublier, mais à ne pas mettre tous nos efforts non plus uniquement sur la présence d'adultes pour les faire traverser.

Puis un point que... Là, je vais mettre vraiment mon chapeau de chercheuse pour vous dire qu'il est extrêmement important de penser à la phase d'évaluation en amont des projets. Je ne sais pas si ça se met dans un projet de loi, ça, j'aimerais vraiment ça, en fait, la collecte des données de qualité. On a la chance, au Québec, d'avoir la Société d'assurance auto du Québec, qui est une extraordinaire banque de données, mais pour des collisions qui sont déjà arrivées. On a, au ministère des Transports, plein de données dans plein de bases de données, puis, évidemment, la géographe en moins, elle adore cartographier toutes ces données-là, mais, pour l'instant, les données ne sont souvent pas pensées pour évaluer ce qu'on fait. Donc, du avant-après, quand on est incapable de savoir quelle était la vitesse avant, quelle était la vitesse après, ou quelle était la date où on l'a changée, après, on ne peut pas savoir si ça fonctionne ou pas. Donc, c'est vraiment quelque chose auquel on s'est vraiment beaucoup buté dans les 10 dernières années.

Il me reste à peu près une minute, je pense, M. le Président?

Le Président (M. Jacques) : ...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Comment?

Le Président (M. Jacques) : ...40 s.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : OK, donc, voilà pour les abords des écoles. Donc, il se passe déjà beaucoup de choses. Assurément, on peut continuer d'en faire, on peut obliger ceux qui ne font rien à faire plus, c'est ce qu'il y a partiellement déjà dans le projet de loi. Mais, une chose est certaine, il faut sortir des zones scolaires aussi parce qu'on a des enjeux ailleurs aussi.

Finalement, deux points sur nos études sur la vitesse, des études qu'on a faites ici au Québec, mais, entre autres, aussi des études qui ont été faites à Toronto sur le 30 kilomètres-heure et sur l'ajout aussi de caméra vitesse. Donc, le premier constat, qui est assez généralisé aussi ailleurs, là, puis depuis beaucoup... plusieurs années que les gens étudient la vitesse, c'est qu'un changement dans la vitesse affichée se traduit à moyen, long terme par un changement dans les collisions, et que... et des deux côtés. On augmente la vitesse, on va augmenter les collisions à moyen, long terme, on réduit la vitesse, on va réduire les collisions à moyen, long terme. Le seul moment où ce n'est pas vrai, ça, au Québec, en particulier, c'est quand on a pavé des routes en gravelle. Les routes en gravelle sont à 70 kilomètres-heure, si on les pave, on peut les mettre parfois à 90. Et on a eu un gain de sécurité à certains endroits, c'est le seul endroit qu'on a vu que ça marchait. Partout aux États-Unis, c'est la même chose.

Par ailleurs, une diminution de vitesse affichée se traduit aussi par des réductions de collisions. Par exemple, à Toronto, ils ont changé des zones au grand complet de 50 ou 40, ils les ont réduits à 30 kilomètres-heure, puis on a vu que ça avait des effets bénéfiques sur les collisions, particulièrement les collisions avec des piétons, mais toutes les autres... toutes les collisions, en fait, parce que ce n'est pas uniquement les piétons qui ont plus de... En fait, les conducteurs, même avec une autre voiture, ont plus le temps de réagir s'il se passe quelque chose quand ils sont à plus faible vitesse.

Puis, finalement, je vais terminer en disant qu'évidemment, même s'il y a une réduction, les vitesses pratiquées sont encore trop souvent supérieures aux vitesses affichées, même en zone scolaire. La réduction de la vitesse, de la vitesse affichée, juste changer le panneau, pas changer l'environnement, comme ce qu'on propose entre autres dans ce projet de loi là, va réduire la vitesse pratiquée, mais jamais autant que la limite. Par exemple, à Toronto, avec des caméras vitesse près des écoles, les zones de 30 kilomètres-heure, c'était quand même 60 % des véhicules qui ne respectent pas la vitesse, 60 %, c'est énorme. Après caméra, on a descendu cette... le taux d'infraction à 43 %. Il y a encore 43 % des gens qui ne vont pas à 30 kilomètres-heure dans ces zones-là, mais on a quand même une réduction de 20 % des taux d'infraction. Ça fonctionne. On aimerait mieux que ça fonctionne à 100 %, mais ce n'est pas... Le fait que ça ne fonctionne pas à 100 % ne peut pas être une raison pour ne rien faire, c'est surtout ça.

Donc, la vitesse affichée se traduit vraiment par une réduction de vitesse, mais évidemment pas de la même ampleur. C'est sûr qu'à certains endroits, des fois, on passe de 90 à 50. Dans ces endroits-là, la vitesse réelle, qui était peut-être 90, va passer peut-être à 60. On a un gain, hein, mais on n'est pas encore à 50. Ça, c'est juste en changeant les panneaux, évidemment. Donc, voilà pour mon temps aujourd'hui.

• (12 h 20) •

Le Président (M. Jacques) : Bien, merci beaucoup pour votre exposé. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre, pour 13 min 6 s.

Mme Guilbault : Oui, merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, Mme Cloutier. Très intéressant d'avoir l'INRS ici aujourd'hui...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Merci.

Mme Guilbault : ...un volet très, très scientifique, alors... Puis heureuse de vous accueillir puis de vous permettre de sortir de l'université. Vous pouvez revenir sur toutes mes commissions, moi, vous serez toujours bienvenue, si vous avez besoin d'évasion.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : On va s'arranger ça. J'ai plein de collègues aussi que je peux vous envoyer.

Mme Guilbault : Bien oui, c'est ça, l'INR, étant un institut de... d'études de très haut niveau. Alors, merci beaucoup. Vraiment très, très intéressant. Puis d'emblée, c'est sûr que là je regardais ce que vous nous proposez, je regarde ce que vous nous avez présenté, je regarde ce qui est dans le projet de loi puis ce qui est aussi dans le plan d'action de la sécurité routière, que vous avez... Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, oui.

Mme Guilbault : ...parce que j'en parle toujours, parce que, veux veux pas, ce projet de loi là, c'est un morceau puis c'est ça qu'on... bien, c'est ça qu'on étudie, bien sûr, a priori, mais il reste que le plan d'action vient compléter puis enrober le projet de loi puis permet d'atteindre l'ensemble des objectifs, repose sur la Vision Zéro, que vous connaissez bien, que vous avez évoquée tout à l'heure.

Alors, quand je prends le plan dans son ensemble, bien, évidemment, toute la question de la réduction, vous l'avez nommée, là, il y a plusieurs choses, je trouve, dans le plan, qui rejoignent ce que vous nous dites ce matin. Alors, ça me conforte dans les décisions, certaines décisions qui ont été prises. Donc, la réduction de vitesse à 30 kilomètres-heure partout, vous êtes favorables, les aménagements sécuritaires, bien sûr, plus de photoradars, on présume aussi.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, oui, oui.

Mme Guilbault : Tu sais, tout à l'heure, vous avez parlé des caméras, l'effet des... Vous avez bien parlé des caméras? C'est de ça que vous vouliez parler?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, oui, oui. C'est des caméras vitesse à Toronto, tout à fait, qui sont...

Mme Guilbault : C'est ça.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : ...en fait, ils sont attribués à des zones. Donc, en plus, il y a un effet de peur que peut-être que la caméra soit dans ma rue, même quand elle n'est pas là, tu sais, parce qu'ils les changent, à tous les trois à six mois, de place, dans ces zones-là. Ce n'est pas des zones très grandes, là, c'est plus ou moins un district municipal, disons, en milieu urbain. Mais ça a un effet même dissuasif, même quand la caméra n'est pas là, finalement, ça fait que c'est un petit bonus en plus.

Mme Guilbault : Bien, ça crée une crainte que...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Exact, exact.

Mme Guilbault : ...c'est ça, exactement. Puis on a un nouveau photoradar qu'on a installé ici il y a un an, à peu près, en février ou... il a commencé en février l'année passée, ça fait que ça fait un an, puis déjà on voit que la vitesse diminue, parce que... Mais lui, il est fixe, là, on a des fixes puis des mobiles, comme vous savez, enfin, bref. Mais donc, vous nous confirmez scientifiquement que ça a un effet bénéfique... Les vitesses rationnelles, c'est ça, parce que la notion de vitesse rationnelle, je ne sais pas si c'est scientifique, ça, parce que, des fois, on a ça comme notion, nous.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : C'est quoi, la vitesse rationnelle?

Une voix : ...

Mme Guilbault : 85e centile.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui. Ah oui!

Mme Guilbault : Bien, c'est ça. En fait, vous pourriez peut-être nous instruire là-dessus, parce qu'on a une notion, nous, de vitesse rationnelle, que c'est la vitesse qui est pratiquée par 85 centiles...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, pour cent des gens, oui.

Mme Guilbault : ...donc, qui est comme la vitesse instinctive, si on veut, du plus de gens qui circulent là. Est-ce une notion scientifique?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, oui, c'est tout à fait une notion scientifique utilisée par mes collègues ingénieurs, mais aussi énormément questionnée par beaucoup d'ingénieurs en sécurité routière, disons, dans les récentes années. Parce que, est-ce que c'est vraiment acceptable? En fait, on a de la misère à trouver les bases scientifiques de ce 85e percentile là. Avec mon collègue Nicolas Saunier de Polytechnique, là, je me permets de le mentionner parce qu'on a travaillé un petit peu ensemble là-dessus, il a travaillé, d'ailleurs, sur un projet de vitesse avec moi aussi. On a de la misère, vraiment, à trouver la base fondamentale de ce 85e là d'un point de vue scientifique. À un moment donné, dans une norme américaine, hein, parce qu'il y a beaucoup de choses qui viennent des États-Unis quand on est au Québec, c'est apparu, là, dans les années 70, puis tout le monde a commencé à l'utiliser, puis là c'est vraiment quelque chose qui est très utilisé.

Mais est-ce que c'est acceptable maintenant de se dire qu'il va avoir toujours 15 % des gens qui vont au-dessus de cette vitesse-là? Est-ce que le 85e, ce n'est pas trop bas en termes de proportion qu'on voudrait viser? Je vous avoue que j'aimerais mieux qu'on prenne le taux d'infraction, par exemple, ce que j'ai parlé ce matin, un est peut-être complémentaire à l'autre aussi. Mais je pense qu'on est beaucoup trop permissifs, peut-être, si on prend le 85e, puis on trouve ça acceptable. Donc, souvent, dans les... dans beaucoup de demandes qui vont être faites au ministère ou dans les municipalités, on va aller faire des mesures puis on va dire : Bien, le 85e, il est à 32 kilomètres-heure, donc on n'a pas besoin de faire plus, tu sais. Bien, en fait, c'est plus que ça habituellement, là, je suis vraiment gentille avec 32, c'est plutôt 40 ou 45. Je ne trouve pas ça...

Je comprends les parents qui ne trouvent pas ça acceptable comme réponse. Je crois qu'il faut vraiment questionner ce 85e percentile là, ça s'en vient, je pense, dans les... disons, dans les cercles d'ingénieurs.

Mme Guilbault : Oui, bien, en fait, ma question était vraiment juste pour démystifier le concept puis voir s'il y avait une scientificité derrière ça et non pas... Parce que vous avez raison, ce n'est pas... il ne faut pas voir un lien entre le taux d'infraction et la vitesse rationnelle. Parce que moi, je demande les chiffres régulièrement de ce photoradar-là pour voir si ça fait son effet. Puis entre autres notions ou entre autres éléments d'information, on me fournit celui-là, mais qui n'est pas nécessairement lié au nombre de contraventions, là, ou à la zone de tolérance.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Je pense qu'il faut qu'il soit... Vous avez tout à fait raison, c'est une mesure parmi d'autres.

Mme Guilbault : Exact. Juste pour voir un peu comment les gens ont tendance à se comporter, puis cette vitesse-là, elle diminue avec le photoradar. Donc, on se dit que c'est quand même une bonne nouvelle, bien que ce ne soit pas parfait, vous avez raison.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, mais... Bien, en fait, on voudrait que tous les indicateurs diminuent, au final, ou s'améliorent, disons. Puis je crois que c'est déjà quand même dans les pratiques de sortir de cette unique mesure, mais on a encore trop d'exemples, tu sais, de règlements ou de normes dans le tome V, pour ne pas le nommer, où on se base vraiment sur le 85e percentile quand il n'y a pas de base scientifique au final, en tout cas, on en trouve peu quand on les cherche, à part l'historique, disons.

Mme Guilbault : Puis, parlant des tomes, parce qu'un autre des éléments, je trouve, qui est intéressant dans le projet de loi, ce n'est pas le tome V, c'est le tome I, mais l'introduction d'un chapitre piéton. J'imagine, vous connaissez bien...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, oui, je fais partie de la table..

Mme Guilbault : ...bien, peut-être que vous connaissez bien les huit tomes, en fait.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui. Bien, en fait, je ne connais pas tous les tomes. J'ai quelques... j'ai les beaux cartables dans mon bureau depuis longtemps, mais assurément ce chapitre piéton là... Moi, je fais partie de la table d'expertise en sécurité routière de l'AQTR, donc on a poussé fort cette idée puis ça va... On a beaucoup de notions piétons un peu partout, mais de les regrouper au même endroit, je crois que ça va être vraiment bénéfique, notamment pour les plus petites municipalités. Parce qu'évidemment, quand on parle de Québec, Montréal, même Trois-Rivières, Sherbrooke, ils ont des ingénieurs à l'interne, ils sont capables de prendre une norme, d'en refaire une autre, mais les petites municipalités, c'est beaucoup les outils du ministère qu'ils utilisent, puis c'est correct comme ça. Mais, justement, les rendre plus accessibles, plus faciles, plus basés sur des données probantes et de la recherche, je crois que c'est vraiment nécessaire et apprécié.

Mme Guilbault : Exactement. Bien, c'est l'objectif, puis, d'ailleurs, ça rejoint, vous disiez tout à l'heure... Bien, oui, pour les petites municipalités, l'introduction du chapitre, on a aussi un plan d'action. Je ne sais pas si vous avez vu, c'est la mesure, je pense, 7 ou... non, 20. En tout cas, le tout premier plan d'action qu'on a déposé sur les relations entre le ministère et les municipalités, parce que vous disiez tout à l'heure : Des fois, c'est plus difficile quand il y a une école qui est sur le réseau ou devant laquelle passe une route provinciale, mais qui est une école dans le lieu municipal, évidemment, tout le monde habite dans une ville avant d'habiter dans une nation, mais, bref.

Alors, ça... Puis nous-mêmes, on s'est imposé un diagnostic, tu sais, la mesure 6 de notre plan : Brosser un portrait des enjeux de sécurité des zones scolaires situées sur le réseau routier sous la responsabilité du MTMD pour mieux cibler les endroits et le type d'intervention à prioriser. Alors, ce que vous dites, là, on a exactement une réponse à ça parce qu'on en est conscients.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : J'étais très contente de voir ça dans le plan, en fait. Mais, comme je vous disais, tu sais, le discours est... Ça fait assez longtemps que je fais ça maintenant, je n'aime pas ça le dire, mais, quand même, que je me souviens les premières fois qu'on rencontrait des gens ou qu'on allait aux municipalités, ou même qu'on discutait avec le ministère comment... on avait beaucoup plus rapidement une fin de non-retour sur l'importance même des problèmes. Ce n'est vraiment plus du tout la même chose, là, ne serait-ce que ce plan d'action là n'aurait pas pu voir le jour il y a 15 ans, donc, je m'en réjouis, là, assurément. Bon, après, il faudra être vigilant sur l'évaluation puis s'assurer que ça fonctionne, ce qu'on a fait, sinon, il va falloir faire différemment.

Mme Guilbault : Oui, c'est sûr, puis se donner aussi un... On n'aura peut-être pas le temps d'aborder la question de la mise en vigueur, mais c'est sûr qu'il faut se donner un délai réaliste, puis sur les aménagements aussi... Il me reste combien de temps...

Le Président (M. Jacques) : 4 min 43 s.

Mme Guilbault : 4 min 43 s. Ah! Bon, bien, parfait. Sur les aménagements justement, puis je le demande un peu à tout le monde, parce que c'est sûr qu'on veut le maximum d'aménagements sécuritaires, là, on le prescrit pour les zones scolaires, mais, bon, considérant... puis on refait aussi le guide, que vous connaissez sûrement bien aussi, là, *Redécouvrir le chemin vers l'école*, on est en train de le mettre à jour à la faveur d'aménagements sécuritaires qui, on peut le penser, vont déborder les zones scolaires dans certains coins parce que les endroits ne sont pas tous faits pareil. Puis, c'est ça, vous qui faites de la recherche, j'imagine, vous en faites dans toutes sortes de milieux, dans toutes sortes d'environnements, dans toutes sortes de tailles de municipalités, puis, moi, c'est ça, mon souci, c'est de dire : Est-ce que c'est réaliste d'obliger des aménagements sécuritaires obligatoires sur des corridors scolaires, alors que

cette notion-là, des fois, est un peu moins précise ou un peu moins facile à circonscrire qu'une zone scolaire, même si on sait qu'il peut survenir des incidents à l'extérieur?

Est-ce qu'il y aurait une façon réaliste de peut-être déborder la zone scolaire, mais sans que ça devienne tellement lourd puis irréaliste que nos plus petites municipalités, vous l'avez dit, ils n'ont pas d'ingénieurs, ils n'ont pas de ressources? La FQM fait un bon travail. Il y a des pools de ressources qui sont mis à leur disposition, et tout ça, mais ils n'ont pas beaucoup de budgets non plus, à un moment donné, c'est le même monde qui paie les taxes. Alors, qu'est ce que vous pensez de ça? Quel est le meilleur équilibre pour susciter le maximum d'adhésion tout en ayant le maximum de sécurité, mais pour ne pas perdre les plus petits joueurs ou ceux qui n'ont pas les moyens de faire des choses de trop grande envergure?

• (12 h 30) •

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : C'est une bonne question, parce que c'est un réel enjeu puis, souvent, malheureusement, ça finit par descendre à l'enjeu monétaire, hein? Parfois même, quand on trouve les ressources pour faire les plans, ça finit par : on n'a pas l'argent pour tout faire. Mais je crois qu'on ne voit peut-être pas assez de bénéfices au réaménagement, même dans les petites municipalités, entre certains centres névralgiques. Je ne suis pas certaine de comment on peut convaincre les municipalités encore, peut-être avec des données, justement, avec une meilleure consultation de la population. Le problème qu'on a souvent dans les consultations, c'est que les parents avec des enfants très occupés, ils ne viennent pas nous dire ce qu'ils voudraient ou ce qu'ils aimeraient. Mais une chose est certaine, c'est que les aménagements de... souvent, dans les noyaux villageois, tout est très proche. Donc, j'aime cette notion de corridor scolaire là, mais, comme je le disais tout à l'heure, moi, je trouve que ça restreint encore. Peut-être que c'est le mot «scolaire», en fait, qui me titille un peu, c'est la notion de corridor, en effet, de parcours, j'allais dire, de vie quotidienne, là, mais entre... Parfois, il y a du parascolaire au centre communautaire qui est juste à deux coins de rue dans une petite municipalité de l'école du village puis, de l'autre côté de la rue, il peut avoir une garderie, donc, les parents font un petit peu tout en même temps.

Une notion de corridor est importante. Peut être qu'il faudrait ajouter là-dedans les destinations et, si on veut obliger les municipalités, bien, mettre la notion de corridor avec des destinations spécifiques, destinations communautaires au final, mais ça serait... ce n'est pas toujours évident. Mais je crois quand même sincèrement qu'aménager ces corridors-là peut avoir des gains devant l'école, où on a déjà mis souvent beaucoup de choses qui fait en sorte qu'il y a de la continuité dans les trajets, notamment les trajets à pied. Mais, bon, on sait bien que les... souvent, particulièrement dans les petites municipalités, on a beaucoup aussi d'autobus, on a... mais on a souvent un certain noyau d'enfants qui pourrait... le parent vient le porter le matin, mais il pourrait lui-même aller à son parascolaire ou au gym de l'autre côté de la rue, mais ne le fait pas, parce qu'il a peur de traverser littéralement un gros boulevard, là, tu sais, une rue principale qui est une route à numéro finalement.

La notion de corridor, là-dedans, je la trouve vraiment importante, parce qu'on a vu, nous, dans nos études sur la marchabilité, par exemple, qu'il y a des coupures dans les trajets, même en milieu urbain, mais... puis, s'il y avait une continuité, bien là, elle marche pour les enfants, mais elle marche aussi pour les aînés, puis elle marche pour n'importe quel adulte qui passe d'une place à l'autre, finalement. C'est évidemment pour le volet monétaire, bien, comme vous le savez, les gens, ils continuent d'avoir des contraventions, même si on affiche vraiment beaucoup nos radars photo. J'ai l'impression qu'il va continuer à avoir de l'argent dans le Fonds de la sécurité routière, non pas que je le souhaite, mais si on continue d'avoir une façon de rapatrier cet argent-là pour des aménagements dans les municipalités, ça va peut-être aider aussi l'enjeu du budget. C'est comme ça que les gens l'utilisent, entre autres, comme vous le savez déjà.

Mme Guilbault : Oui. Est-ce que — il me reste très peu de temps — est-ce que vous avez déjà...

Le Président (M. Jacques) : ...

Mme Guilbault : Huit?

Le Président (M. Jacques) : Huit secondes.

Mme Guilbault : Ah, bon, bien, peut-être que quelqu'un d'autre en parlera, je voulais parler de la table. Mais je vous remercie.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Avec plaisir.

M. Derraji : ...

Mme Guilbault : Ah bon. Bien, parfait. Je vais prendre juste un petit peu de temps parce que la table... J'étais curieuse de savoir si vous siégez ou avez déjà participé à la table sur la sécurité routière.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, je faisais partie, en fait, du comité usagers vulnérables, je crois que ça s'appelait, là. Puis, au début, les chercheurs n'étaient pas beaucoup là. Ensuite, on a eu, avec le Fonds de recherche du Québec, un réseau... on a créé le Réseau de recherche en sécurité routière, qui existe encore à ce jour, qui va potentiellement peut-être changer de forme dans les prochaines années, mais on est un petit noyau de chercheurs en

sécurité routière au Québec. Et donc, après peut-être la deuxième... le deuxième rapport, là, on avait un chercheur sur chacun des sous-groupes, selon nos expertises. Donc, moi, j'étais sur le comité des usagers vulnérables.

Pour être honnête, c'était assez générique ce qu'on faisait dans ces... mais les recommandations qui émanaient finalement de nos sous-comités remontaient à la table. Ces recommandations-là étaient vraiment très bien. Je ne sais pas si l'exercice a été fait de savoir si on les avait toutes mises en oeuvre, par contre. Ce serait intéressant, en fait, de savoir ça, parce que, là, ça fait quand même quelques années que la table n'existe plus. Mais c'est certain que ça nous fait un lien, comme je le disais tout à l'heure, notamment des chercheurs, un lien avec les gens pour leur dire qu'est-ce qu'on fait, puis qu'est-ce qu'on a trouvé, puis s'assurer que les... s'assurer que les actions sont basées sur des faits, finalement, des données probantes qu'on peut avoir en recherche.

Mme Guilbault : Oui. Bien, vous avez probablement vu que c'est la mesure 22 de notre plan, de constituer la table d'action concertée en sécurité routière, donc...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Bien, c'est sûr que...

Mme Guilbault : ...qui ne sera peut-être pas forcément la même table qu'avant, mais on veut reconstituer, justement, une table.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, on a vu ça. Puis nous, on est là, les chercheurs en sécurité routière, on va être là, assurément, si vous nous appelez.

Mme Guilbault : Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre. Maintenant, je cède la parole à l'opposition officielle et à M. le député de Marguerite-Bourgeoys, pour 9 min 37 s.

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. Bien, écoutez, je... Entrée de jeu, là, je trouve ça fascinant. Parce que, souvent, on est comme avec des intuitions. On se dit : Bien, il me semble que ce serait ça qui fonctionnerait ou ce serait ça qui... On a des... donc, en recherche, des hypothèses de base puis on veut faire la recherche pour en arriver avec des conclusions. Puis, votre approche, elle est vraiment scientifique. Puis j'adore parce que c'est à partir du solide, du concret, qu'on est capables de prendre des bonnes décisions. Donc, merci beaucoup pour votre présentation.

J'avais une question, en fait, par rapport à... Vous dites que, bon, à Toronto, on a réduit à 30 km/h. C'était, je crois, 40 ou 50, dépendamment de...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : ...

M. Beauchemin : OK. Puis donc il y a eu une réduction de 28 % du taux des blessés piétons-véhicules à Toronto. J'étais curieux de savoir si, à Montréal, où est-ce qu'on a eu le même genre de situation, puis à Québec aussi, d'ailleurs, là, des réductions à 40 dans les artères, à 30 tout partout ailleurs, etc., est-ce que vous avez fait cette analyse-là aussi pour Montréal et Québec?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Non, pas pour Québec, assurément. Ça fait moins longtemps, il faut dire, que ça a été changé. Les collisions impliquant des piétons, c'est statistiquement des événements quand même rares. Même si aucun n'est justifié, justifiable, assurément, un est déjà un de trop. Donc, ça nous prend quelques années de données. Il y a des collègues qui l'ont fait à Montréal, par contre, pour les zones 40, et ce n'était pas aussi concluant qu'à Toronto. Ce n'était pas pire, si mon souvenir est bon, mais c'était... on n'avait pas vu la réduction attendue, disons, des collisions. Il y a beaucoup d'hypothèses qui peuvent expliquer ça, puis évidemment, la première que tout le monde sortait, c'est qu'on a juste changé les panneaux. Ce n'est pas assez. Puis j'étais plutôt fervente de cette hypothèse, je le suis encore, à certains endroits, particulièrement quand on ne met pas la bonne vitesse dans un bon endroit. On a des exemples à Montréal où on a décidé de mettre ça à 40, mais, tu sais, c'est des artères à trois... deux fois trois voies, avec un terre-plein, tu sais, il n'y a personne qui va rouler à 40 là-dessus, là. Donc, il faut quand même faire attention de ne pas mettre des 30 puis des 40 partout.

Par contre, il y a une notion de zone résidentielle, je dirais, au minimum, Calgary vient de le faire, d'ailleurs, où, là, on n'a plus besoin de panneaux. C'est... Le message qui est envoyé, c'est que tous les quartiers résidentiels sont à 30.

M. Beauchemin : Oui. Oui. Ça fait que, donc, ce que vous dites, finalement, c'est que le plan peut être bon, mais l'exécution n'était peut-être pas bonne?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Je pense... Bien... il faudrait le refaire maintenant, peut-être, là, parce que ça fait déjà quelques années que cette étude-là, avant-après, avait été faite. Ce n'était pas très concluant, mais je pense qu'il y avait autre chose, peut-être, en ligne de compte.

M. Beauchemin : Les appareils de contrôle, là, autoroutier, les ACA, là, qu'on semble donner l'acronyme, là, c'est intéressant, ce que vous disiez tantôt. Donc, la statistique, je pense, que vous avez mentionnée, 43 %?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui. En fait, on est... Mais pas sur l'autoroute, par exemple.

M. Beauchemin : Non, non, non, c'est ça. Mais c'était comme dans des... dans du résidentiel ou...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui. Puis c'est les taux d'infraction, en fait, là, la proportion des gens. Donc, on est passés de 60 % à 40 % de taux d'infraction. 60 %, c'est énorme, quand même, là, hein, dans des zones 30.

M. Beauchemin : Oui. Est-ce que... Puis, des fois, le diable peut être dans le détail, là. Mais, comme les infractions, le 43 %, là, OK, est-ce que c'est du monde... Parce que je sais... Je ne sais pas comment ça fonctionne, là, un ACA en tant que tel, là. Est-ce qu'automatiquement ça vous donne un ticket si vous êtes à 5 km au-dessus de la vitesse? Des fois, ils sont-tu tous programmés uniformément, tout partout à travers le Québec, de cette façon-là? Je ne le sais pas. Mais est-ce que vous avez des statistiques à savoir de par combien les gens dépassaient? Le fameux, tu sais, tu peux rouler à 118 km/h sur l'autoroute, les polices ne t'arrêtent pas. C'est-tu le même concept qui est appliqué là, là?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : C'est plus sévère qu'un policier, assurément, et c'est plus systématique aussi. Mais attendez un peu, je vais vous montrer un graphique, là. Bon, excusez, j'ai comme mille... Ici, en fait... Bien, OK, ça ne répond pas tout à fait à votre question, mais je voulais juste vous montrer ce graphique-là, parce que ça, c'est 42 écoles à Toronto où on a mis des radars. Mais, comme vous avez vu, il y a des zones à 30, des zones à 40, des zones à 50 encore dans ces... Tu sais, ce n'est pas 30 partout à Toronto. Ça fait que vous pouvez voir que, dans le fond, à... Puis, en vertical, c'est vraiment la proportion des gens qui ne respectent pas la vitesse. Donc, dans les zones 40, on a plus d'écoles qui respectaient la vitesse qu'on avait, à moins de 40 % des gens, là, tu sais. Il y a même presque 0 % des gens qui ne respectaient pas. Il y a des gens qui roulent à la bonne vitesse. Par contre, on a quand même la moitié des écoles où il y a énormément de gens qui sont au-dessus de la vitesse encore. Que ce soient 5 km au-dessus de la vitesse ou 15 kilomètres au-dessus de la vitesse, là, évidemment, il y a un impact sur la gravité des blessures, parce que, quand on est frappé à 40, ce n'est pas comme quand on est frappé, là... Je sais que Sandrine est venue hier vous expliquer ça. Donc, c'est... ça importe peu. Par ailleurs, les radars, c'est ça, un des avantages, c'est qu'il n'y a pas de discrimination. Tout le monde... Ils ont évidemment... Bon, je ne suis pas une experte en radar photo, là, mais il y a un «buffer», en bon français, hein, il y a un intervalle où on n'en fait pas à cause de l'erreur intrinsèque, là.

• (12 h 40) •

M. Beauchemin : Une zone tampon.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Une zone tampon. C'est ça. Donc, moins cinq, plus cinq, moins 10, plus 10, là, je ne pourrais pas vous dire exactement le nombre de kilomètres qu'on a une tolérance, mais après, dans les zones scolaires, on a des extrêmes, des gens qui roulent à 70, 80, mais la plupart, ça va être des... de rouler à 50 ou à 55 dans une zone de 30 ou de 40. Tu sais, c'est trop, quand même, tu sais, pour les...

M. Beauchemin : Merci. J'ai combien de temps encore, M. le Président?

Le Président (M. Jacques) : ...minutes.

M. Beauchemin : Bon. Bien, écoutez, je vais... j'aurais deux questions. Je vais essayer de faire une question, deux minutes, l'autre, deux minutes.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Oui, oui, allez-y.

M. Beauchemin : Est-ce que vous avez des statistiques, des... un rapport de recherche quelconque sur l'alcoolémie, 0,08 versus 0,05, de par combien réduisons-nous, en faisant ça, le désastre routier potentiel, etc.?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Dans mon expertise sur les piétons, on s'est beaucoup plus intéressés au taux d'alcoolémie du piéton que du conducteur qui l'a frappé, malheureusement, donc je ne pourrais pas vous répondre là-dessus. Même que, bon, ça pose d'autres questions éthiques, selon moi, là, parce que souvent, le piéton est mort et ne peut pas aller se défendre. Mais, quand même, ma collègue, Marie Claude Ouimet, du Réseau de recherche en sécurité routière, a beaucoup travaillé là-dessus, ça fait que je ne voudrais pas répondre, ce n'est pas mon expertise. Mais, de ce que je comprends, le 0,05 fait des gains. Mais c'est vraiment mon... pas mon expertise.

M. Beauchemin : ...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Je ne pourrais pas vous dire par coeur, assurément.

M. Beauchemin : Mais, intuitivement, donc, selon vous, on est tous du même avis, c'est sûr que ça aide?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Bien, c'est certain que ça aide, parce que les gens ne savent pas non plus qu'est-ce que ça fait, 0,08, tant que ça. Tu sais, quand on fait des tests d'alcoolémie aléatoires, les gens, souvent, pensent qu'ils ne sont pas au-delà de la limite, mais ils le sont, parfois de beaucoup, même. Tu sais, les gens n'ont pas de

conscience, là. Il y a même des endroits où on est rendus à 0, si je me souviens bien, en Europe, là, puis je vois... je ne vois vraiment pas de problème avec ça, là.

M. Beauchemin : D'accord. Et ma dernière question. On parlait... On va rencontrer Vélo Québec demain. Selon vous, rendre les aménagements plus sécuritaires pour les vélos proches des zones scolaires, etc., que ce soit dans le milieu urbain, est-ce que vous avez fait de la recherche là dessus pour les cyclistes en tant que tels? Puis quels sont vos résultats?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : On a fait deux choses. On a regardé beaucoup les interactions piétons-cyclistes, parce que, j'allais dire malheureusement, mais on n'a pas beaucoup de données sur ces collisions-là parce qu'il n'y a pas de véhicule à moteur d'impliqué, donc ils ne sont pas dans les fichiers de la société d'assurance auto. Est-ce qu'on veut ouvrir ça? Je vous laisse ça pour une autre commission parlementaire. Mais, assurément, les interactions piétons-cyclistes ne sont pas plus nombreuses et pas plus dangereuses que celles qu'ils ont avec des véhicules, donc...

M. Beauchemin : Pour les cyclistes, vous dites, ou pour les...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Pour les piétons.

M. Beauchemin : Pour les piétons. OK.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Le piéton qui rencontre un vélo ou le piéton qui rencontre une voiture, les... il y a à peu près la même proportion. Puis on s'entend que, si on se fait frapper par un vélo, c'est pas mal... ça va être moins grave sur nos blessures. Je ne dis pas que ce n'est pas grave, là, mais ça va être moins des blessures graves que si on se fait frapper par un véhicule. Donc, il y a comme une perception, là, de danger qui provient de la part des cyclistes, que nous, on n'a pas vue sur le terrain par rapport aux piétons, assurément.

Par contre, dans nos études sur les aînés en particulier, il y a une réelle peur qui vient de la complexité de la traversée quand il y a des pistes cyclables. Parce que le piéton âgé... puis on pense que c'est la même chose pour les enfants, mais avec les aînés, on l'a fait explicitement, bien, regarder une voie ou deux voies de vélos, regarder une voie d'autos, une autre voie d'autos peut être parfois... Quand on divise, c'est plus facile, à la limite, quand on divise les voies cyclables, donc on regarde les vélos d'un côté, les... Ça complexifie vraiment beaucoup la traversée. Puis nos aînés, qui sont un petit peu parfois en perte cognitive, tu sais, ils ont peur. Évidemment, les cyclistes sont tenus de respecter. Puis souvent, avec des feux, on est capables d'organiser ça dans les intersections très complexes. Donc, je pense qu'il faut être vigilant aux traversées complexes avec des vélos. Mais le problème, pour l'instant, on n'a pas de chiffre sur les blessés, là, il faut aller dans les urgences d'hôpitaux pour ça, là. On espère le faire, d'ailleurs, dans les prochaines années, mais pour l'instant, il y a... ça ne me préoccupe pas plus que les véhicules.

M. Beauchemin : Bien, je fais ça même comme suggestion. Coin Peel et Maisonneuve, à Montréal, il y a la piste cyclable qui est là. Je ne sais pas combien de fois j'ai dû voir des accidents impliquant des vélos puis des piétons. Je travaillais juste à côté pendant plusieurs années, là. Donc, pour moi, c'était comme un endroit où est-ce que j'aurais voulu, en fait, avoir une caméra là juste pour ramasser les données puis essayer de comprendre où est-ce que le bât blesse, parce que c'était flagrant, tellement que ça arrivait souvent, là.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Il y a des configurations de pistes cyclables...

Le Président (M. Jacques) : Merci. Merci beaucoup. Ceci met...

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Ah! pardon. Oui. Je pourrai...

M. Beauchemin : Désolé.

Le Président (M. Jacques) : Ça met fin aux interventions de l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole à M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Nous avons toujours quatre minutes?

Le Président (M. Jacques) : ...

M. Grandmont : Parfait, merci, M. le Président. Et merci pour votre exposé, pour la présentation, c'est extrêmement clair.

J'aimerais... Bien, j'ai beaucoup aimé l'explication, là, sur les... comment sortir... ou quelles préoccupations on devait avoir, ou quels gains on devrait viser quand on veut sortir des zones scolaires, là, pas nécessairement juste viser les cheminements des petits piétons vers le chemin de l'école, mais viser plus large tout déplacement pour être capable à la fois de répondre oui aux besoins des écoliers sur le chemin de l'école, mais aussi en dehors de cette période-là, mais aussi répondre aux besoins des autres usagers piétons.

J'aimerais aller sur les artères qui sont problématiques. Comment faire pour... Parce qu'on sait, là, que ça risque de ne pas changer. C'est le cas de Québec, entre autres, là, il y a des rues locales à 30 km/h, des artères... des collectrices à 40, puis des artères qui demeurent à 50. Mais comment faire des artères sécuritaires pour les piétons alors qu'on sait que c'est là que se concentre la majorité des accidents graves et mortels qu'on veut éviter?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : C'est une excellente question. Je pense qu'on a besoin d'artères dans nos milieux urbains, parfois, là. Je ne pense pas qu'on puisse les éliminer. Mais l'enjeu est aux traversées, en fait, je viens d'en parler, des traversées complexes quand on a des pistes cyclables. Mais, quand il n'y en a pas, c'est le nombre de voies, le peu de temps qu'on va laisser, par exemple, à, tu sais, donc la programmation des feux, la visibilité aussi des piétons, que ce soit le soir en termes d'éclairage ou que ce soit en termes de marquage, même si on sait que le marquage n'a pas tant d'effet que ça. C'est une... C'est la combinaison de tout ça qui fait une différence. Et je crois qu'on peut faire vraiment mieux aux traversées d'artères.

De toute façon, c'est 60 % de nos collisions avec des piétons qui sont aux intersections. Puis je ne me souviens plus de la statistique juste aux artères, mais, tu sais, les piétons, ils ne se lèvent pas un matin en disant qu'ils vont traverser n'importe où puis qu'ils vont mourir, là, hein? La plupart du temps, quand ils sont frappés, c'est à l'intersection. D'ailleurs, les aînés, je n'en ai pas parlé parce qu'on parlait de zones scolaires... mais les aînés respectent beaucoup plus aussi les feux, etc., que le reste de la population. Donc, ces deux populations-là, qui sont surreprésentées pour... quand on parle des aînés dans les collisions, c'est à l'intersection, les enjeux. Donc, ça veut peut-être dire que les véhicules vont attendre... les conducteurs vont attendre plus longtemps, par exemple, ça veut dire qu'on va mettre toutes sortes de phases. C'est vraiment là où on peut faire un gain, je crois. Parce qu'on est pris avec les artères, disons-le...

M. Grandmont : Parfait. Vous avez parlé aussi, là, d'environnement qui pardonne. Parce que, dans la Vision Zéro, en fait, on comprend... on prend pour acquis que les humains sont faillibles, vont faire des erreurs. Ça fait que, même si on met des aménagements, puis de la signalisation, puis des photoradars qui vont réduire leur vitesse, il risque d'y avoir des humains qui font des erreurs de jugement... peu importe. Comment on crée des rues ou des aménagements qui pardonnent?

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : Bien, on parlait de vitesse depuis tout à l'heure.

M. Grandmont : Vitesse.

Mme Cloutier (Marie-Soleil) : De réduire la vitesse, ça nous permet d'adapter notre comportement comme conducteurs, en particulier. Puis le... Et même, ça va donner plus de temps, même aux piétons, pour se reculer sur le trottoir, par exemple. Donc, évidemment, la vitesse est une des façons, par l'aménagement, par la réglementation, par la sensibilisation, où on va pouvoir avoir un gain sur pardonner nos erreurs à la fois du conducteur et des autres usagers.

Par la suite, c'est une question d'attribution de l'espace aussi. On parlait des intersections. Mon intersection d'artères, on a rarement, là, ce qu'on appelle une avancée de trottoir, tu sais, un bout de trottoir de plus pour s'assurer que le piéton soit visible puis que lui soit capable de voir le trafic, on voit plus ça en quartier résidentiel, mais c'est vraiment une excellente façon de pardonner, finalement, de faire en sorte que... Les enfants sont petits, on ne les voit pas. On n'a pas parlé d'angles morts ici, là, le pilier A. Il y a toutes sortes de choses qui se passent dans nos nouveaux gros... trop gros véhicules. Pardonner au conducteur qui aurait... le pauvre enfant trop bas qu'il n'aurait pas vu. Si je recule la ligne d'arrêt, c'est... Il y a des choses assez simples à faire qui donnent de l'espace entre les usagers puis du temps. Finalement, c'est ça, en gros, pardonner, c'est donner de l'espace puis du temps pour que les gens réagissent puis qu'on évite la collision.

M. Grandmont : Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.
Et je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 50)

(Reprise à 15 h 05)

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 : la ville de Montréal, la Fédération des transporteurs par autobus, l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure et l'Association pour la santé publique du Québec.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de la ville de Montréal. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre présentation, et la période d'échange avec les membres de la commission se poursuivra par la suite. Donc, je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé.

Ville de Montréal

Mme Mauzerolle (Sophie) : Merci beaucoup, M. le vice-président. Merci beaucoup, Mme la ministre, députés et députées. Mon nom est Sophie Mauzerolle, comme je le mentionnais, responsable des transports et de la mobilité au comité exécutif de la ville de Montréal. Je suis accompagnée de M. Pascal Lacasse, M. Thomas Fortin, qui sont du service d'urbanisme et de mobilité, et M. Marc-André Dorion du SPVM.

D'abord, bien, merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui. Ça me fait immensément plaisir, là, d'être avec vous pour pouvoir partager la posture de la métropole de la ville de Montréal à l'égard du projet de loi 48, là, qui a été déposé dans la foulée du plan d'action en sécurité routière du gouvernement du Québec.

Vous n'êtes pas sans savoir que, pour la ville de Montréal, la question de la sécurité routière, c'est une priorité. C'est un dossier sur lequel on travaille ardemment depuis plusieurs années déjà. D'une part, parce que des déplacements sécuritaires pour tout le monde, c'est la clé pour que nos quartiers restent des milieux de vie complets, conviviaux, que nos citoyens, citoyennes, là, aient une qualité de vie. Et c'est ce qui permet, entre autres, à nos enfants de se rendre à l'école, au parc à pied, ce qui permet à nos aînés de rester chez eux, de vieillir chez eux en santé, ce qui permet aussi à de plus en plus de citoyens et citoyennes de se déplacer autrement qu'en auto solo. Mais la sécurité routière, c'est surtout ce qui sauve des vies.

Donc, c'est pourquoi, là, la ville de Montréal adhère, depuis 2016, à la Vision Zéro, qui vise, comme vous le savez, là, zéro décès et blessé grave sur nos routes d'ici 2040. Cette vision-là, elle s'est traduit par plusieurs interventions sur le territoire, que ce soit par exemple la mise en place d'un programme de sécurisation aux abords des écoles, un programme de sécurisation pour les personnes âgées, l'élaboration d'un guide d'aménagement des rues, l'élaboration d'une charte des chantiers et des exigences dans les devis techniques, là, pour, par exemple, imposer des barres latérales sur les véhicules lourds, entre autres choses.

Ce qui est très intéressant, c'est qu'on est à même de le constater, là, les réaménagements qu'on fait, les changements qu'on a opérés aussi, là, dans les pratiques de la ville, ont vraiment eu des effets réels sur le bilan routier. Il y a une réduction des blessés graves, là, qu'on constate dans les dernières années. Reste malheureusement la question des décès. Malheureusement, là, malgré les millions de dollars qu'on investit en sécurité, malgré tous les aménagements piétons, cyclables qu'on met en place, malgré la multiplication des dos d'âne, des saillies de trottoir, malgré vraiment nos efforts de tous les instants, le bilan des décès sur les routes de la métropole, mais aussi plus largement, là, sur celles du Québec, demeure stable. En effet, juste sur le territoire de Montréal, là, c'est près d'une trentaine de collisions par année qui se concluent par un décès. Donc, on a beau viser la Vision Zéro, transformer notre ville en ce sens-là, on veut parfois, là... on se bute, parfois finalement, là, aux limites du champ d'action municipale actuel.

C'est pourquoi, là, la ville de Montréal accueille très favorablement la volonté du gouvernement de prendre action en matière de sécurité routière avec ses partenaires, que ce soit, comme je le mentionnais précédemment, via le plan d'action qui a été déposé l'automne dernier, ou via, là, ce projet de loi ci qui va nous permettre, là, d'opérationnaliser certaines de ces premières étapes-là. La volonté gouvernementale qui est exprimée par le projet de loi de rendre disponibles plus de photoradars à l'usage des municipalités, de revoir à la hausse certaines amendes en lien avec certaines infractions, de transformer des infractions liées aux radars photo en sanctions administratives, aussi, d'établir la limite de vitesse maximale à 30 km/h dans les zones scolaires est louable. Donc, on tient vraiment, là, à féliciter le gouvernement pour l'adoption de cette approche et on salue, là, évidemment la présentation du projet de loi, puisqu'on considère que c'est une opportunité vraiment, là, pour réaliser des nouveaux gains majeurs en matière de sécurité au profit de tous les usagers, mais principalement des usagers les plus vulnérables, dont les piétons.

• (15 h 10) •

Dans son communiqué, là, qui annonçait le projet de loi, la ministre a dit vouloir opérer un véritable changement de culture en matière de sécurité routière. Évidemment, Montréal partage ardemment cet objectif-là et on est convaincus de la plus-value des photoradars pour y arriver. On sait à quel point ils sont efficaces pour améliorer la sécurité routière. On l'a vu via des analyses des projets pilotes qui ont montré qu'ils contribuent à réduire les collisions, à favoriser le respect de la vitesse affichée et aussi à améliorer, là, le respect des règles par les conducteurs. Bref, on sait que ça contribue, là, directement à diminuer les comportements qui provoquent des collisions et des décès.

Toutefois, la ville de Montréal estime que le potentiel des photoradars et des autres appareils de contrôle est peut-être sous-exploité. On juge qu'il y a quand même, là, certaines conditions... un certain nombre de conditions qui doivent être réunies pour maximiser leur efficacité. Les études le démontrent, d'ailleurs, que les radars gagnent en efficacité s'ils sont opérés de manière constante sur de longues périodes, s'ils sont non prévisibles, difficiles à éviter et, évidemment, s'ils sont installés là où les offenses surviennent. C'est pourquoi la ville de Montréal souhaite un déploiement à grande échelle des appareils de contrôle automatisés sur son territoire pour pouvoir, là, répondre aux défis importants en matière de sécurité routière.

La ville de Montréal estime donc que le nombre de photoradars actuellement prévus pour la province de Québec reste trop modeste par rapport à la population. En comparaison, là, la ville de Toronto a, en ce moment, 75 photoradars et des caméras aux feux rouges à 282 intersections. Pour l'instant, la ville de Montréal, là, en compte huit. Donc, pour vraiment être en mesure d'assurer une couverture optimale du territoire, la ville de Montréal souhaiterait

pouvoir acquérir un plus grand nombre et une diversité de systèmes de détection. Ça implique, là, de prévoir la possibilité d'acquérir des systèmes supplémentaires au-delà des 250 qui sont déjà annoncés.

Il faut savoir aussi que la ville de Montréal, tout comme les autres municipalités, là, d'ailleurs, a une connaissance fine de son territoire. On a aussi développé, au fil des années, une expertise non négligeable en matière de sécurité, et ça en fait, en fait, là... Les municipalités sont les mieux placées pour identifier les besoins de sécurisation, les endroits et les façons d'intervenir au bénéfice de la population, d'où le souhait d'une gestion autonome de ces dispositifs-là.

En plus de cette autonomie-là, on pense que les municipalités devraient bénéficier d'une flexibilité accrue. La ville de Montréal a déjà identifié, là, plusieurs cibles potentielles pour le contrôle automatisé, notamment pour les passages aux feux rouges et la vitesse aux intersections. On a aussi plusieurs écoles, plusieurs zones scolaires qui nécessitent une surveillance accrue, principalement celle qui se trouve sur le réseau artériel. Donc, la ville souhaite pouvoir utiliser les appareils de contrôle de manière flexible en les déplaçant entre plusieurs sites, là, pour pouvoir d'une part augmenter la perception du risque, mais aussi sécuriser plusieurs sites, là, avec un seul appareil. Cet usage plus flexible là va aussi nous permettre une meilleure collecte de données, puis ça va nous permettre aussi, là, de renforcer la...

(Panne de son)

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

(Suspension de la séance à 15 h 13)

(Reprise à 15 h 14)

Le Président (M. Jacques) : Bon, nous revenons en... en cours. Donc, nous avons perdu quelques instants de votre témoignage. Donc, nous allons reprendre, là, où est-ce que vous en étiez rendus.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, écoutez, je ne sais pas quand je vous ai perdus, mais j'en étais, là, à expliquer à quel point la ville souhaitait un déploiement à grande échelle des appareils de contrôle automatisés sur son territoire. D'une part, là, on juge que les besoins sont immenses, là. À titre comparatif, là, Toronto dispose de 75 photoradars actuellement, ont des caméras aux feux rouges à 282 intersections. En comparable, la ville de Montréal en a huit pour l'instant. Donc, on souhaite vraiment pouvoir assurer une couverture optimale, et ça voudrait dire, là, d'avoir... d'acquérir des systèmes supplémentaires au-delà du 250.

J'évoquais aussi le fait que la ville de Montréal, au même titre que les autres municipalités, avait une connaissance fine de son territoire et avait développé, là, au fil des années une expérience non négligeable en matière de sécurité, et ce qui faisait, là, qu'on était les mieux placés pour identifier les besoins de sécurisation, les endroits et les façons d'intervenir, là, au bénéfice de la population.

Et, ensuite, je mentionnais le fait qu'on pensait aussi que les municipalités, là, devraient bénéficier d'une flexibilité accrue, que la ville de Montréal, on a déjà identifié plusieurs sites potentiels pour le contrôle automatisé, notamment, là, des intersections plus problématiques, mais aussi plusieurs zones scolaires qui nécessitent une surveillance accrue, dont celles qui se trouvent, là, sur notre réseau artériel. Donc, on souhaite pouvoir utiliser des appareils de manière flexible, pouvoir les déplacer d'un site à l'autre, nous permettant, là, d'augmenter la perception du risque, mais aussi nous permettre, là, d'élargir la couverture, puisqu'un appareil pourrait servir à plusieurs endroits. Cet usage plus flexible là nous permet aussi, là, de collecter plus de données de circulation et ce qui nous permet d'avoir une connaissance encore plus fine de notre territoire et des interventions à mettre en oeuvre.

Je pense que j'étais à ce stade-ci quand ça a coupé. Donc, la ville est extrêmement favorable aussi à des nouveaux types d'infractions, par exemple, l'interblocage, surveiller les virages interdits, ce qui pourrait aussi, là, contribuer à réduire la délinquance. Évidemment, la ville souhaite être associée, là, à l'élaboration des règlements, là, qui concerneraient ces sanctions-là, puis, évidemment, on va répondre présent pour participer à des projets pilotes, là, qui nous permettraient de les mettre en oeuvre.

En ce qui concerne maintenant le traitement de la preuve, et dans la même logique d'autonomie, la ville de Montréal, à l'instar de celle de Québec, propose la décentralisation des opérations de traitement de la preuve à l'échelle municipale. Dans la perspective d'une augmentation importante des ACA dans les prochaines années, un centre de traitement de la preuve satellite nous permettrait, là, d'être contributifs en augmentant la capacité de traitement des sanctions, dont le volume, évidemment, va augmenter aussi. Parallèlement à ça, Montréal soutient l'introduction aussi d'un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certains manquements, là, en adéquation avec ce qui a déjà été proposé dans le projet de loi 40.

La ville de Montréal insiste aussi sur la nécessité d'obtenir une plus grande autonomie financière. En ce moment, on envisage la création d'un fonds qui serait dédié à la sécurité routière, qui serait alimenté, là, par les revenus du contrôle automatisé, entre autres, pour couvrir les dépenses qui y sont associées. On pense que c'est une approche, là, qui simplifierait de beaucoup la gestion financière puis qui accélérerait les transferts de fonds, là, nécessaires aux dépenses courantes.

Maintenant, concernant les zones scolaires et les écoles, évidemment, la ville de Montréal soutient la réduction à des vitesses à 30 km/h, c'est un travail, là, qu'on a déjà entamé depuis plusieurs années, donc, dans les zones scolaires

et l'obligation d'aménager ces zones-là. On soutient aussi plus largement, là, l'idée d'abaisser la vitesse de base dans les agglomérations de 50 km/h à 30 km/h. Cela dit, on tient quand même à le souligner, tu sais, les aménagements, ça nécessite énormément de ressources financières, de ressources humaines. À titre d'exemple, là, pour notre programme de sécurisation aux abords des écoles l'an passé, pour sécuriser le périmètre, là, autour de 30 écoles, ça a été 10 millions d'investissements. On a 550 écoles sur notre territoire.

Finalement, la ville estime que la sécurité routière devrait aussi être étendue au-delà des limites strictes des zones scolaires. Comme plusieurs de nos partenaires nous le rappellent, là, c'est vraiment l'ensemble du parcours vers l'école qui doit faire l'objet de mesures de sécurisation. Donc, on souhaiterait, là, qu'il y ait l'introduction d'une notion de «corridor scolaire» dans le projet de loi pour pouvoir tenir compte, là, de ces préoccupations puis garantir une sécurité globale sur l'ensemble du parcours scolaire. Ça nous permettrait, entre autres, d'intervenir plus spécifiquement, là, sur notre fameux réseau artériel, où il y a une grande proportion de collisions qui a lieu en ce moment, mais où il est plus difficile de mettre en place des mesures physiques.

On souhaite, évidemment, là, contribuer à la révision du guide pour l'aménagement sécuritaire des zones scolaires pour y apporter notre expérience puis aussi pour pouvoir mettre en lumière, là, la... les spécificités territoriales de Montréal, le caractère dense de nos quartiers.

Finalement, du côté des amendes, la ville propose une modification, là, pour certaines infractions. On souligne aussi certains enjeux liés à l'application de l'article 386, paragraphe 4° du CSR, qui interdit d'immobiliser un véhicule «dans une intersection, sur un passage pour piétons ou cyclistes identifié par une signalisation appropriée [...] ni à moins de 5 m de ceux-ci». Il y a eu des jugements, là, de la Cour supérieure qui ont déclaré que cette distance de 5 mètres devait être mesurée à partir de la chaussée transversale en l'absence de passage pour piétons. Mais la ville estime, de son côté, là, que ça ne correspond pas aux bonnes pratiques de conception des rues, puis on aimerait vraiment pouvoir trouver une solution, là, pour s'assurer qu'on puisse améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, là, en dégageant visuellement les trottoirs à chacune des intersections.

• (15 h 20) •

Donc, en conclusion, j'aimerais nous inviter collectivement à ne jamais cesser de se préoccuper de sécurité routière. Le projet de loi qui est devant nous, on le rappelle, est un geste important, on en est très contents, d'autres devront suivre, par ailleurs. Et tous les aménagements, toutes les mesures qu'on met en place ne seront jamais suffisants tant et aussi longtemps que le parc automobile va continuer de croître, et surtout que la taille des véhicules va continuer à augmenter. On le sait, toutes les études le démontrent, plus les véhicules sont grands, plus ils sont dangereux. Donc, il y a vraiment une réflexion, là, à ce sujet, qui va s'annoncer... qui s'annonce déjà nécessaire, puis j'ai vraiment confiance qu'on va pouvoir trouver, en toutes et tous autour de la table, là, des partenaires pour pouvoir mener cette réflexion-là.

Je tiens à réitérer l'accueil favorable de la métropole au projet de loi 48, qui contient vraiment des mesures importantes qui viennent concrétiser la Vision Zéro, une vision renouvelée...

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme Mauzerolle, ça fait...

Mme Mauzerolle (Sophie) : C'est beau.

Le Président (M. Jacques) : ...on vous a laissé aller avec plus...

Mme Mauzerolle (Sophie) : Il restait une phrase...

Le Président (M. Jacques) : ...plus de quatre minutes sur le temps de la ministre. Donc, je vais céder la parole, maintenant, à Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous tous. Mme Mauzerolle, très heureuse de vous retrouver, à distance, mais quand même, à vous retrouver, avec vos trois collègues. Merci d'avoir pris le temps cet après-midi de nous faire... on avait reçu le mémoire, évidemment, là, mais de nous en faire l'exposé avec... Évidemment, on attire l'attention sur certains points, en 10 minutes, on ne peut pas... on ne peut pas tout couvrir, mais c'est un très bon exposé, donc merci beaucoup.

Merci aussi pour tout le travail qu'on fait ensemble. Là, on parle du projet de loi 48, mais évidemment qu'on a beaucoup de chantiers, à la fois au sens propre et figuré, en matière de mobilité avec vous. Donc, merci de façon générale pour tout ce qu'on fait ensemble, entre autres, en sécurité routière.

Il y a plusieurs choses intéressantes que vous avez dites, puis, je dirais, moi, je trouve ça super intéressant qu'on ait la ville de Montréal aujourd'hui, parce qu'hier on a eu l'UMQ, la FQM. Sinon, on a eu des groupes qui n'étaient pas à proprement parler des municipalités ou qui... tu sais, les... la FQM, l'UMQ n'étaient pas des municipalités comme telles, mais des unions municipales, donc, ça revient un petit peu au même, mais on n'a pas eu de municipalité comme telle, alors... Et là on a la plus grande ici aujourd'hui.

Donc, vous, vous vivez des enjeux, parce qu'on parle beaucoup des petites municipalités. Il y a des enjeux propres aux petites municipalités, qui, des fois, ont des routes dans des environnements très, très, très différents que ce que vous, vous avez à Montréal, dans des milieux très densifiés. Donc, je trouve ça très intéressant, puis j'aurais envie peut-être de commencer là-dessus, sur les aménagements, puis ensuite j'aurai... sur les ACA aussi, mais sur les aménagements, puis c'est un débat qu'on a eu depuis hier... bien, un débat, une réflexion, une conversation qu'on a eue

depuis hier sur la notion de corridor versus zone scolaire, dans le Plan d'action en sécurité routière, que je sais que vous connaissez tous très bien.

Parce que, comme je dis souvent comme contexte, ce projet de loi là, c'est un des moyens pour mettre en oeuvre le plan d'action, six sous-mesures, précisément, du plan d'action pour lesquelles on avait besoin d'un projet de loi, mais il y a, par ailleurs, plein d'autres affaires dans le projet de loi... dans le plan d'action, c'est-à-dire. Mais donc, c'est ça, alors, dans le plan d'action, on parle de rendre obligatoires des aménagements sécuritaires dans les corridors... dans les zones et les corridors scolaires. Dans le projet de loi, on parle des zones scolaires, parce que la réflexion était de dire : Les zones, c'est plus facile à circonscrire. Le corridor, ça peut être toutes sortes de choses.

Vous, vous parlez de chemin vers l'école, et vous, vous êtes tellement une grande ville, ça fait que vous avez de tout, là, vous avez de tous les types d'environnements plus en banlieue, plus en... plus milieu central avec des artères très passantes, dans des plus petites rues résidentielles. Donc, l'équilibre que nous, on cherchait à avoir en mettant dans le projet de loi «zone scolaire»... Bien, en disant : Ça devient le minimum, ça n'empêche pas les municipalités d'aller plus loin, d'autant plus qu'on est en train de revoir le guide *Redécouvrir le chemin vers l'école*. D'ailleurs, vous participez, via les divers comités, là, à toutes ces réflexions-là qu'on peut avoir. Donc, qu'est-ce que vous pensez de ça? Est-ce que c'est nécessaire d'aller plus loin? Si on prescrit quelque chose de trop précis par rapport aux moyens disponibles, par rapport à la réalité des choses, qu'est-ce que... comment vous voyez ça?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, en fait, nous, on estime qu'il faut mesurer à peu près un rayon d'un kilomètre autour d'une école, là, pour prendre en considération le parcours d'un élève en mobilité active. Donc, c'est sûr que... Et c'est quelque chose qu'on nous... sur lequel on nous interpelle beaucoup, là. On vient de terminer des commissions, une commission, pas parlementaire, mais une commission ville de Montréal sur le sujet, où il y a vraiment plusieurs intervenants qui sont venus nous expliquer que de sécuriser strictement les coins de rue de l'école n'était pas suffisant pour offrir, là, finalement, un parcours sécuritaire. Donc, c'est sûr que, de notre côté, d'élargir un peu, là, le secteur aux abords des écoles, pour pouvoir garantir la sécurisation de l'ensemble du cheminement, ça nous semble une orientation intéressante, là. Nous, c'est ce vers quoi on plaide.

Puis vous avez tout à fait raison, par exemple, Mme la ministre, de dire qu'on a énormément de territoires divers et d'implantations différentes de nos écoles. Donc, c'est sûr que ça va nécessiter aussi une flexibilité, là, dans le cadre de l'aménagement du guide. On parle souvent d'un cocktail de mesures, on a une boîte à outils de mesures, puis ce qu'on veut, c'est être en mesure de mettre la meilleure mesure au meilleur endroit puis que ce ne soit pas trop, là, strict par rapport aux impératifs, là, des... du déploiement des mesures qu'on va mettre en place.

Mme Guilbault : Bien, effectivement, puis... parce que, tu sais, c'est ça, si on prend l'exemple... puis c'est parce que je vois que vous avez quelqu'un du SPVM, si ma vue est bonne, qui est avec vous, tu sais, souvent... Parce que la surveillance policière peut devenir un des éléments aussi pour favoriser le respect, tu sais, la sécurité, puis tout ça, parce que tu peux faire tous les aménagements, mais, à un moment donné, des fois, puis dans une grande ville comme la vôtre, tu sais, il y a des rues tellement passantes, et tout ça, ça fait que, j'imagine, c'est une combinaison d'éléments avec la surveillance policière, mais, en même temps, en quantité de policiers qu'on a, ils ne peuvent pas faire ça à temps plein non plus. Puis je sais que vous avez aussi un programme de sécurisation...

Mme Mauzerolle (Sophie) : Aux abords des écoles.

Mme Guilbault : ...programme de sécurisation aux abords des écoles, c'est ça. Donc, comme vous avez ce programme-là, est-ce que... dans le fond, les modalités de ce programme-là que vous aviez... Bien, premièrement, quel genre de résultats ça a donné l'année dernière? Je ne sais pas depuis quand vous avez ce programme-là, mais pour... peut-être pour la dernière année. Puis est-ce que ce dont on est en train de discuter, c'est un peu ça, les modalités du programme? Est-ce que c'est ça, la vision derrière le programme? Est-ce que vous avez un 100... un kilomètre, c'est-à-dire, autour des écoles puis comment... En tout cas, bref, de quelle façon est-ce que ça se concilie avec ce que nous, on vient proposer dans le projet de loi?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, quelques éléments. Le programme date de 2019, donc ça fait cinq ans qu'il est fonctionnel. On a sécurisé, là, près de 100 écoles pour un bénéfice de 46 000 écoliers. L'an passé, c'était une trentaine d'écoles. Et plus les années vont, plus on augmente le volume d'écoles qu'on vient sécuriser. Et, en fait, ce sont, là, les arrondissements, donc les différents quartiers de la ville, qui soumettent des aménagements, donc, parce qu'ils sont les mieux à même, là, de nous proposer les meilleurs aménagements pour la réalité de leur territoire, suite à quoi nous, on finance ces aménagements-là.

Là où je pense que le projet de loi que vous déposez est extrêmement intéressant et bénéfique pour nous, je le mentionnais tout à l'heure... c'est beaucoup plus facile pour nous de venir intervenir sur des petites rues locales, venir mettre des saillies de trottoir, des dos d'âne, ce qu'on a plus de difficulté à faire sur les plus grandes rues, sur les rues artérielles, où là il y a de la circulation de transit, il y a parfois des voies réservées d'autobus, on doit s'assurer, là, du cheminement des ambulances, donc où c'est plus difficile de venir mettre en oeuvre des interventions physiques, mais où il y a beaucoup de collisions qui ont lieu, un haut pourcentage de collisions qui ont lieu, puis on a beaucoup d'écoles aussi qui sont sur le réseau artériel. Donc, la possibilité de pouvoir venir installer des radars photo, pour nous, ce serait vraiment une plus-value, un gain, parce qu'on sait que ça a des... vraiment des impacts sur le comportement des automobilistes, puis ça viendrait nous aider à sécuriser ces secteurs-là qui sont un petit peu plus complexes en matière d'aménagements physiques à sécuriser.

Mme Guilbault : Puis est-ce que vous avez... Parce qu'on parle des zones scolaires. Là, je comprends que vous êtes en faveur du fait de réduire à 30 km/h la vitesse dans toutes les zones scolaires, et pour les heures des... pour le règlement sur les heures des zones... les modalités... je ne sais pas comment il s'appelle exactement, là, le règlement... le règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire, ça, c'est une des mesures de mon plan d'action, donc on réfléchit là-dessus. Actuellement, c'est... les zones scolaires sont de 7 heures à 17 heures, de septembre à juin. Vous, qu'est-ce que vous pensez de ça? Est-ce que vous êtes en faveur du statu quo? Est-ce que vous êtes en faveur du 24/7, 365 jours par année ou d'autres... d'une autre option?

Mme Mauzerolle (Sophie) : C'est sûr que nous, de notre côté, depuis plusieurs années déjà, on travaille à réduire le kilométrage de manière générale, là, donc à réduire à 30 km/h en tout temps. Donc, nous, on voit de manière très favorable, là, le fait qu'il y ait cette intention-là. Cela dit, au même titre qu'à la ville de Montréal, on a différents secteurs, différents types de densité, différents types d'aménagements, là, je pense qu'il peut y avoir une flexibilité puis que les municipalités, là, je le réitérais tout à l'heure, là, sont à même, avec la connaissance de leur territoire, là, de mettre en place la meilleure stratégie à cet égard-là. Mais nous, de notre côté, on plaide beaucoup, là, pour une réduction des limites de vitesse de manière générale, là, à l'échelle de la ville, peu importe, là, le moment de la journée.

• (15 h 30) •

Mme Guilbault : Parfait. Donc, sur les radars photo... Là, il me reste, c'est ça, cinq minutes. Pour les radars photo, bien, c'est sûr que là moi, je trouve ça très intéressant. Je regarde la recommandation un, deux, trois, il y a des nuances, là, mais, en général, l'appui à plus de radars photo, ça, je pense, c'est une évidence. Puis, quand vous dites, c'est la recommandation trois, l'autonomie, oui, c'est ça, la... «demande que le projet de loi assure une autonomie du choix et de la désignation des sites d'opération». Puis ça va... Je vais le jumeler avec la... sur les revenus, là, en tout cas, une autre recommandation, donc, parce que, comme vous le savez, tu sais... puis là il y avait, avec les radars photo qu'on a actuellement, c'était dans le cadre d'un projet pilote de coopération municipale auquel vous avez participé, qui prévoyait la manière de choisir les sites, qui prévoyait aussi le partage des revenus. Alors, dans le projet de loi, nous, ce qu'on propose... mais qui faisait en sorte que le gouvernement demeurerait le gestionnaire du parc, si on veut, là, de... d'ACA.

Ce qu'on propose, en ce moment, c'est la même chose, donc on transpose pas mal le même principe, parce que, pour nous, il y a une logique de dire : C'est nous qui allons piloter les... Là, on a fait un appel d'intérêt, ensuite de ça, éventuellement, un appel d'offres, l'acquisition, et tout ça. Parce qu'il y a beaucoup de frais qui découlent de ça, tant de l'acquisition que l'installation, l'utilisation, la gestion, etc., l'entretien. Et ça permet donc un contrôle, ça permet de s'assurer de respecter l'ensemble des critères, qui sont d'importance pour divers partenaires, ça permet... ça peut permettre une économie d'échelle, une meilleure attractivité, etc.

Et ensuite de ça... puis vous le voyez à l'article 12, là, troisième... je ne sais jamais si on dit alinéa ou paragraphe, en tout cas, numéro trois, après les chantiers, il y a l'entente avec les municipalités. Puis, donc, ce sera un règlement qui fait en sorte qu'on va déterminer ensemble les critères pour le choix de la localisation et qu'on peut aussi avoir une entente avec une municipalité sur le partage des revenus une fois qu'on aura déduit les frais fixes, les frais de gestion, et tout ça.

Parce que, comme vous le savez peut-être... puis là je ne sais pas à Montréal à quel point ça peut s'appliquer, mais, des fois, il y a des radars qui ne sont pas nécessairement très, très, très rentables, mais qu'on a intérêt à mettre quelque part quand même parce qu'ils protègent vraiment les gens, là, même si ça ne génère pas beaucoup de contraventions. Donc, autrement dit, il peut y avoir des radars déficitaires. Alors, c'est pour ça que, dans l'ensemble, d'avoir un gestionnaire global et d'avoir, comme, les revenus globalement, déduire les frais, puis après ça se distribuer les excédents puis les retourner aussi en... les distribuer puis les réinvestir en sécurité routière, ça nous paraissait le meilleur principe pour tout ce que je viens de décrire. Puis c'est un peu ça qu'on... en fait, c'est essentiellement ça qu'on conserve dans la proposition qu'on fait. Donc, qu'est-ce que vous pensez, vous, de ça?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, comme on l'a... comme on l'a mentionné, nous, c'est sûr que, dans la mesure où on veut augmenter massivement le volume, donc le nombre d'appareils, ça nous paraît quand même assez lourd, là, en matière de mécanique si on doit faire, là, valider. Bien qu'on collabore très bien puis qu'évidemment, là, vous prenez en considération, là, nos préoccupations et nos demandes, de devoir faire valider systématiquement les endroits où on les déploie, surtout dans un contexte où on souhaiterait pouvoir les déplacer...

Là, en ce moment, on a huit photoradars à la ville de Montréal, quatre qui sont mobiles, et on voit vraiment à quel point les photoradars mobiles sont un outil extraordinaire, parce que ça nous permet de les déplacer, donc d'avoir, là, une couverture beaucoup plus large. Donc, on pense que, dans un contexte où on souhaite avoir un haut volume de photoradars, d'avoir la flexibilité de les déplacer, le fait de pouvoir, là, les gérer, comment je pourrais dire, du début à la fin, nous semble vraiment beaucoup plus... beaucoup plus efficace et flexible, là, en matière de mise en oeuvre, que de devoir faire l'aller-retour avec le gouvernement, là, bien que... bien qu'on sait que vous êtes très enclins, là, à prendre en considération, comme je le mentionnais, là, nos besoins et nos demandes.

Ça demeure aussi un... les photoradars, on sait que c'est... effectivement, ça engendre des coûts, mais c'est aussi une source de revenus, là. Donc, nous, on est confiants qu'on pourrait autofinancer, là, l'ensemble du processus en gardant un site satellite pour le traitement des sanctions, si, d'autant plus, il y a des sanctions qui deviennent des sanctions administratives pécuniaires qui sont beaucoup plus légères dans le traitement.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met...

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : L'opposition officielle donne un peu de temps à la ministre, donc je... vous pouvez poursuivre.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Parfait. Bien, merci à mon collègue de Nelligan, qui me donne une petite minute de plus. Parce que, justement, vous l'avez dit, là, sur le traitement des... sur la recommandation numéro cinq, dans le fond, là, est-ce que je comprends que vous... Bien, d'abord, vous êtes à l'aise avec le nouveau concept de SAP qu'on introduit. Est-ce que je comprends que vous êtes disponibles pour gérer finalement ces amendes-là, ces... bien, que ce soient les... le pénal, là vous parlez ici du pénal, ou que ce soient les SAP, vous vous rendez disponibles pour gérer ça, vous êtes ouverts à le faire?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, c'est ce qu'on souhaiterait pouvoir regarder, là, dans un deuxième temps, là. Il y a différentes dispositions, là, du projet de loi qui vont devoir se transformer en réglementation. Mais oui, la posture de la ville, c'est qu'on est ouverts, là, à avoir, d'une part, un site satellite, là, pour pouvoir faire le traitement de la preuve, à la fois pour ce qui est des sanctions pénales, que pour ce qui est des sanctions... les SAP, là, donc, qui sont le volet administratif un petit peu plus léger, là, des sanctions qui seront données.

Mme Guilbault : Parfait. Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci. M. le député de Nelligan, pour 12 minutes... 11 min 22 s maintenant.

M. Derraji : Merci, M. le Président. Merci à vous quatre, merci pour la présentation et la participation dans les travaux de notre commission. En fait, c'est dans le même sens. Donc, aujourd'hui, vous êtes venus en commission parlementaire demander que le programme soit géré d'une manière autonome par la ville de Montréal.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Tout à fait.

M. Derraji : OK. Vous évoquez aussi la CMM, donc un territoire beaucoup plus... C'est quoi, le lien? Parce que vous demandez un centre local?

Une voix : ...

Mme Mauzerolle (Sophie) : Alors, excusez-moi. Oui, bien, en fait, c'est... la gouvernance de la ville de Montréal est un petit peu compliquée, là, c'est-à-dire qu'il y a la ville de Montréal, il y a l'agglomération, là, qui regroupe la ville et certaines villes, là, qui ont... qui se sont défusionnées historiquement. Donc, l'idée, ce serait de... ce serait de pouvoir gérer, là, l'ensemble des ACA à l'échelle de l'île, donc de l'agglomération de Montréal.

M. Derraji : Oui. Désolé, je voulais dire l'agglomération.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Oui, c'est ça, j'ai eu un petit...

M. Derraji : Je vis dans une ville défusionnée, j'habite dans une ville défusionnée, donc oui, je parlais de l'agglomération. OK.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Ah! bon, voilà.

M. Derraji : Avant d'aller... parce que j'ai vu votre demande, donc vous demandez plus de radars, plus de flexibilité et une gestion locale. Maintenant, vous avez vu l'appel. Parlez-nous de ce qui existe maintenant, donc, au-delà des revenus, parce que vous avez dit que vous étiez capables d'être autonomes en matière de sécurité routière. Donc, on ne va pas parler des revenus, parce que le but d'un radar, ce n'est pas générer des revenus, le but des radars, c'est agir sur la sécurité routière. Est-ce que vous avez des chiffres ou des... quelque chose à nous partager? Pas des revenus en premier lieu, on va y arriver, mais plutôt par rapport à la sécurité routière, qu'est-ce que vous avez constaté, et surtout la partie mobile versus fixe, s'il vous plaît?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Donc, vous souhaitez avoir des statistiques sur les radars qu'on a déjà, là, en fonction sur le territoire.

M. Derraji : Oui, parce que vous avez dit... parce qu'avant d'aller plus loin, c'est votre argument de dire qu'on en a besoin de plus, donc ça démontre que... et ce qu'on a pu avec ce qu'on a présentement, surtout la partie mobile versus fixe. Parce que, si vous demandez plus de mobiles, ça veut dire que vous avez constaté soit une amélioration... et j'espère que l'argument n'est pas uniquement plus de revenus. On s'entend, c'est très bon, les revenus, pour la ville de Montréal, mais c'est quoi, l'impact sur la sécurité routière?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Alors, l'objectif de base, c'est définitivement d'avoir un impact sur la sécurité. Je vais vous donner quelques statistiques. Je vais pouvoir passer la parole à mes collègues. Mais, juste en matière d'identifier des secteurs où, dans la dernière année, il y a eu des collisions qui sont liées à un passage sur un feu rouge ou à un excès de vitesse, on en a identifié 300. Quand on prend les fameuses zones scolaires, sur le territoire de Montréal, on en a 800, dont 100 qui sont sur des rues artérielles. Donc, juste à partir de ces données-là de base, on est à même d'identifier une pléthore de sites potentiels où on est certains qu'il y aurait une plus-value à la présence d'un photoradar.

Pour ce qui est des photoradars existants, je peux peut-être passer la parole à mes collègues, mais l'avantage des photoradars mobiles, comme je le mentionnais, c'est qu'on est capables d'intervenir sur plusieurs sites en même temps en fonction de différents paramètres. Puis, quand je mentionnais, là, qu'on voulait une flexibilité par rapport au type de photoradar, on parle de photoradars fixes, de photoradars flexibles, mais on parle aussi de photoradars, là, qu'on peut installer sur plusieurs intersections en continu et où le photoradar qui fonctionne n'est pas toujours à la même intersection, ce qui fait en sorte, là, que l'automobiliste qui circule ne sait pas où est le photoradar qui est efficace. Donc, ce qu'on souhaite, c'est vraiment aussi pouvoir avoir comme un coffre à outils de ces appareils-là, là, pour pouvoir multiplier les interventions. Sur l'existant, Thomas.

M. Fortin (Thomas) : Oui. Bien, pour compléter, en fait, sur ces réponses-là, effectivement, les bénéfices, ils sont constatés, il y a des améliorations très nettes et c'est constaté, que ce soit à l'échelle de la province, à travers l'ensemble du programme ou à l'échelle également des opérations actuelles à l'échelle de Montréal et sur les différents types de photoradars, où, si on regarde, dans un premier temps, les radars photo fixes, notamment pour les caméras feux rouges, par exemple, ça a donné des résultats très intéressants en termes de diminution des passages aux feux rouges. On est sur des taux aujourd'hui de réduction autour de... plus de 70 % de réduction, parfois même, dans certains cas, ça va jusqu'à au-delà de 90 %, 99 % de diminution du nombre de passages aux feux rouges. Donc, c'est vraiment très efficace.

• (15 h 40) •

Pour ce qui est des radars photo mobiles, aujourd'hui, c'est des équipements qui se déplacent, ce qui a été constaté, notamment pour les contrôles qui sont faits en zone scolaire, parce que c'est ce type d'équipement aujourd'hui qui est utilisé pour faire du contrôle en zone scolaire, là aussi, il y a des résultats qui sont très intéressants. On constate, au fur et à mesure, en fait, des périodes d'installation des radars devant des zones scolaires, des pourcentages d'infractions qui vont vraiment en diminution. Donc, ça a un effet réel sur la... à la fois, bien, sur la diminution de la vitesse, notamment, puisque c'est ça qui est recherché aujourd'hui dans les zones scolaires, à travers l'installation des équipements présents.

Pour prendre un exemple, par exemple sur une école à Montréal, entre avril 2019 et juin 2023, on est passés... au départ, quand les contrôles ont commencé à être faits, il y avait environ 40 % d'infractions, hein, qui étaient constatées. Aujourd'hui, on est à moins de 5 % d'infractions quand cette opération est répétée dans le temps, ça permet... Et c'est ce qui était rappelé dans les conditions pour faire en sorte que ce soit efficace, en fait, il y a aussi cette notion de répétition, de pouvoir aussi le faire de manière aléatoire avec différents équipements qui se déplacent, mais, avec cet effet de répétition, ça a un réel impact sur les comportements.

M. Derraji : Quand même.

M. Fortin (Thomas) : Donc, bien, c'est quelque chose qu'on voudrait pouvoir multiplier et introduire aussi des nouveaux types d'appareils, et qu'on puisse déplacer, en fait, pour aussi faciliter, en fait, l'opération de ce type d'appareil en laissant des équipements fixes et en pouvant les déplacer.

M. Derraji : Et je... et, j'imagine, l'inventaire de ces endroits, vous les avez en tête, ça veut dire, ce qui vous manque, maintenant, c'est juste les appareils, si j'ai bien compris.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Oui, le travail est entamé. C'est sûr que c'est quelque chose qu'on va mettre à jour de manière systématique en fonction des réaménagements, en fonction des différents chantiers. Notre ville se transforme, mais, comme je le mentionnais précédemment, là, on a déjà 300 intersections d'identifiées, là.

M. Derraji : Oui. Oui. Et parlons de la courbe des revenus, parce qu'il y a le fixe versus le mobile. Lequel, selon vous, était le plus... je dirais, avec le plus de... si je peux dire, revenus?

Mme Mauzerolle (Sophie) : ...une idée de la rentabilité?

M. Fortin (Thomas) : Bien, encore une fois, ce n'est pas tellement en termes de revenus qu'ils vont regarder ça, mais plutôt en termes d'efficacité en matière de gain de sécurité routière.

M. Derraji : Non, mais j'ai compris, j'ai compris, mais je reviens à la première demande. La première demande était qu'on est capables, à la ville de Montréal, de s'autofinancer parce qu'il va y avoir des revenus. Donc, vous avez déjà une idée sur les revenus, parce qu'il y a des coûts associés à ça.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Non, on n'a pas mesuré...

M. Derraji : Il y a aussi l'aménagement, parce que, dans votre recommandation 6, on va revenir un peu plus tard, il y a aussi les aménagements qui vont venir au niveau des zones scolaires. Donc, cela, est-ce que vous avez déjà une idée sur les revenus liés aux radars fixes versus mobiles?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Non, on n'a pas ça du tout. J'imagine que les revenus vont varier d'un endroit à l'autre en fonction du nombre de passages, en fonction du niveau de délinquance. Donc, je... on n'a pas ce niveau de prévisibilité là pour l'instant. Cela étant dit, on a quand même des exemples qui nous démontrent que les revenus générés par les sanctions compensent, là, de manière assez générale, là, les dépenses liées à l'installation et à l'entretien.

M. Derraji : OK, mais c'est ça... en fait, je suis juste allé plus loin dans le raisonnement. Si vous dites que les revenus vont compenser, ça veut dire que vous avez en tête un chiffre, si on veut que ce soit...

Mme Mauzerolle (Sophie) : ... de chiffres... on n'a pas de chiffre précis, mais les exemples, tant de nos radars à nous à Montréal, et des radars installés ailleurs, nous démontrent que les revenus engendrés par les sanctions et les tickets, là, qui sont remis pallient finalement à l'investissement qui est l'installation du photoradar et son entretien.

M. Derraji : OK. Excellent. Je vais aller à votre recommandation 6, «autoriser l'agglomération de Montréal à disposer de la pleine gestion financière du programme à travers la perception directe — donc, c'est ce qu'on vient de dire — générée par les ACA sur leur territoire et créer un fonds municipal dédié à la sécurité routière pour gérer les dépenses et revenus issus du contrôle automatisé». Donc, on ne parle pas de l'achat premier, ça veut dire que le gouvernement vous fournit les photoradars, vous, la ville de Montréal, ce que vous demandez aujourd'hui, c'est s'occuper de l'installation, de l'étude des endroits où vous voulez faire et, par la suite, vous voulez un fonds dédié à la sécurité routière. Est-ce que j'ai bien compris votre demande?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, ce sera à clarifier, mais ce qu'on dit, c'est qu'on pourrait les acquérir, les faire fonctionner, les entretenir. Et, si on nous permet de gérer aussi les sanctions et d'engranger, finalement, le revenu de ces sanctions-là, on s'attend à ce que ce système-là s'autofinance.

M. Derraji : OK. Parce qu'au... en fait, je fais allusion à vos collègues de l'UMQ, la FQM, juste parce que dans... un peu plus tard, vous dites : «Appuyer la volonté de réduire la vitesse», mais vous demandez si des aides financières spécifiques sont prévues pour aider à implanter les aménagements.

Quand je vois, dans l'étude déposée au Conseil des ministres, on peut... l'étude, elle est publique. Le programme d'aide financière qui existe au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, il a été bonifié de 60 millions de dollars. Le problème, c'est que vos collègues à l'UMQ, la FQM, ils disent que ce n'est pas suffisant. Donc, aujourd'hui, on a la bonne volonté de faire des aménagements, mais est-ce que vous avez évalué une... je dirais, une feuille de route de ces aménagements? Combien ça va coûter par rapport aux photoradars? Si ma mémoire, elle est bonne, la volonté de Mme la ministre, c'est acheter un achat groupé, mais ce que vous demandez, vous, c'est une gestion locale. Donc, en fait, j'ai trois questions. Évaluation des aménagements, est-ce que vous en avez une idée? Deux, est-ce que vous êtes pour l'achat groupé initial, et trois, au niveau de la gestion une fois vous avez les photoradars, les deux types?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Alors, il y a plusieurs choses, là. Je pense qu'on est favorables à l'achat groupé initial, ça, oui, là, tant mieux si on peut mettre nos ressources ensemble, là, pour faire baisser le prix. Dans ce que vous mentionniez, il y a quand même deux éléments distincts, il y a la question des ACA, des photoradars, qui sont un volet d'une stratégie de sécurisation. Ce volet-là, nous jugeons qu'il serait... qu'on serait en mesure d'autofinancer.

Il y a le volet des aménagements qui, selon nous, est un autre volet. On est bien conscients que vous avez augmenté, là, les sommes dédiées au TAPU. On en bénéficie, d'ailleurs, ponctuellement, on fait des demandes, mais, juste pour vous donner un exemple, nous, en termes d'investissement, par exemple, juste de notre programme cyclable, là, des aménagements cyclables, qui permettent quand même, là, un repartage de la rue puis une sécurisation de tous les usagers vulnérables, dont les piétons, c'est 30 millions, là, qu'on dépense par année, par année, juste en mesures cyclables. On a un autre 30 millions qui est lié, là, à notre programme de Vision Zéro, je le disais, là, l'an passé, juste le programme de sécurisation aux abords des écoles, c'est 10 millions qui a été dépensé l'an passé.

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

M. Derraji : ...

Le Président (M. Jacques) : Ceci met fin aux interventions de l'opposition officielle. Et je cède maintenant la parole au deuxième groupe d'opposition et à M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Toujours quatre minutes?

Le Président (M. Jacques) : Huit secondes.

M. Grandmont : Huit secondes. Merci beaucoup, M. le Président. Mme Mauzerolle, messieurs, bonjour, content de vous voir. D'abord, je tiens à vous féliciter, là, c'est quand même important, ce que vous faites en termes

de sécurité routière depuis plusieurs années. Vous êtes une des premières municipalités, villes à avoir instauré la Vision Zéro. Vous avez des objectifs ambitieux, vous arrivez à mettre en place des aménagements. Vous faites la démonstration que les aménagements, notamment, comptent et font... donnent des résultats. Donc, je tiens juste à souligner que vous êtes un leader au Québec sur ces enjeux-là.

J'aimerais vous entendre sur la question... En fait, en référence à la page 19 de votre mémoire, là, vous avez une carte avec un rayon d'un kilomètre autour de chacune des écoles de votre territoire. On voit qu'on couvre une bonne partie de la municipalité. Je voulais savoir, dans vos... dans les commissions scolaires qui sont présentes sur l'île de Montréal, là, de manière générale, sans aller dans les exceptions, là, le transport scolaire au niveau primaire... le transport scolaire est offert à partir de quelle distance?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Un kilomètre.

M. Grandmont : Donc, un kilomètre. Donc, c'est cohérent avec votre carte. Donc, en deçà d'un kilomètre, les jeunes sont probablement très nombreux à se déplacer vers l'école, donc d'où la carte que vous avez faite et d'où l'appel que vous faites de sortir de simplement la zone scolaire. Parfait. Je vous remercie.

Vous avez parlé de taille des véhicules. Il n'y a pas de... il n'y a pas vraiment de référence à ça, là, dans votre mémoire, mais je comprends que c'est un enjeu quand même, là, il y a beaucoup de véhicules sur les routes, la taille des véhicules augmente beaucoup, avec des angles morts qui sont importants. Est-ce que vous avez déjà des idées sur comment réduire la taille des véhicules qui circulent sur les routes de votre municipalité?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, c'est sûr qu'on suit de près ce qui se fait dans nos arrondissements, mais aussi à l'étranger. La semaine passée, on a quand même vu Paris, là, qui s'enlève vers une réglementation concernant la taille des VUS, donc qui vient d'intervenir sur le poids. On a un arrondissement qui l'a fait plus tôt l'année passée, donc venir offrir les vignettes, donc, pour se stationner dans la rue qui varient en fonction du poids. Il y a des arrondissements qui le font en fonction de la taille du véhicule. Donc, ça, c'est des choses... c'est des choses qu'on regarde, là, évidemment. Cela étant dit, on a peu de leviers, du côté des compétences municipales, pour venir intervenir sur la taille des véhicules, là, donc, très peu d'outils, là, du côté des compétences ville pour s'attaquer à cet enjeu-là.

M. Grandmont : Parfait, merci. Il y a aussi la question des véhicules... des camions lourds, sur laquelle vous êtes intervenus, là. À ma connaissance, vous obligez la pose des jupettes latérales de sécurité puis aussi des miroirs antévisseurs aussi. On comprend que ça pourrait apparaître au Code de la sécurité routière à... Il y a un article, je pense que c'est le 262, où on vient définir un peu ce que c'est, un rétroviseur ou l'obligation d'avoir des rétroviseurs pour les véhicules de tourisme. Est-ce que vous avez des réflexions par rapport à cette... ces mesures-là, bien, en fait, où on pourrait intervenir, là, comme législateurs, là? Parce que vous en avez, évidemment, comme municipalité, mais au niveau du Code de la sécurité routière.

• (15 h 50) •

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, c'est sûr que, toute mesure qui, à notre sens, là, augmente le degré de sécurité, là, des usagers les plus vulnérables, on le voit de manière favorable. Après, bon, le diable est toujours dans les détails, là, mais effectivement nous, de notre côté, au niveau de nos appels d'offres à la ville de Montréal, on s'est assuré d'ajouter des critères, là, en termes de barres latérales pour être certain, là, que les camions qui circulent sur notre territoire en sont dotés. Malheureusement, là, dans les dernières années, on a eu beaucoup de collisions qui impliquaient, là, des véhicules plus lourds avec des piétons. Donc, on vient intervenir à ce niveau-là aussi. Donc, a priori, oui, là, on est favorables à ce genre de mesures.

M. Grandmont : Parfait. Bien, je vous remercie.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup, M. le député, et je remercie la ville de Montréal pour leur présentation.

Donc, nous suspendons nos travaux quelques instants afin de faire place au prochain groupe.

(Suspension de la séance à 15 h 51)

(Reprise à 15 h 54)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération des transporteurs par autobus. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé, après quoi les discussions avec les membres de la commission vont pouvoir s'entamer. Donc, je vous invite à vous présenter et à débiter votre exposé.

Fédération des transporteurs par autobus (FTA)

M. Lafrance (Luc) : Parfait. Merci beaucoup. Mon nom est Luc Lafrance, je suis président-directeur général de la Fédération des transporteurs par autobus, et je suis accompagné de la... par la directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative de la fédération des transporteurs, Mme Christine Desrosiers... Deslauriers, excusez-moi.

Alors, dans un premier temps, bien, merci de prendre le temps de nous recevoir et de nous entendre sur le projet de loi n° 48. Déjà, quelques-uns d'entre vous que j'ai déjà croisés sur d'autres dossiers, mais permettez-moi, dans un premier temps, de faire un bref tour d'horizon de la Fédération des transporteurs par autobus. Nous représentons environ 95 % de l'industrie du transport par autobus privé au Québec. Alors, c'est tous les secteurs de transport par autobus confondus, que ce soit transport scolaire, transport urbain, interurbain, nolisé, touristique, adapté, aéroportuaire et spécialisé. Donc, on représente l'ensemble de ce secteur d'activité là économique. On regroupe plus de 700 membres. Au niveau scolaire, nous transportons plus de 500 000 élèves, matin et soir, c'est 8 000 autobus et environ 2 000 minibus qui circulent sur nos routes tous les jours pour 1 million de kilomètres. Donc, ça vous dresse un peu le portrait de la situation du transport scolaire.

Alors, dans l'ensemble, concernant le projet de loi, dans l'ensemble, la fédération se dit favorable aux principales modifications apportées au Code de la sécurité routière par le projet de loi n° 48 visant notamment la sécurité routière dans les zones scolaires. Par ailleurs, la fédération salue la volonté du ministère des Transports et de la Mobilité durable d'uniformiser, sur tout le territoire, les limites de vitesse de 30 kilomètres-heure dans les zones scolaires.

Au niveau de l'apparition d'une nouvelle définition du Code de la sécurité routière, à l'article 2 du projet de loi, ça vient introduire une nouvelle définition de l'article 4 du Code de la sécurité routière, soit la notion de système de détection. Ainsi, la nouvelle définition se lirait comme suit... Je pense que vous l'avez lue à plusieurs reprises. La fédération constate que la nouvelle définition est laissée volontairement large afin d'y inclure de nouvelles technologies. Nous nous questionnons donc à savoir si le ministère a déjà une idée précise de quels autres appareils pourraient y être inclus. C'est sûr que nous, dans le transport scolaire, bon, les autobus sont déjà munis de plusieurs équipements de détection, que ce soient les bras d'arrêt, les feux clignotants. Est-ce que la volonté gouvernementale, la volonté du ministère, c'est d'aller plus loin en ce sens-là, au niveau des véhicules, avec des caméras de détection de mouvement ou des choses comme celles-là? Alors, c'est un peu ça qu'on se pose comme question à la lumière de cet article-là.

Au niveau de la politique d'évaluation des propriétaires exploitant des véhicules lourds, aussi, on se questionne. En date des présentes, les infractions pour les excès de vitesse ou non-respect d'un feu rouge enregistrées au moyen d'un cinémomètre ou d'un appareil de surveillance photographique ne sont pas prises en considération dans l'évaluation du comportement de l'exploitant, et donc ne figurent pas à son dossier de propriétaire exploitant de véhicule lourd. La fédération se questionne donc à savoir si une infraction captée à l'aide d'un autre système de détection, auquel on pourrait faire référence avec le projet de loi ou les règlements qui en découleront, serait prémunie de la même exception. À cet effet, la fédération militera en faveur du statu quo en cette matière.

Je vais vous passer les tableaux. Je ne pense pas qu'on ait besoin de parler des systèmes de pointage des tableaux des dossiers de PEVL et de la politique des propriétaires exploitant de véhicules lourds. Au niveau de la formation obligatoire aux articles 67, 80 et 81 du projet de loi, il est question de donner à la Société de l'assurance automobile du Québec et au gouvernement de nouveaux pouvoirs décisionnels en ce qui concerne la formation obligatoire à suivre pour l'obtention d'une classe de permis quelconque. Nous soulignons les suivants : «Le candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit, dans les cas ou aux questions prévus par le règlement, avoir suivi avec succès le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier de la Société ou toute formation déterminée par règlement pour l'obtention de la classe du permis demandée et pour l'inscription d'une mention à son permis.» Selon ce qui est écrit dans le projet, «le gouvernement peut, par règlement, fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation».

Nous, on se questionne à ce niveau-là... la liste de toutes les modifications, mais là où on se questionne, c'est sur la nécessité de venir rendre obligatoire une formation en ce qui concerne le permis de classe 2. On sait que, du côté du transport par autobus, le permis de classe 2, il y a déjà plusieurs exigences, que ce soit un titulaire d'un permis de conduire valide de classe 5 depuis deux ans, avoir un bon dossier de conduite, ce qui veut dire avoir moins de quatre points d'inaptitude inscrits à son dossier pour son permis, ne pas avoir été suspendu ou révoqué au cours des deux dernières années à la suite d'une accumulation de points d'inaptitude, avoir subi une évaluation médicale, avoir réussi un examen théorique et deux examens pratiques et détenir un certificat de compétence suivant la formation de 15 heures offerte par les centres de formation dans le cas du transport scolaire.

• (16 heures) •

Alors, pour nous, on considère qu'il y a déjà un encadrement important, au niveau de la formation, pour avoir accès au permis de classe 2 et conduire des autobus. Donc, on comprend que... dans ça aussi, qu'au niveau de la classe 1, il y a déjà un arrimage que je pense que le gouvernement souhaite faire avec les autres provinces du Canada, où il y a une formation obligatoire de base qui est prévue, ce qui n'est pas le cas dans le transport de personnes. Il n'y a rien en ce sens-là qui est sur le... je dirais, sur le tableau de bord des autres provinces ou les autres administrations en dehors du Québec pour venir rendre obligatoire une formation pour l'obtention des permis de classe 2.

Alors, pour nous, ça deviendrait un élément supplémentaire, je dirais, une barrière à l'entrée, si je peux prendre l'expression, pour avoir accès au métier de conducteur d'autobus, surtout scolaires. Déjà qu'on est en pénurie de main-d'oeuvre, vous le voyez dans les médias, vous le voyez dans les journaux, il y a différents endroits où il y a des bris de service sur le territoire de certains centres de services scolaires par faute de main-d'oeuvre. S'il faut qu'en plus on ait cette barrière-là à l'entrée qui est une formation obligatoire, bien, on aurait encore plus de difficultés à venir combler les postes vacants au sein des entreprises de transport scolaire.

Au niveau du pouvoir du contrôle routier aussi, c'est un élément sur lequel qu'on se questionne. La fédération salue un nouveau pouvoir de contrôleur routier prévu à l'article 519.70 à l'effet que ce dernier puisse exiger que le véhicule soit conduit dans un endroit sécuritaire pour effectuer l'inspection, et que cette distance soit limitée à 15 kilomètres du lieu d'interception. Cependant, nous désirons vous rappeler que la pratique actuelle veut

que le contrôleur routier n'intercepte pas des autobus scolaires lorsqu'il y a des élèves à bord ou lorsque l'autobus fait l'embarquement ou le débarquement dans les cours d'école. La fédération demande respectueusement à ce que cette pratique demeure lorsque la situation le permet.

La raison pour laquelle on en fait... on fait cette mention, c'est qu'on a vu, au cours des années... ça remonte quand même à il y a plusieurs années, où il arrivait des cas où les inspecteurs routiers, les contrôleurs routiers arrivaient dans la cour d'école avec les gyrophares, n'attendaient pas que les enfants soient débarqués. Je vous dirais que ça créait une commotion dans la cour d'école. Les enfants se demandaient ce qui se passait, se demandaient si le conducteur n'était pas un criminel, là... de venir se faire intercepter comme ça. Alors, on avait convenu avec la SAAQ et le contrôle routier d'attendre que les enfants soient débarqués et de permettre au conducteur d'autobus de se déplacer dans un endroit un peu plus loin que la cour d'école pour éviter d'avoir... de vivre ces situations-là, un petit peu dramatiques pour les jeunes, de voir les contrôles routiers avec les gyrophares allumés.

Alors, on ose espérer que, malgré ce pouvoir-là qu'on donne, ce pouvoir discrétionnaire là qu'on donne aux contrôleurs routiers, qu'on va être quand même... on va faire... on va juger de bon sens et on va s'assurer qu'on ne vive pas des situations aussi... un petit peu plus dramatiques, je dirais, pour les enfants ou les écoles.

En conclusion, la fédération et ses membres tiennent à réitérer leur entière collaboration à l'amélioration du réseau routier, lequel inclut notamment le transport sécuritaire des élèves. Ils sont ouverts aussi aux propositions qui font progresser l'efficacité du transport sans toutefois diminuer la qualité des services actuellement offerts. La sécurité des passagers et des autres usagers de la route est au coeur des valeurs des transporteurs du Québec, lesquels ne cessent d'agir pour son maintien et son amélioration.

Les recommandations avancées dans le présent mémoire n'ont aucun autre objectif que celui d'encourager le progrès de l'industrie, l'efficacité de ses procédures administratives et, bien entendu, d'assurer la pérennité des services et de la main-d'oeuvre en transport de personnes. J'ajouterais là-dessus aussi que, bien, vous l'avez vu au cours des 10 derniers jours, on est en pleine campagne de sécurité en transport scolaire, on a même fait des vidéos, Mme la ministre et moi, dernièrement, à bord des autobus avec les jeunes, pour justement sensibiliser les jeunes à l'importance accordée à la sécurité en transport des élèves. On ne veut pas juste interpeler les enfants par notre thème, *M'as-tu vu?*, mais on veut aussi interpeler les automobilistes, on veut interpeler les parents, tous ceux qui pourraient avoir, de près ou de loin, à circuler autour d'un autobus scolaire.

J'ajouterais là-dessus aussi une autre situation. On parle beaucoup aussi du 30 kilomètres dans les zones scolaires, mais une situation qui, pour nous autres, est litigieuse et problématique, c'est les endroits où les parents automobilistes viennent reconduire leurs enfants à l'école. Souvent, ils se servent des débarcadères des autobus scolaires. Alors, il y a un joyeux mélange d'automobilistes, d'autobus scolaires, d'enfants qui débarquent des autobus scolaires, souvent, le parent est pressé à repartir, et ça pourrait créer des situations dangereuses. Heureusement, il n'est rien arrivé. On a un excellent bilan en matière de sécurité, mais, pour nous, aux abords des écoles, la zone grise qui nous préoccupe le plus, c'est celle-là, c'est les zones débarcadères des autobus. Certaines écoles ont des stationnements prévus à cet effet, ça va bien, d'autres n'ont pas d'espace, ça se fait en bordure de rue, et c'est encore plus compliqué et encore plus critique en termes de sécurité. Je pense que je voulais apporter un petit peu cet élément-là dans votre réflexion dans le cadre de la sécurité routière. Merci.

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

Mme Guilbault : Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous deux d'être ici, fédération des transporteurs, avec qui on travaille beaucoup, pas seulement sur la sécurité routière, mais sur d'autres dossiers aussi. Et d'ailleurs, mon collègue de Masson travaille aussi beaucoup avec vous, entre autres, entre autres collègues, sur, comme je le disais, d'autres dossiers. Donc, un partenaire très apprécié, ça fait que merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous voir cet après-midi, nous présenter votre mémoire.

Puis j'ai envie un peu de commencer avec ce par quoi vous venez de terminer, là, parce qu'effectivement les campagnes, la campagne que vous venez... qui se termine quand? Ça commençait le 29 janvier?

M. Lafrance (Luc) : Elle se termine vendredi.

Mme Guilbault : Ça se termine vendredi. Donc, j'invite tous ceux qui nous écoutent, il y a beaucoup de centaines de milliers de Québécois qui nous écoutent, actuellement, qui vont tous se ruer sur Internet pour aller voir cette campagne-là parce que... parce que c'est vrai, là, tu sais, la fédération a mis beaucoup de moyens puis a fait une très, très belle campagne, qui s'intitule *M'as-tu vu?*, on l'a dit. Nous, on a fait un petit vidéo ensemble dans un autobus, mais il y a d'autres choses aussi. Alors, vraiment, c'est très, très intéressant.

Puis je fais le lien parce que, dans cette... dans ce petit vidéo-là qu'on a fait, notamment, on était avec des jeunes enfants, des jeunes enfants du primaire, puis on leur posait des questions, vous vous souvenez : Est-ce que tu sais qu'est-ce que tu fais quand tu débarques dans l'autobus? Qu'est-ce que ça veut dire, les lumières qui clignotent, les jaunes, les rouges, l'arrêt qui s'ouvre, et tout ça? Qu'est-ce que c'est... qu'est-ce que les autos doivent faire quand elles s'approchent d'un autobus? Puis c'est là qu'on voit, bien, possiblement qu'ils avaient été un petit peu briefés d'avance, mais ils semblaient quand même avoir une bonne maîtrise, tu sais, des règles. Puis, en bout de ligne, c'est ça, le plus important. L'enfant qui se promène, vous le dites, des fois, il est laissé un peu là, il sort de la voiture, le parent s'en va, il y a l'autobus, il y a toutes sortes de choses qui se passent. Puis ce que vous décrivez, c'est exactement la

rue où va... l'école de ma fille, là, il y a... Tu sais, c'est ça, tu attends qu'une place se libère. Nous, elle est à 40 km/h. Ça fait qu'avec cette loi-là, vraisemblablement, elle va baisser à 30 km/h, mais la rue a été réaménagée en sens unique, c'est un super bel exemple. C'est sur le territoire de la ville de Québec où ils ont fait justement des aménagements, et tout ça, mais il y a encore certains enjeux.

Tout ça pour dire qu'on avait ce matin... la dernière personne qu'on a entendue avant la suspension, c'était une chercheuse de l'INRS, qui nous a partagé différents constats et qui disait : Les enfants, dans l'ensemble, connaissent bien les règles ou, en tout cas, savent, tu sais, comment se comporter, sans dire que tout était parfait, puis je n'ai pas le libellé exact, là, je ne veux pas lui mettre des mots dans la bouche, mais... le premier élément du PowerPoint qu'elle nous avait diffusé. Puis vous, étant les transporteurs par autobus... les transporteurs scolaires, vous faites ça à temps plein toute l'année, du moins toutes les journées où il y a de l'école, ça fait qu'en mettant tout ça ensemble, à quel point... vous l'avez un peu abordé, là, la vitesse qui serait réduite... Parce qu'il y a deux choses qui sont prévues, là, essentiellement, la réduction de la vitesse à 30 dans toutes les zones et des aménagements sécuritaires dans toutes les zones scolaires. Donc, à quel point, pour vous, ces deux éléments-là vont améliorer très directement la sécurité des jeunes dans le contexte de tout ce que je viens de nommer, là, dans le contexte où il y a déjà quand même certains aménagements, l'instinct de nos enfants qui sont habitués de se promener à pied — du moins pour ceux qui sont habitués — ou pour ceux qui sont moins habitués est quand même relativement bon, mais il y a tellement de dangers omniprésents malgré tout? Donc, comment vous voyez ça, tout ça? Est-ce que vous trouvez que ce sont des bonnes mesures?

M. Lafrance (Luc) : Oui, bien, on trouve que oui, c'est des bonnes mesures à mettre en place, ça va... c'est du concret ou ça va permettre, justement... Je disais, tout à l'heure, il y a un joyeux mélange d'autobus scolaires, de parents automobilistes qui viennent reconduire les enfants, il y a les enfants marcheurs qui se rendent à pied à l'école, à travers tout ça. Tout le monde se mêle le matin, il y a toujours une certaine pression, les parents sont pressés de conduire leurs enfants le plus près possible de la porte de l'école et ils repartent rapidement. Alors, le fait d'avoir des aménagements, le fait d'avoir peut-être une limite à 30 kilomètres, bien, ça va calmer le jeu et ça va, j'ose espérer, permettre d'avoir une situation drôlement plus... je dirais, plus sécuritaire que ce ne l'est actuellement. Malgré que, nous, dans le transport scolaire, on a un excellent bilan en matière de sécurité, et de blessés, et d'accidents. Donc, déjà là, nous ça va bien, mais un accident, c'est un de trop, et si on peut l'éviter par des mesures comme celle-là, tant mieux, là.

• (16 h 10) •

Mme Guilbault : Puis est-ce que vous avez peut-être... Vous n'avez peut-être pas fait une analyse scientifique ou exhaustive de la chose sous l'angle que je vais vous amener, mais... parce que la question des aménagements est revenue beaucoup avec les groupes qui vous ont précédés, mais sous un autre angle, c'est-à-dire : Est-ce qu'on se restreint à la zone scolaire, est-ce qu'on oblige des aménagements dans le corridor scolaire? Vous, vous promenez, évidemment, en amont puis en aval de la zone.

Est-ce que... Parce que, tu sais, un transporteur... on le disait, là, un transporteur qui est, par exemple, au Lac-Saint-Jean, qui est dans un grand territoire avec une rue numérotée, une route numérotée en face de l'école, dans un milieu qui n'est pas le même milieu que, par exemple, au centre-ville de Québec ou de Montréal... est-ce que, pour vous, vous avez une appréciation de l'importance relative ou de l'impact relatif de ces aménagements-là sur une plus grande... sur un plus grand territoire par rapport à... que ce soit un milieu plus densifié en ville ou que ce soit en campagne? Parce que moi, je disais... en campagne, en tout cas, en milieu rural, vous comprenez ce que je veux dire, mais parce que moi, je me dis : Dans les plus petites municipalités, des fois, ils n'ont pas forcément les moyens d'avoir des aménagements sur de très grands territoires, donc la zone scolaire, ça devenait une espèce de zone de référence objectivement circonscrite, à laquelle c'est plus facile de se référer que des corridors ou le chemin vers l'école, qui sont toutes d'excellentes notions, mais qui sont, disons, plus diffuses. Alors, tu sais, donc, considérant, nous... puis les impératifs financiers qui viennent avec ça, les petites municipalités ont moins de moyens, donc, en mettant tout ça dans la balance, on se disait que la zone scolaire pouvait être un bon équilibre. Est-ce que vous avez une appréciation de ça?

M. Lafrance (Luc) : C'est sûr que chaque cas est différent, est un cas d'espèce, je dirais, par rapport à la région, au secteur urbain, semi-urbain ou rural. Vous parlez des routes numérotées. Juste vous rappeler qu'il y a plusieurs années le gouvernement avait décidé d'obliger le présignallement sur les autobus scolaires, le feu clignotant jaune, qu'on a parlé aux enfants il y a quelques jours pour la campagne, justement parce que, dans les zones rurales, où, souvent, les enfants embarquent et débarquent sur des routes numérotées à 70 km/h, il s'est avéré plus sécuritaire d'être capable de faire un présignallement pour aviser les automobilistes que l'autobus s'apprête à arrêter pour embarquer ou débarquer des élèves. Donc, ça, ça a eu un effet très concret en termes de réduction d'accidents ou de décès d'enfants sur la route.

C'est sûr que, là, on parle de régions, milieu rural. Est-ce qu'au niveau des écoles... Puis là, encore là, il y a des cas d'espèce un peu partout. Il y a des endroits où ils ont des stationnements dédiés au transport scolaire, qui vient un peu isoler l'opération, puis là on est correct, mais, en milieu urbain, plus souvent qu'autrement, il n'y a pas d'espace pour faire ça. Alors là, je pense que l'aménagement urbain devient plus important dans les zones urbaines qu'il ne l'est dans les régions plus en périphérie. C'est un... c'est mon opinion, il n'y a pas de chiffre à l'appui là-dessus, là, mais je vous dirais qu'aux commentaires que je reçois des transporteurs scolaires, c'est un peu la réalité, là.

Mme Guilbault : En combinaison, comme vous l'avez dit, avec les feux clignotants qu'on a... Puis, dans la même... dans la même lignée, l'arrêt... l'arrêt amovible, là, sur les autobus qu'on a augmenté à neuf points d'inaptitude puis qui est devenu... qui est devenu un symbole fort, là, je pense, il n'y a plus beaucoup de monde... bien, il doit y en avoir,

mais je ne pense pas qu'il doit y avoir beaucoup de gens qui ne s'arrêtent pas quand il y a un autobus scolaire avec un arrêt amovible qui est ouvert. Est-ce que ça... depuis qu'on a resserré les règles puis les sanctions autour de ça, est-ce que ça, vous avez observé aussi une incidence positive?

M. Lafrance (Luc) : Malheureusement, il nous est rapporté régulièrement, à toutes les semaines, je dirais, même des fois tous les jours, des cas où le conducteur a été témoin d'un automobiliste qui n'a pas respecté le bras d'arrêt et le feu clignotant. Que ce soit dans un milieu rural, que ce soit sur une route numérotée, que ce soit dans un milieu urbain ou dans un quartier résidentiel, il y en a malheureusement régulièrement qui ne le respectent pas, et ça nous est rapporté de façon régulière.

D'ailleurs, on est en train de travailler... on travaille sur un comité avec Transports Canada, actuellement, qui font l'analyse de différents équipements de sécurité supplémentaires. On parle de caméras ou d'un radar au pourtour, mais on parle aussi de bras d'arrêt extensif au lieu d'être seulement que le panneau hexagone qu'on connaît, qui serait beaucoup plus grand. Il y a des projets pilotes dans l'Ouest canadien, actuellement, là, pour un bras plus long qui vient bloquer complètement le chemin aux automobilistes. Ce n'est pas juste un petit panneau, là, ça vient bloquer. Est-ce que ce serait une solution? Il s'agit de voir la faisabilité, mais je vous dirais que, malheureusement, il y a encore des cas où les automobilistes ne le respectent pas.

Mme Guilbault : Bon. Ça me surprend toujours, mais je vous crois. Peut-être aussi, dans la même optique... puis il y a un élément qui est dans le Plan d'action en sécurité routière puis qui n'est pas directement dans le projet de loi, donc, on n'en parle pas systématiquement, mais vous, encore une fois, je trouve que vous êtes probablement un des meilleurs intervenants pour venir en parler : les brigadiers. Parce que le plan d'action en sécurité routière vise à protéger davantage les clientèles vulnérables. On parle beaucoup des enfants, mais il y a aussi les aînés, il y a les personnes à mobilité réduite et il y a les brigadiers... les travailleurs de chantier et les brigadiers scolaires. Il y a deux mesures qui touchent les brigadiers scolaires. Qu'est-ce que vous, vous observez par rapport à, justement, tu sais... Puis prenons les traverses piétonnes. c'est peut-être une des mesures qui est les plus répandues, je pense, dans les zones scolaires, là. Il y a évidemment des traverses pour les piétons qui sont là, avec des brigadiers, et souvent, dans la vraie vie, au quotidien, indépendamment des zones scolaires, malheureusement, il y a beaucoup d'automobilistes qui ne respectent pas les traverses piétons, tu sais, qui ne s'arrêtent pas systématiquement. Donc, ça donne lieu... Puis d'ailleurs c'est l'objet d'un renforcement qu'on va faire en parallèle dans un règlement, mais donc c'est ça, qu'en est-il de la sécurité des brigadiers? Parce que, moi, c'est ça... quand on leur parle, tu sais, ils ont... il y a des enjeux, puis tout ça, dans le fond, les mêmes enjeux que pour les enfants qui se promènent dans les zones scolaires, le brigadier aussi se met à risque quand il y a des comportements non sécuritaires, mais qu'est-ce que vous observez comme types de comportements? Est-ce qu'il y a encore des gens qui... par exemple, le brigadier s'aventure sur la traverse pour faire traverser des enfants puis il y a encore des gens qui... tu sais, qui vont trop vite, qui contournent. Là, vous autres, vos transporteurs sont pris là-dedans. Comment... Avez-vous des observations là-dessus?

M. Lafrance (Luc) : Malheureusement, moi, je n'ai pas d'écho de ce volet-là. Je vous dirais que je suis un peu préoccupé, au même titre que vous pouvez l'être sur, peut-être, le comportement des automobilistes qui ne respectent pas les feux clignotants puis le bras d'arrêt de l'autobus. Je me questionne s'ils respectent aussi les passages piétonniers avec les brigadiers. Il faut se poser la question.

Mme Guilbault : Tout à fait. Je vais revenir sur... Parce qu'en fait vous êtes ici pour nous présenter le mémoire, puis juste, peut-être, pour vous rassurer, parce que vous êtes venus nous présenter... Bon. Il me reste cinq minutes, ça tombe bien. Sur les éléments... parce que vous abordez quatre éléments, là, donc, pour le n° 1, le système de détection, bien, on ne l'a pas encore retenu. C'est pour ça qu'on est allés en appel d'intérêt international. On veut essayer d'avoir le meilleur produit, qui ne sera pas forcément exactement comme les ACA qu'on a actuellement. Ça fait qu'on est en train d'évaluer ça, mais, tu sais, quel que soit le type d'appareil qu'on va éventuellement retenir, on va s'assurer de le faire comme il faut. Ça fait que je ne pense pas qu'il y a d'inquiétude à y avoir nécessairement pour... de votre côté par rapport à cette éventuelle technologie là.

Puis là, ce n'est pas tant des questions, c'est que je réponds plus à vos questions à vous, parce que je pense que ça peut être intéressant pour vous, puisque vous avez pris la peine de nous les amener ici. Alors donc, c'est ça. Puis, pour la recommandation n° 2, tu sais, ce n'est pas quelque chose qui est dans le projet de loi. Donc, ça demeure inchangé, tout ce qui touche le... tout ce qui touche les propriétaires exploitants. Il n'y a rien dans le projet de loi qui vient amener un changement là-dessus. C'est la même chose pour la formation pour la classe 2. On a la classe 1, on avait l'Association du camionnage, hier, qui est venue nous en parler, mais la classe 2 n'est pas touchée dans le projet de loi. Et le n° 4 non plus, pour les pratiques opérationnelles, là, qui ont été entendues avec CRQ et avec la SAAQ. Il n'y a rien non plus dans le projet de loi qui vient toucher à ça. Donc, c'est une bonne nouvelle pour vous.

M. Lafrance (Luc) : C'est une bonne nouvelle.

Mme Guilbault : Vos inquiétudes sont toutes apaisées, cet après-midi, ici, en cette salle. Puis il me reste un petit peu de temps, ça fait que j'aimerais ça, justement, vous entendre sur les radars photos. Le but du projet de loi, c'est d'avoir plus de radars photos et, entre autres, d'en avoir plus dans les zones scolaires. Donc, vous qui vous promenez, encore une fois, dans toutes nos écoles, pour ceux qui l'expérimentent ou qui vont dans des zones

scolaires où il y a déjà des radars photos... Il y a beaucoup de radars pédagogiques, déjà. Moi, je trouve ça bon, les radars pédagogiques, ce n'est pas compliqué. Puis tu sais, moi, j'en ai un, chez moi, à Saint-Aug, la rue qui amène... qui m'amène chez moi, puis, tu sais, il est rouge, vert, jaune, il flashe, il est comme... tu ne peux pas le manquer, là.

Ça fait que, déjà, c'est bon, mais, pour les endroits qui ont des véritables radars, le système qui génère des contraventions, est-ce qu'à la pratique vous observez des comportements différents? Est-ce qu'en termes de prévention, tu sais... Parce que l'idée, c'est oui, tu génères une contravention, la personne est punie, ça fait qu'elle ne recommencera pas, mais c'est aussi de développer le réflexe de dire : Je sais qu'il y a un radar là ou je sais qu'il pourrait y avoir un radar là, s'il y a un radar mobile qui est placé là cette journée-là, donc ça, ça me présensibilise à ralentir dès que j'arrive aux abords d'une zone scolaire, qu'il y ait un policier ou non pour me surveiller. Avez-vous observé une tendance?

• (16 h 20) •

M. Lafrance (Luc) : Peut-être juste apporter une observation en disant : Bien, quand vous parlez des photoradars qui sont plus un indicateur de vitesse, à un moment donné, on le prend pour acquis, au même titre qu'on va prendre pour acquis un autobus scolaire qui embarque et débarque des élèves. C'est pour ça qu'on fait notre campagne en milieu d'année, pour rappeler le message, hein, alors qu'un radar où il y a une infraction et une pénalité financière au bout de la ligne, et là c'est encore un avis bien personnel, je pense que ça a un impact drôlement plus marqué, à ce moment-là, et l'incitatif est meilleur.

Mais pour en revenir au radar ou quand vous parliez sur notre préoccupation du premier point, il y a eu quelques années, il y a eu un projet pilote, je pense que c'est le ministère des Transports qui l'avait parrainé, pour installer, justement, des photoradars sur les autobus scolaires, pour intercepter, justement, les automobilistes qui ne respectent pas les feux clignotants, mais il y avait... je n'avais pas eu vraiment de suivi là-dessus, si, à un moment donné, le gouvernement avait l'intention de légiférer et rendre soit obligatoire ou permettre l'utilisation de ces équipements-là. Ça fait que ça, j'ai... on n'en a pas réentendu parler. Je sais que ça existe, mais je n'ai pas eu de suivi là-dessus, là.

Des voix : ...

Mme Guilbault : Non, c'est ça, je ne suis pas familière, personnellement, ça fait qu'on va vérifier. On me dit que ça fait au moins cinq ans, donc, mais on peut vérifier, oui, oui, puis...

Une voix : ...

Mme Guilbault : Oui, oui, il y a eu des échanges, c'est ça, mais, en tout cas, on pourra... on pourra, c'est ça, vous revenir là-dessus. Est-ce qu'il me reste une petite minute? Bon.

Rapidement, une des autres choses que je trouve, moi, évidemment, personnellement intéressantes, dans le plan d'action, c'est qu'on va modifier deux chapitres, le... c'est-à-dire, on va modifier deux tomes dans nos collections de tomes, là, pour la route, le tome I, la conception, on va mettre un chapitre piéton, donc ça, bien fière, et le tome V, sur la signalisation, entre autres, pour pouvoir avoir plus de signalisation innovante. Donc, je ne sais pas à quel point on en a, justement, à date, au Québec, mais, dans ce que vous savez, parce que vos transporteurs se promènent partout, est-ce que vous avez des exemples de signalisation? On a parlé des radars pédagogiques. Il y a toute la signalisation de base qu'on connaît bien, les arrêts-stops, et tout ça, mais avez-vous en tête des exemples de signalisation que vous avez déjà observés quelque part puis qui fonctionnent particulièrement bien ou qui sont peut-être moins typiques, mais qui peuvent être intéressants?

M. Lafrance (Luc) : Bien, pas nécessairement, puis ça ne m'a pas été rapporté non plus par mes membres transporteurs, sur l'aspect signalisation à l'approche d'une école ou d'une zone d'embarquement-débarquement. Je pense qu'actuellement ce qui est fait, ce qui est sur le terrain... je pense, répond pas mal aux problématiques, là.

Mme Guilbault : Parfait. Bien, je pense qu'il ne me reste plus beaucoup de temps, sinon pour vous remercier à nouveau. Merci beaucoup de votre partage cet après-midi.

Le Président (M. Jacques) : Merci, Mme la ministre, pour votre temps exact, pour votre fin. Donc, je cède maintenant la parole à M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Beauchemin : Merci beaucoup, M. le Président. Merci à vous d'être ici aujourd'hui. Je vais essayer de résumer votre perspective, puis juste pour arriver vers la question, là. Donc, les risques, dans ce que votre fédération se trouve à vivre de façon quotidienne, c'est lors de l'embarquement et lors du débarquement des gens, les consommateurs du service d'autobus. Vous avez parlé, au niveau du stationnement proche des zones d'écoles, de confusion avec les parents, ce n'est pas bien indiqué. J'imagine que c'est relativement proche, de toute façon, de l'école en tant que telle. Spécifiquement par rapport à cet aspect-là, est-ce que vous avez été capable de dénombrer plusieurs incidents, si je peux les appeler ainsi, des fâcheux accidents?

M. Lafrance (Luc) : Il ne nous est pas rapporté d'accident fâcheux ou avec blessé ou quelque chose du genre, à moins que, Christine, tu aies eu des avis là-dessus, mais ce qui nous est rapporté, c'est que, souvent... lorsqu'on parle de sécurité, quand on parle de facilité, bien, ce que nous soulèvent les propriétaires d'entreprises, c'est cette situation-là,

critique, qu'ils vivent aux abords de certaines écoles où la zone débarcadère identifiée pour débarquer des élèves... soit en bordure de rue, surtout en bordure de rue, bien, tu as les parents automobilistes qui vont s'en servir pour venir débarquer leurs enfants, vont venir couper l'autobus, vont s'installer à travers les enfants qui débarquent ou les enfants qui embarquent dans l'autobus pour repartir. Alors, c'est là que ça devient problématique et ça pourrait être critique... et y avoir éventuellement des accidents. Heureusement, on ne nous en a pas rapporté, actuellement, mais cette situation-là nous est régulièrement rapportée par les transporteurs.

M. Beauchemin : Selon vous, pour parer à cette situation-là, de l'aide de la part du brigadier, de l'aide de la part de l'école, de... Comment voyez-vous vous ça, une meilleure conscientisation?

M. Lafrance (Luc) : Une meilleure conscientisation puis peut-être... la ministre, tout à l'heure, elle en parlait, au niveau de l'affichage, de l'identification, peut-être, s'il y avait un meilleur affichage de ces zones-là, réservées au transport scolaire, réservées aux autobus scolaires... et s'assurer que ce soit respecté. Malheureusement, ce n'est pas respecté.

M. Beauchemin : Donc, un peu de prévention additionnelle pourrait évidemment aider. Je ne pense pas que c'est quelque chose qui serait vraiment compliqué à ajouter, là, je pense que ça ferait... Parce qu'à Montréal, pour l'avoir vécu lorsque mes enfants étaient plus jeunes, c'était quelque chose qu'on voyait souvent, effectivement, embourber les coins de rue, il fallait trouver une façon de contourner le trafic. Puis, souvent, ce qu'on voyait, c'était ça, des parents qui allaient stationner à la place où est-ce que les autobus devaient arriver.

Bien, je vous amène là parce que l'autre point d'entrée ou l'autre moment clé pour vous, au niveau du risque potentiel, c'est lors de l'embarquement. Et puis vous avez fait mention tantôt d'un projet de loi, puis peut-être que, pour la ministre, c'était intéressant, c'était M. André Fortin, qui était ministre des Transports à l'époque, en 2018, qui avait présenté le projet pilote, je pense, qui était... que vous faisiez référence, l'histoire d'avoir des caméras sur les autobus pour capturer les...

Une voix : ...

M. Beauchemin : ...bus patrouille, exact, pour capturer les automobilistes qui... Et puis, bien, là-dessus, honnêtement, c'était comme, selon moi, une excellente idée, là, pour pouvoir commencer à avoir du data pour comprendre comment ça fonctionne, faire un suivi, peut-être coller des constats, etc. Vous, votre expérience là-dessus... Bien, premièrement, comment vous l'avez trouvée, l'expérience...

M. Lafrance (Luc) : Bien, je pense... bien, on trouvait ça intéressant, là, de faire le test, de voir si... quelle était l'efficacité de cet équipement-là et comment ça fonctionnerait. Je pense que là où il y a eu des... les enjeux étaient davantage sur qui pouvait émettre l'infraction. Si on prend les radars photos actuels, c'est tout géré par le corps de police ou bien une entité judiciaire, alors que, dans ce cas-là, ça semblait être un peu une zone grise, de ce que je me rappelle, il y a cinq ans, à peu près, là. C'était un peu ça qu'on se questionnait, à savoir, bien, qui va émettre l'infraction puis est-ce que... c'est-tu contestable ou pas? Je me souviens des fournisseurs d'équipements, ils étaient venus me voir en me disant : Bien, ton transporteur va pouvoir peut-être bénéficier d'une redevance sur chacune des infractions. J'ai dit : Bien non, ça ne peut pas marcher comme ça, là, tu sais.

M. Beauchemin : Mais il y a eu des constats d'infraction qui ont été émis?

M. Lafrance (Luc) : Aucune idée si c'est allé jusque-là dans le projet pilote.

M. Beauchemin : Puis est-ce que vous vous rappelez combien de temps le projet pilote avait duré? C'était une année électorale, malheureusement, il y a eu...

M. Lafrance (Luc) : Ça avait duré peut-être une question de quelques mois, je pense, là.

M. Beauchemin : Pardon?

M. Lafrance (Luc) : Quelques mois, à peine, là.

M. Beauchemin : OK. Ce serait intéressant surtout de comprendre, au moins, les statistiques de cette histoire-là, qu'est-ce que ça a donné.

M. Lafrance (Luc) : Oui, mais, comme je disais tout à l'heure, il y a Transports Canada qui a repris un peu le dossier avec... ils font l'analyse de différents équipements qui pourraient être rendus obligatoires sur les autobus scolaires. On sait qu'il y a la norme D250, à Transports Canada, sur les autobus scolaires, là, sur la couleur, les longerons, etc., les lumières, et tout. Ils sont en train de faire des analyses sur différents équipements, dont celui-là, dont des détecteurs de mouvement au pourtour de l'autobus, dont un bras d'arrêt escamotable qui est beaucoup plus long. Alors, il y a des tests qui se font, des projets pilotes un peu partout, là, en Ontario, dans l'Ouest canadien, puis on devrait avoir les rapports, je suppose, incessamment, puis voir jusqu'où ils ont l'intention d'aller avec ça.

M. Beauchemin : Évidemment, bien, effectivement, ce serait intéressant parce que c'est vraiment une information qui serait extrêmement pertinente pour ce risque-là, qui est probablement le risque le plus élevé que votre fédération se trouve à avoir à vivre de façon quotidienne, là, donc, ce serait vraiment intéressant de pouvoir poursuivre là-dessus.

L'autre chose, c'est... on parlait tantôt de la zone scolaire, le corridor scolaire. Pour, justement, un chauffeur d'autobus qui a à être en région, et donc, on s'entend, peut être à plusieurs kilomètres de l'école, je pensais à des circonscriptions comme dans Brome-Missisquoi, où est-ce que je vais fréquemment... et donc il y a, à ce moment-là, des chauffeurs d'autobus qui ont des parcours de 15, 20 kilomètres à parcourir avant de se rendre à l'école. Quand on a le concept du corridor scolaire, à ce moment-là, bien, c'est comme, chaque point d'entrée devient un corridor scolaire potentiel, dans le sens que les enfants de ce coin-là, ils marchent dans quelques rues, ils se rendent là, l'autobus fait un autre kilomètre, là, ça recommence. Ça fait qu'on se trouverait à l'élargir beaucoup. Vous, votre point de vue sur le concept zone scolaire, corridor scolaire, dans le contexte, justement, de votre fédération, où est-ce que les membres de votre fédération se trouvent à avoir à faire beaucoup de surface de terrain, qu'est-ce que vous en pensez, de ça?

M. Lafrance (Luc) : Oui, vous parliez tantôt de 15, 20 kilomètres. Je peux vous dire qu'il y en a qui parcourent 60, 70 kilomètres, le matin, pour amener les enfants à l'école. L'enfant peut être dans l'autobus presque une heure, là, surtout en milieu rural, là, donc c'est de longs chemins pour s'y rendre. Les points d'embarquement sont très éparpillés, alors... les points d'embarquements, on ne peut pas les regrouper parce les enfants marcheraient beaucoup trop pour se rendre aux points d'embarquement, donc il faut vraiment que les circuits puissent aller embarquer les enfants là où ils demeurent ou là... dans leurs quartiers respectifs. Donc, la notion de zone scolaire, ça appartient davantage au milieu urbain que dans les milieux ruraux, à ce moment-là.

• (16 h 30) •

M. Beauchemin : OK. Donc, c'est un petit peu, là, moi... ce que moi, j'avais comme pensée, mais on a entendu plusieurs groupes, dans les dernières 24 heures, nous parler de corridors. Puis je le comprends, c'est une réalité totalement différente, là, sur Saint-Urbain, là, versus en Estrie, par exemple.

On parlait aussi de formation. De votre point de vue à vous, c'est quelque chose qui met un peu de pression, en plus, d'une certaine façon, pour votre industrie, dans le sens que, bon, il y a déjà une pénurie de main-d'oeuvre.

Combien de plus... Je ne suis pas capable de... je n'ai pas la bonne façon de mesurer la variable, là, mais c'est combien de chauffeurs, chauffeuses de plus on perd par une législation donnant à avoir de l'éducation? C'est quoi, votre perspective là-dessus?

M. Lafrance (Luc) : Bien, comme je disais tout à l'heure, là, je pense que d'amener une formation obligatoire pour le permis de classe 2 pour conduire un autobus scolaire, plutôt que d'avoir une plus-value, à mon avis, ça aurait plus un effet de barrière à l'entrée qu'une plus-value.

M. Beauchemin : OK. Comme quelle sorte de barrière à l'entrée?

M. Lafrance (Luc) : Bien, déjà, on leur demande... Bon. Regardons le profil aussi de nos conducteurs d'autobus scolaire, là. Souvent, c'est des gens qui sont préretraités et retraités, deuxième carrière, qui veulent travailler seulement quelques heures par semaine, qui...

Ils ont une certaine expérience de conduite. On leur demande d'avoir un permis de classe 2, avec tout ce que ça exige en termes de... au niveau, comme je disais tout à l'heure, pour son permis de classe 5 puis ses points d'inaptitude.

On lui demande une formation de 15 heures, au départ, et une formation continue aux trois ans de six heures, au niveau de comportement avec l'élève, la discipline à bord, la gestion de la sécurité à bord de l'autobus.

Donc, il y a déjà un encadrement de formation continue dans cette opération-là de transport scolaire.

S'il fallait arriver avec une formation à l'entrée, bien, on risquerait de... peut-être de dissuader ces gens-là qui viennent travailler, qui viennent faire quelques heures par semaine avec nous, et ils vont décider d'aller chez Walmart ou Costco de ce monde plutôt que de venir conduire des autobus scolaires.

Déjà qu'on a de la difficulté à les recruter, s'il faut rajouter cet élément-là, on risque d'en perdre plusieurs.

M. Beauchemin : Combien qu'il en manque, selon vous, dans votre industrie?

M. Lafrance (Luc) : Actuellement, il doit manquer un bon... pas loin de 20 % de chauffeurs.

M. Beauchemin : C'est drôle, parce que c'est tout le temps en septembre, là, que, soudainement, ça apparaît dans les journaux : Les enfants ne se rendront pas à l'école, il manque de chauffeurs, il manque de profs, il manque de tout, là. Mais comme, pour vous, là, c'est vraiment un manque de chauffeurs, là?

M. Lafrance (Luc) : Oui.

M. Beauchemin : 20 %, c'est quand même beaucoup.

M. Lafrance (Luc) : Ah! oui, c'est beaucoup puis...

M. Beauchemin : Comment vous faites pour pallier à ça?

M. Lafrance (Luc) : Bien, tant bien que mal, les transporteurs mettent beaucoup d'énergie, mettent beaucoup de... investissent beaucoup dans des campagnes de recrutement, font des programmes de bonification de recrutement.

Le ministère de l'Éducation a mis un programme, il y a maintenant trois ans, pour essayer, justement, de faire de la rétention, mettre un bonus en fin d'année pour que le chauffeur demeure en entreprise toute l'année.

Alors, il y a beaucoup de gestes qui sont posés. Malheureusement, on n'est pas différents des autres secteurs économiques de la province, qui sont aussi en pénurie de main-d'oeuvre.

M. Beauchemin : Mais est-ce que c'est récurrent? Donc, à chaque année, c'est à recommencer?

M. Lafrance (Luc) : Bien, je dirais, ils ont quand même une base de conducteurs. Ce que me disaient les propriétaires d'entreprises, ils disent : Avant, on avait trois, quatre CV sur le coin du bureau, c'est fini, là, il faut courir après, il faut faire la promotion, il faut aller les convaincre de venir travailler, il faut aménager aussi, des fois, des plages horaires qui viennent faciliter. On se rappelle avant, un conducteur d'autobus scolaire, c'est...

Le problème, c'est l'amplitude. Ça fait qu'il faut qu'il soit disponible pendant à peu près 12 heures, mais il en travaille... peut-être, sur les 12, il n'en travaille peut-être seulement que cinq ou quatre. Mais ils ne peuvent pas faire autre chose, donc ça vient limiter un peu la disponibilité de ce qu'on pourrait avoir comme candidats, candidates.

M. Beauchemin : Puis la grande majorité des incidents, si on peut les appeler comme...

Ce qui arrive avec les autobus scolaires — malheureusement, il me reste 15 secondes peut-être — ça se trouve à être dans... majoritairement dans quel contexte? C'est-tu lors de... le transport avec les enfants?

M. Lafrance (Luc) : Bien, les derniers, les derniers qui nous ont été relevés... D'ailleurs, on a 0.02 % d'enfants transportés qui sont victimes, blessés ou blessés graves en transport scolaire, alors c'est un excellent bilan, ça, des dernières années.

Les blessés les plus graves qu'on a eus dans les dernières années, c'est souvent des angles morts d'autobus qui a tourné un coin de rue, à Montréal ou dans les milieux plus urbains, où il a frappé par le piéton. Ce n'est pas... ce n'est pas un enfant qui est transporté, souvent, c'est un piéton. Les derniers cas, c'étaient ça.

M. Beauchemin : Donc, il y a des technologies qui existent, qui pourraient aider à...

M. Lafrance (Luc) : Bien, c'est ça. C'est ce qu'on est en train de regarder, là.

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

M. Beauchemin : Merci.

Le Président (M. Jacques) : Maintenant, je cède la parole à M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci, M. le Président. Merci pour votre présence puis votre mémoire.

De mon expérience, puis j'ai l'impression que c'est la même chose pour vous aussi, on est allés au bout, en fait, de la sensibilisation qu'on peut faire autour des écoles.

Tu sais, vous avez parlé, entre autres, là, des feux. Puis même, il y a des points de démerite qui sont plus importants quand on actionne le feu clignotant des autobus, même si c'est à neuf, il y en a encore beaucoup qui passent outre le feu.

Pas besoin de se promener longtemps, juste besoin de se présenter devant une école le matin pour se rendre compte qu'il y a beaucoup de vitesse qui se fait, il y a des... il y a une guerre à l'espace qui se fait aussi devant l'école, il y a des gens qui font des «U-turn» devant l'école, alors que ce n'est pas permis, qui laissent leurs enfants en double sur la chaussée directement. Ça fait que c'est comme...

Puis ce n'est pas que les pouvoirs publics, ou encore les comités de parents, ou l'école elle-même ne fait pas de la sensibilisation, ça ne fonctionne plus. Les gens sont pressés d'aller travailler puis de laisser leurs enfants.

Puis, en même temps, il y a des exemples, moi, que je trouve très intéressants. J'en nommerai deux.

Un en milieu plus urbain, l'école Saint-Fidèle, où c'est impossible de faire un «U-turn», la rue a été... est rétrécie à une seule voie devant la porte de l'école, donc tu ne peux pas. C'est un sens unique, donc tu ne peux pas passer autrement que par ce goulot d'étranglement là. Donc, ça stoppe la circulation quand il y a un autobus qui est là, par exemple.

L'école de la Saumonière, à Donnacona, je ne sais pas si vous connaissez, mais c'est aussi la même chose. Donc, on est dans un milieu beaucoup moins urbain. Puis ils ont rétréci l'espace, ils l'ont rendu... ils ont rendu la rue à sens unique devant l'école. Puis il y a le stationnement des autobus qui fait en sorte que ça bloque aussi complètement la circulation.

Donc, pour moi, les aménagements permettent, même dans des milieux urbains comme dans les milieux plus ruraux, d'avoir quelque chose qui est vraiment superintéressant.

Donc, si vous avez d'autres exemples qui pourraient nous alimenter, éventuellement, là, n'hésitez pas à les envoyer, là, tu sais, votre monde connaît un peu ces exemples-là.

J'étais content que vous apportiez... que vous abordiez la notion, là, du projet pilote, parce qu'effectivement je m'en rappelais aussi qu'au MTQ on avait eu ça.

Je voulais savoir, vous, de votre point de vue, là... Donc, c'est étudié par le fédéral actuellement, au bureau du transport. Est-ce qu'il y a d'autres exemples ailleurs dans le monde qui ont pris cet axe-là, soit des déploiements de barrières plus grandes ou encore des photoradars installés directement sur les autobus? Et, à votre connaissance, est-ce que ça fonctionne?

M. Lafrance (Luc) : Bien, le bras escamotable, comme j'expliquais tout à l'heure, celui-là, c'est nouveau, là, on ne l'a pas vu en nulle part ailleurs, dans d'autres... dans d'autres administrations, à tout le moins, moi, je n'en ai pas pris connaissance dans la documentation ou quoi que ce soit.

Pour les photoradars, oui, je sais qu'aux États-Unis ce type d'équipement là a déjà été testé. Est-ce que c'est toujours en vigueur, je ne sais pas. Mais je sais qu'il y a eu d'autres administrations qui l'ont utilisé.

M. Grandmont : OK. D'accord. Tantôt, vous avez eu aussi...

Mais, en tout cas, bref, moi, je serais... je serais très curieux effectivement qu'on ressorte cette information-là puis qu'on puisse la rendre compte... la rendre disponible à la commission parce qu'il y a certainement là quelque chose de superintéressant. Puis on fera le suivi aussi au niveau fédéral pour voir où ils en sont, là, mais il y a... C'est certainement une voie d'avenir.

Puis, tantôt, vous avez eu une conversation intéressante avec Mme la ministre, là, sur la question, là, des radars, toujours, là, des ACA, là, puis vous avez eu aussi une jase sur la question des traversées piétonnes.

Donc, puis là je comprends que les systèmes de détection vont être utilisés sur les... au niveau des feux rouges, principalement aux intersections, puis au niveau des... de la... tu sais, pour la vitesse, en fait, pour mesurer la vitesse puis les excès de vitesse.

Considérant, là, la discussion que vous avez eue avec Mme la ministre tantôt sur le respect des traverses piétonnes, est-ce qu'on devrait utiliser les radars pour d'autres choses que juste la vitesse, mais aussi des comportements comme la traverse piétonne?

M. Lafrance (Luc) : Bien, pourquoi pas. Je pense, ça pourrait peut-être être un outil intéressant pour faire, justement, respecter les zones piétonnes, là, par les automobilistes.

M. Grandmont : Quand vous déposez des jeunes, là, est-ce que ça fait partie des règles... j'avoue que je ne sais pas, là, est-ce que vous déposez... Principalement, un jeune qui doit traverser la rue, par exemple, est-ce que vous le déposez à un endroit où il y a une traverse piétonne?

M. Lafrance (Luc) : Pas nécessairement.

M. Grandmont : Pas nécessairement?

M. Lafrance (Luc) : Pas nécessairement, mais... Et ce n'est pas nous, ce n'est pas les transporteurs qui conviennent d'où on débarque ou là où on embarque les élèves, ce sont les centres de services qui font les circuits et qui nous donnent les points d'embarquement et les points de débarquement. C'est sûr que le point de débarquement ultime est l'école, ça va de soi, là.

Mais, à chaque fois, le transporteur, s'il est sur une voie publique, il est obligé d'actionner ses feux clignotants, son bras d'avant. S'il est dans le stationnement de l'école ou dans sa zone débarcadère à l'extérieur de la rue, de la voie publique, il n'est pas obligé de mettre ses feux clignotants.

M. Grandmont : Parfait. Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

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

(Suspension de la séance à 16 h 39)

(Reprise à 16 h 42)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure.

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi des échanges se poursuivront avec des membres de la commission. Donc, je vous invite à vous présenter et à commencer votre exposé.

Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI)

Mme Amireault (Caroline) : Merci, M. le Président. Mme la ministre, MM. et Mmes les membres de la Commission des transports et de l'environnement, je vous remercie tout d'abord, évidemment, d'accorder l'opportunité à l'AQEI de s'adresser à vous aujourd'hui pour commenter le projet de loi 48.

Je suis Caroline Amireault, je suis avocate et directrice générale de l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure, l'AQEI.

Je suis accompagnée aujourd'hui et je suis privilégiée d'être accompagnée de M. Guy Pelletier, qui est le coprésident de notre comité signalisation à l'association et qui est également vice-président de l'entreprise Signalisation de ville. Alors, vous allez avoir le côté des entreprises en signalisation.

Et je suis aussi accompagnée de Mme Valérie Larochelle, qui est présidente du comité SST à l'association et qui est aussi, dans ses temps libres, directrice en prévention SST pour le Canada de l'Est chez Eurovia, VINCI. Donc, vous aurez le côté entrepreneurial, entrepreneurs généraux qui ont des réalités en... pour sauvegarder la vie de leurs travailleurs routiers.

Ensemble, aujourd'hui, on porte la voix de quelque 200 entreprises membres de l'association qui cumulent, bon an mal an, un chiffre d'affaires de 5 milliards et qui travaillent sans relâche pour maintenir et améliorer nos infrastructures routières, notamment.

Je profite, d'ailleurs, de l'occasion, peut-être que certains d'entre nous nous écoutent, pour les remercier directement du travail qu'ils accomplissent, qui nous permet d'utiliser à tous, au quotidien, un réseau routier fiable et sécuritaire.

Je remercie aussi tout particulièrement les travailleurs et travailleuses routiers dans... et dont ceux du domaine de la signalisation routière qui font un métier encore aujourd'hui beaucoup trop dangereux.

En fait, je dois le dire le plus clairement, les travailleurs routiers et les signaleurs, signaleuses risquent leur vie à tous les jours actuellement sur nos routes. Malheureusement, les chiffres appuient très bien notre affirmation.

Selon le plan de la sécurité routière 2023-2028 du ministère des Transports, les zones de travaux routiers sont des points névralgiques où le risque d'accident augmente significativement.

Quelques chiffres. En 2021, 836 travailleurs routiers ont été blessés et neuf ont perdu la vie dans ou à l'approche d'une zone de chantier. En 2023, c'était 814 accidents, dont huit décès.

Et, si on se fie à nos statistiques maison qu'on a trouvées sur les réseaux sociaux, entre 2008 et 2023, uniquement pour des gens du domaine de la signalisation routière, on compte 18 signaleurs décédés et travailleurs de la signalisation.

Si vous ouvrez le mémoire qu'on vous a transmis à la page 3, vous trouverez le nom de ces personnes, leur date de naissance et leur date de décès. Vous pourrez constater leur âge. Ils sont tous décédés dans le cadre de leur travail.

Nos commentaires, évidemment, aujourd'hui sont rendus à leur mémoire à tous. Et c'est pour eux et elles que nous sommes ici aujourd'hui.

Maintenant, concernant le projet de loi 48, tel qu'il est, on souhaite d'emblée et très clairement appuyer le projet de loi 48. On l'attendait de... avec beaucoup d'enthousiasme, alors on est très contents d'être ici aujourd'hui.

Selon nous, le projet est un pas dans la bonne direction pour renforcer la sécurité des usagers vulnérables du réseau routier. Vous allez nous entendre beaucoup parler d'usagers vulnérables aujourd'hui. On souligne notamment l'engagement de la ministre dans ce dossier-là alors que le dépôt de son projet de loi a suivi sans tarder la présentation de son plan d'action, qui a eu lieu au mois d'août dernier. Merci beaucoup.

Nous constatons et saluons le fait que l'enjeu de la sécurité routière est une réelle priorité pour le gouvernement. Ça nous plaît beaucoup ça aussi.

Néanmoins, après la lecture complète et pointue du projet de loi, on voit encore des pistes d'amélioration qui pourrait y être apportée pour garantir une sécurité accrue des usagers vulnérables que sont les signaleurs routiers, les travailleurs routiers, les installateurs, les coordonnateurs.

Dans notre mémoire, que vous avez pu voir, on vous présente 19 recommandations. Évidemment, ça nous prendrait quelques heures pour toutes vous les présenter, alors on va porter votre attention sur la recommandation 1, 6, 14 et 16 aujourd'hui. Puis, on verra à la toute fin, peut-être, des éclaircissements qui seraient rendus nécessaires pour les articles 12, 16 et 37 du projet de loi 48.

Premier élément, les usagers vulnérables. C'est une de... c'est notre première recommandation concernant le projet de loi. On propose d'ajouter au Code de sécurité routière une définition plus précise de ce qu'est un usager vulnérable.

Selon l'AQEI, la définition d'utilisateur vulnérable devrait être intégrée au Code de sécurité routière à l'article 4 pour inclure directement les travailleurs routiers, tous les travailleurs du domaine de la signalisation routière, les installateurs, les coordonnateurs, parce que, quand on ouvre le Code de sécurité routière, on voit cette utilisation-là de cette expression-là, mais il n'y a pas de définition, et on souhaiterait que les travailleurs soient inclus dans cette définition-là.

Selon nous, cet ajout au code de sécurité permettrait de créer, à la source même du code, évidemment, un régime plus protecteur.

Deuxième recommandation, je vous apporte à la... numéro 6 dans notre mémoire, elle est orientée vers la sécurité... pardon, la surveillance routière.

Je vous entendais parler tout à l'heure avec les gens, au niveau des autobus, de la sécurité de nos enfants, c'est aussi important pour nous que nos travailleurs soient protégés et adéquatement protégés.

Si le projet de loi 48 vient faciliter le déploiement des systèmes de détection, on l'a entendu, l'objectif réel n'est pas de permettre de... plus de contraventions ou de SAP, mais bien de prévenir des accidents irréparables. C'est pour ça qu'on est ici.

Pour la prévention, rien n'est aussi efficace, à notre avis, qu'une surveillance policière accrue. Vous savez comme moi qu'on réagit beaucoup plus rapidement à la vue d'une voiture de patrouille sur le bord de la route qu'à un photoradar. Il faut avoir voyagé aux États-Unis pour voir qu'à chaque entrée de chantiers routiers il y a une voiture de police.

Pour l'AQEI, le gouvernement doit donc prioritairement se donner les moyens de renforcer cette surveillance routière là par des voitures de patrouille.

L'AQEI estime d'ailleurs que cette surveillance pourrait être effectuée par des intervenants autres que les forces policières. Les contrôleurs routiers du Contrôle routier Québec, par exemple, pourraient être habilités à donner des constats d'infraction dans les zones de chantier.

Adopter une approche en ce sens permettrait, à notre avis, de résoudre l'enjeu de disponibilité des policiers et policières, qui, comme on le sait, ont d'autres tâches à accomplir.

Le troisième élément, ce serait une suggestion qui serait apportée au projet de loi, soit le retrait automatique du permis de conduire en cas d'infraction grave sur un chantier routier.

Alors, à notre recommandation 14, on suggère une modification importante à l'article 327 du Code de sécurité routière afin que celui-ci puisse avoir une application beaucoup plus forte et beaucoup plus efficace pour prévenir les accidents aux abords des chantiers.

Je m'arrête ici dans mon texte pour vous dire que ce qu'on tente de vous démontrer aujourd'hui, c'est qu'on veut qu'il y ait un message clair qui soit donné par le projet de loi 48 pour démontrer que, maintenant, aux abords d'un chantier, il n'y a plus de risque à prendre.

• (16 h 50) •

L'article 327 mentionne explicitement que «toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou [de] la propriété est prohibée». Puis cet article-là peut mener... Il y a des amendes qui sont prévues en cas de haute vitesse, mais, si vous ne respectez pas une condition d'un signaleur, il n'y a pas de conséquence.

Alors, on voudrait que, dans le cas des signaleurs routiers et même dans le cas plus large des travailleurs, le non-respect du code soit susceptible de mettre en... est susceptible de mettre en péril, pardon, la vie ou la sécurité des personnes.

L'AQEI estime donc que 327 et 512 devraient être plus régulièrement appliqués par les autorités chargées du contrôle routier.

De même, on recommande une modification à 512, de façon à ce qu'une infraction qui mettrait en péril la vie ou la sécurité d'une personne mène à la suspension automatique du permis de conduire de l'automobiliste en faute pour une période de sept jours.

Encore là, l'esprit de ce qu'on souhaite apporter, il n'y a plus de passe-droit sur les chantiers de construction.

Le rehaussement des amendes et des points d'inaptitude est aussi, à notre avis, un élément important. C'est notre quatrième élément, la recommandation 16. On estime pertinent qu'un régime spécifique d'infractions commises aux abords ou sur un chantier soit créé.

On sait qu'actuellement le code de sécurité prévoit que les amendes soient doublées. Est-ce que c'est suffisant? On ne le pense pas. On estime que c'est un bon départ, mais c'est trop peu quand on sait que le plan d'action au ministère des Transports, depuis plus de 15 ans, vise à améliorer la sécurité sur nos chantiers et qu'on voit quand même la courbe des accidents sur nos signaleurs qui monte de façon exponentielle. Je vous invite à regarder à la page 14 de notre mémoire. Il faut prendre le taureau par les cornes et passer un message clair sur tous les chantiers du Québec. Mais on sent qu'il y a cette volonté-là de le faire.

Donc, le message qu'on veut dire, c'est la vitesse, le non-respect des infractions ne seront... et le non-respect et les infractions ne seront plus tolérés sur les chantiers routiers du Québec.

Pour cette raison, il faut mettre un système d'amende, de points d'inaptitude coercitif et totalement dédié aux chantiers. Puis, en lien, notre recommandation est en lien direct avec celle du coroner Yvon Garneau, qui, lui, dans ses rapports, disait qu'il fallait rehausser le nombre de points d'inaptitude émis.

Actuellement, on ne voit pas cette augmentation-là de points dans le projet de loi 48, mais ce serait facilement réalisable.

Dernier élément — sur un éclaircissement dont je parlais tout à l'heure — les articles 12, 4 et 37 du projet de loi qui, à notre avis, ne sont pas clairs dans notre tête et dans notre esprit.

Alors, on comprend que 16 prévoit... du PL 48 prévoit la possibilité d'émettre des SAP sur constatation d'une infraction au code par un système de détection; 22 indique, quant à lui, qu'une infraction constatée par un système de détection n'engendre l'émission d'aucun point d'inaptitude; puis 37 indique finalement qu'aucune SAP ne peut être imposée dans une zone de travaux routiers.

Alors, pour résumer la situation, on voit trois articles dans le projet de loi 48, mais le plan d'action, lui, prévoyait à tout le moins qu'il y aurait des points d'inaptitude qui seraient appliqués. Notre compréhension est un peu perplexe sur ces éléments-là.

L'impression qui se dégage actuellement de la combinaison de ces articles-là, c'est que ce serait difficilement amélioré pour renforcer la sécurité des signaleurs sur nos chantiers. On souhaiterait donc avoir des clarifications sur ces articles-là, puis ça permettrait peut-être à la commission d'avoir des amendements et de clarifier si notre compréhension n'est pas la bonne.

Soyons clairs, évidemment, on ne demande pas à changer le principe du projet de loi, mais simplement à clarifier la façon dont les changements sont présentés et intégrés dans la loi.

On ne doute pas non plus de la volonté du gouvernement de renforcer la sécurité, on n'est pas là du tout, on constate simplement une certaine confusion dans la structure du projet de loi à l'étude.

En conclusion, j'insiste sur le fait que l'urgence est réelle. On ne peut pas se permettre de passer à côté de cette révision du Code de la sécurité routière cette fois-ci, des mesures fortes doivent être intégrées pour renforcer la sécurité des travailleurs routiers, et des signaleurs, et des gens du domaine de la signalisation routière. Je vois devant

moi la ministre des Transports, qui nous apparaît déterminée à faire des changements en profondeur pour y arriver. Je vois aussi les oppositions, qui sont toutes conscientisées et prêtes à collaborer.

Notre mémoire est le fruit de plusieurs années de réflexion et de documentation sur la sécurité des travailleurs routiers. On espère sincèrement que vous y trouverez des pistes pour renforcer le projet de loi. Pour l'AQEI, cela doit être fait à la mémoire des 18 travailleurs du domaine de la signalisation routière décédés en fonction depuis 2008, mais aussi par respect pour tous ceux et celles qui ont été blessés.

Je vous remercie de votre attention et nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le Président (M. Jacques) : Merci pour votre exposé. Je vais... je donne maintenant la parole à Mme la ministre pour 15 minutes.

Mme Guilbault : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Mme Amireault, madame, monsieur, merci beaucoup d'être ici cet après-midi. Toujours un plaisir de vous voir.

Autre partenaire avec qui on a l'habitude de collaborer, encore une fois, sur divers sujets, mais aujourd'hui c'est la sécurité routière qui vous amène parmi nous.

Donc, merci beaucoup pour la mémoire. Beaucoup de choses là-dedans, 19 recommandations, je pense?

Mme Amireault (Caroline) : Oui.

Mme Guilbault : Alors, beaucoup de choses. Très intéressant. Je veux quand même placer aussi le contexte que le hasard ou, en tout cas, les choses ont fait en sorte que, dès ma nomination comme ministre des Transports, une des premières choses que j'ai faites, c'est aller à *Tout le monde en parle*.

Et, à *Tout le monde en parle*, qui m'attendait? Les représentants des signaleurs routiers, des travailleurs de chantier. Et ils m'avaient demandé si je m'engageais à les rencontrer, et je les avais rencontrés peu de temps après. Puis, ensuite de ça, s'est enclenché un travail. Donc, puis le fruit de ce travail-là est dans notre plan d'action en sécurité routière, donc je... Puis je vous avais rencontré aussi puis vous m'aviez sensibilisée.

Donc, bref, tout ce travail-là ensemble a donné lieu à quelque chose de concret.

Moi, je dis toujours, depuis qu'on a commencé les consultations, depuis hier, avant-hier, le projet de loi qu'on étudie aujourd'hui, oui, mais ce projet de loi là, c'est vraiment un moyen pour venir mettre en oeuvre le plan d'action en sécurité routière. Donc, si des fois il n'y a pas de mesure législative à proprement parler, ça veut dire que... ça ne veut pas forcément dire qu'on ne met pas en oeuvre.

Et là, en l'occurrence, pour les travailleurs, puis moi, je suis super fière de ça, on a l'axe sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers, on a trois mesures et cinq sous-mesures dans le plan d'action en sécurité routière, donc qui ne nécessitaient pas toutes des modifications législatives, des fois, c'est réglementaire, des fois, c'est autre chose.

Si je pense à mon plan d'action — c'est ça, il est ici — le plan d'action qu'on a déposé, moi, je suis supercontente. Puis, on a une table, tu sais, on a une table avec le ministère, là, qui est permanente, tout ça. Donc, ce plan d'action là...

En fait, une des mesures du plan d'action en sécurité routière était de déposer un plan d'action spécifique pour les travailleurs, et ça a été fait en juin dernier, si ma mémoire est bonne.

Et donc, peut-être, j'aimerais ça commencer par là, parce que, comme je vous dis, plus largement, que le projet de loi, pour moi, il y a toute la question d'envoyer des signaux puis de poser des gestes vraiment concrets sur papier, écrits, là, tu sais, dans le projet de loi. Puis la première mesure, c'était lancer le plan d'action. Alors, j' imagine que vous le connaissez.

Là, j'essaie de... J'ai quatre axes, je pense, de mémoire. Oui, c'est ça. Donc, je ne sais pas, pour ce que vous en savez, tu sais — axe 1, sécurité des travailleurs; l'axe 2, signalisation, circulation, dispositifs de retenue; l'axe 3, formation et communication; l'axe 4, consolidation des acquis — puis il y a toutes sortes d'éléments là-dedans. Est-ce que, selon vous, à date, ce plan-là rencontre son objectif? Est-ce qu'il est à la satisfaction des publics cibles, donc nos travailleurs, les donneurs d'ouvrage, etc.? Parce que vous parlez...

Vous gravitez dans tous ces milieux-là, donc quel est l'écho, à date, puis qu'est-ce que vous avez comme observations à faire sur le plan?

Mme Amireault (Caroline) : Bien, vous avez entièrement raison de dire que le plan d'action 2023-2028, il est rempli de bonnes, belles mesures, là, qui vont faire en sorte...

Si on regarde la 10, la 11, la 12, c'est des mesures... quand on a vu arriver dans votre plan d'action, on a fait : Ah! très bien, ça va se faire, il y a des amendes, des pénalités, des points d'inaptitude qui vont s'ajouter.

On siège sur ces tables-là. L'AQEI siège autant du côté comité signalisation que du comité SST sur les tables du plan d'action du ministère. Ça nous permet d'avancer et d'apporter certaines choses qui vont modifier principalement le... plus le ton, ou, en tout cas le CCDG. Les... ces tables-là, est-ce qu'elles ont le pouvoir de modifier le Code de la sécurité routière comme...

On est si près aujourd'hui avec vous de pouvoir faire ces modifications-là, je pense que c'est vraiment par le PL 48 qu'on peut modifier le Code de sécurité routière, notamment sur les points d'inaptitude, parce que c'est dans le code que découle le règlement sur les points d'inaptitude. Alors, c'est un élément qui est important. Puis c'est la mesure 11 de votre plan d'action 2023-2028, là, de hausser les points.

Alors, ce serait une belle opportunité à saisir aujourd'hui que de modifier le Code de sécurité routière.

Mme Guilbault : Donc, vous me dites le plan, le plan d'action...

Mme Amireault (Caroline) : Vous réferez au 2023-2028, Mme la ministre?

Mme Guilbault : Oui. Bien... Non, c'est-à-dire que... Mais c'est parce que c'est deux choses différentes, effectivement.

Dans mon 2023-2028, la mesure 10 réfère à lancer le plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers. Donc là, je parlais de l'autre plan, qui est, dans le fond, le plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers, qui est un plan d'action à part entière, là, sur la sécurité des travailleurs. Ça fait que c'est dans ce sens-là que je vous disais... Puis je ne sais pas si vous êtes familier avec. Si vous ne l'avez pas...

Une voix : Oui, oui, oui.

Mme Guilbault : Vous l'avez ici. Bon. Parfait.

Donc, c'est ça que je me demandais, parce qu'au-delà du projet de loi, ça, c'était la toute première mesure qu'on prenait dans l'axe de la sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers. Alors, c'est pour ça que je voulais voir si, selon...

Parce que là ça va faire six mois, on l'a déposé en juin, six... huit mois qu'il est en place, donc quelles sont les impressions que vous en avez, les échos, à la fois, comme je disais, les travailleurs, comme tels, puis les donneurs d'ouvrage? Donc, est-ce que ça fait le travail? Est-ce que ça atteint l'objectif? Parce que ça découle quand même d'un travail qu'on a fait en comité, puis tout ça. Normalement, il y a un certain consensus sous-jacent, mais, des fois, on ne sait jamais. Alors, vous, vous travaillez directement là-dedans tous les jours, avec eux.

• (17 heures) •

Mme Larochelle (Valérie) : Bien moi, j'ai la chance de siéger sur des tables de discussions, justement, qui ont... desquelles ont abouti les projets de loi. Ça fait que, dans un premier temps, c'est une belle opportunité de pouvoir participer à ces tables-là, parce qu'on amène justement notre expertise puis nos réalités.

Et puis d'avoir des plans d'action, ça concrétise les mesures gouvernementales. Ça fait que ça, assurément que la perception ou, en tout cas, la réception de ces plans d'action là, c'est superpositif.

En contrepartie, ça reste... ça reste un plan d'action. Donc, on souhaite, à travers le projet de loi 48, de lui donner du mordant, parce que le secteur de la construction, les travaux de génie civil, on reçoit bien ça, mais, maintenant, ceux qu'il reste à convaincre, là où on a un petit peu dépassé l'étape de la sensibilisation, bien, c'est les usagers de la route. Donc, on se rend compte que, même si, de l'intérieur, en construction, on peut vraiment se donner des moyens, les plans d'action nous donnent également des moyens, mais, aux abords, il y a des usagers de la route qui sont plus ou moins liés à ces plans d'action là.

Donc, dans le fond, nous, ce qu'on veut saisir, c'est l'opportunité de donner un petit peu plus de mordant au projet de loi n° 48, de façon à dissuader les usagers de la route à être téméraires, à être délinquants aussi, j'irais jusqu'à ce niveau-là, et puis qui se... en fait, qui change les comportements. Parce qu'évidemment on... bien, Caroline, elle a parlé de mesures coercitives, mais, dans notre intention, ce n'est pas, là, de donner des amendes à tout le monde, mais c'est que les amendes soient significatives, que les points d'inaptitude soient aussi significatifs, de façon à changer des comportements. C'est vraiment ça, notre objectif. Puis là on viendrait vraiment étendre les conséquences de ces plans d'action là à et les chantiers et les usagers de la route.

Mme Amireault (Caroline) : Si je rajoute un élément à ce que Valérie vient de dire, on sait que le Code de la sécurité routière a été mis en place en 1986. À cette époque-là, la signalisation routière, ce n'était pas commun sur nos chantiers. La société a évolué. Depuis deux ans à peu près, on a les barrières de contrôle, là, qui sont toutes nouvelles. Il faut éduquer les automobilistes, puis c'est le... les opportunités qu'on veut... qu'on veut vous sensibiliser aujourd'hui. Puis les modifications qui peuvent être apportées au code de sécurité routière vont justement conscientiser les automobilistes. Les plans d'action vont plutôt sensibiliser les travailleurs et s'assurer que les chantiers soient plus sécuritaires pour les travailleurs.

Mme Guilbault : Excusez, c'est parce que je cherche le numéro depuis tantôt... ma feuille est là, la numéro 18, dans le sens de ce que vous dites, le 4 à 9, là, c'est ça, c'est la recommandation...

Une voix : ...

Mme Guilbault : ...18. Bon, c'est ça, exact. Parce que, comme on parle de... justement, de profiter du projet de loi pour envoyer des signaux clairs, comme vous savez, les points d'inaptitude, ça va se faire par règlement, en parallèle. C'est pour ça que l'échéancier est 2024 et non 2023, comme le projet de loi. Et donc là ce qu'on m'indique, c'est que ça ne sera pas exactement par le même moyen, donc ce ne sera pas par l'article 311 mais via l'article 327, à date, c'est le projet qu'on aurait... mais d'atteindre le même objectif puis de passer, effectivement, de 4 à 9.

Mme Amireault (Caroline) : OK. Bon, bien, tant mieux.

Mme Guilbault : Donc, on atteint... on atteint exactement l'objectif visé à la recommandation 18, parce que ça aussi, c'était... bien, d'abord, c'est un engagement qu'on avait pris. Puis, plus largement, aujourd'hui, on va parler

beaucoup ensemble des signaleurs, mais, je le dis à chaque groupe, le signal de ce plan-là puis l'évidence qui est en filigrane de tout ce plan-là, c'est les clientèles vulnérables, donc beaucoup les enfants, les aînés, les travailleurs de chantier, les personnes, aussi, à mobilité réduite, donc... les brigadiers scolaires. Alors, bref, très fière de ça.

L'autre chose sur les chantiers que je trouve intéressante, c'est à l'article 12, vous avez probablement vu qu'on vient explicitement prévoir les chantiers à l'alinéa ou la ligne 2°, là, je ne sais jamais si on dit alinéa, ou paragraphe, ou ligne, parce qu'il y a toutes sortes de... puis vous, vous êtes une juriste, ça fait que vous êtes plus... il y a toutes sortes de chiffres là-dedans, puis il y a des renvois à d'autres articles qu'on ne sait pas trop c'est quoi, l'article. Alors, bref, il faut vraiment le potasser longtemps pour comprendre de quoi on parle, mais c'est... c'est à l'article 12, où on vient... Non, c'est ça. Alors : «dans un lieu où, conformément...» En fait, c'est à l'article 12, qui introduit un nouveau chapitre, ou je ne sais pas, là, l'article 519.80, et là, à la ligne 2° : «dans un lieu où, conformément à l'article 303.1, une signalisation indique, pour la durée de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite;».

Mme Amireault (Caroline) : Exactement.

Mme Guilbault : Donc, qu'est-ce que vous pensez de l'idée d'avoir mis : «Un système de détection peut être utilisé dans les endroits suivants», puis de l'avoir mis là, au même titre qu'une zone scolaire? Encore une fois, je trouve qu'il y a un signal clair qui est envoyé.

Mme Amireault (Caroline) : Oui. Quand on a lu le projet de loi n° 48, on a mis en vert cette portion-là, en disant : Bon, ils ont mis spécifiquement des articles pour les chantiers routiers. C'était ça, un peu, la dernière portion de notre allocution en introduction. L'article 12 parle de ça, ça va être des systèmes de détection, ça va émettre des SAP. L'article 16, c'est autre chose. L'article 37, c'est : Non, il n'y a pas de SAP. Oui, je suis juriste, mais je ne suis pas spécialiste en code de sécurité routière. Je trouvais que c'était un peu difficile à suivre. Est-ce qu'il y aura des SAP, seulement des SAP qui seront émises? Est-ce qu'il y aura des constats d'infraction? Est-ce qu'il y aura des points d'inaptitude qui seront émis? C'est un peu ça, notre questionnement. Mais on salue le fait que l'article 519.80 soit ajouté par le nouveau titre, c'est ça qui est important, parce qu'on le sent, dans le projet de loi n° 48, qu'en filigrane la sécurité routière de nos travailleurs est importante. Puis, on l'a dit d'emblée tout à l'heure, on salue le projet de loi, mais on aurait besoin de plus d'éclaircissements, parce que... Est-ce que ce sera des SAP? Est-ce que ça ne sera pas des SAP? Est-ce qu'il y aura... Si on veut aller vers les recommandations du coroner Garneau aussi, qui demandait que les points d'inaptitude soient...

Une voix : ...

Mme Amireault (Caroline) : ...augmentés, merci, augmentés ou émis à plusieurs... à plusieurs types d'infractions... Quand on voit aussi, à Montréal... Tantôt, je vous parlais du code de sécurité qui doit évoluer avec la société. Si vous regardez dans le mémoire qu'on vous a produit, à Montréal, l'année dernière, il y a un automobiliste impatient qui a littéralement poussé avec sa voiture un signaleur routier dans les jambes en disant : Tasse-toi. Bien, ça n'a pas de sens que, socialement, on soit rendus là et que, socialement, on a des gens qui débarquent de leur véhicule, prennent des T-RV-07, parce que c'est comme ça qu'on appelle ça, des cônes orange, lancent ça au bout de bras, passent parce que c'est trop long. Ça n'a pas de sens que, socialement, on soit rendus là. Il faut que le message que vous avez l'opportunité, comme députés, comme élus, d'apporter dans ce projet de loi là, c'est de dire : Ça suffit. Sur les chantiers routiers, il faut protéger nos travailleurs, parce que... On... Vous aviez les gens d'autobus scolaires tout à l'heure. Si les enfants se font frapper, c'est triste, les enfants ne seront pas là, mais, si les parents ne sont pas là pour aller chercher les enfants à l'école à 4 heures, ça ne sera pas plus agréable. On a des travailleurs, puis Maxime... pas Maxime, excuse-moi, Guy, bien, tu en connais personnellement, des gens qui sont énumérés à la page 3, là.

M. Pelletier (Guy) : Bien oui. Maxime, deux enfants; Sylvain, quatre; Stéphane, deux. C'est des gens qu'on connaît, c'est des gens qu'on côtoie, puis ils sont aussi importants que leurs enfants.

Mme Guilbault : Bien oui, tout à fait. Puis vous avez raison de nommer le vidéo. Je pense que c'était... Puis c'est un vidéo qui circulait, qu'on a tous regardé avec un certain effroi. Je pense que c'était peu de temps avant le dépôt de mon plan d'action, justement, parce qu'il me semble que j'en ai parlé dans mon allocution.

Là, je cherche... parce que vous amenez les T-RV-07 et donc... Ah! c'est ici, à la mesure n° 8. Pour les aménagements, il y a un des... on va modifier, pour les piétons, le tome I sur la conception, pour le chapitre Piétons, mais on veut aussi, toujours dans le même plan d'action, modifier le tome V sur la signalisation pour voir... Là, on parle ici piétons, aînés, mais ça pourrait être plus largement... Parce que moi, je voudrais... puis j'ai un axe dans le plan, vous savez, là, qui est l'innovation, donc essayer de modifier le tome à la faveur de signalisations un peu plus innovantes. On l'a déjà modifié l'année dernière. Vous parliez des... du chantier à Montréal, les T-RV-07, mais, grâce aux modifications qu'on a faites, maintenant il y aura de plus en plus de T-RV-10, alors un petit ménage visuel, même s'il y en a encore beaucoup, et... Et c'est ça.

Ça fait que, donc, on veut faire d'autres modifications pour de la signalisation innovante. Ça fait que est-ce que vous, vous avez... Puis c'est sûr que là... puis je ferais le lien avec une de vos recommandations, encore là il y en a... il y en a 19, je ne sais pas par coeur, mais, quand on dit... ah! c'est la 3, je pense, l'introduction de caméras de surveillance sur les chantiers et/ou directement sur les habits des travailleurs.

Mme Amireault (Caroline) : Oui.

Mme Guilbault : Puis là, moi, pour ce que j'en sais, c'est que c'est quelque chose qui est évalué, mais il n'y a pas encore de conclusion claire. Il y a une question de vie privée aussi. Si tu mets une caméra sur le travailleur, les personnes se font filmer, les gens qui passent, et tout ça, alors on est en train de... je dirais, pas de démystifier, là, mais d'éclaircir tout ça. Donc, à la fois pour ça et pour ce qu'il pourrait y avoir comme signalisation innovante, comme nouvelles choses qu'on pourrait faire différemment, dans la mesure où, de toute façon, on a déjà l'intention de modifier le tome V, avez-vous des idées, avez-vous des opinions ou des réflexions là-dessus?

Mme Amireault (Caroline) : Les démarches qui ont été faites avec la ville de Montréal pour changer les T-RV-07, aller vers les T-RV-10, là, c'est à la suite du sommet des chantiers de la ville de Montréal notamment, on avait participé au sommet, puis, effectivement, ça change un peu le visuel de nos chantiers. Il faut s'assurer, par exemple, que le T-RV-10 fasse aussi son travail pour protéger les travailleurs qui sont dans les zones de chantier, parce que, Valérie pourrait vous en parler, il y a une recrudescence des intrusions d'automobiles dans nos chantiers actuellement au Québec, là. C'est vraiment... Je peux peut-être...

Mme Larochelle (Valérie) : Bien, en fait...

Le Président (M. Jacques) : ...

Mme Amireault (Caroline) : Oui.

Mme Larochelle (Valérie) : Bien, en fait, oui, on est capables maintenant de le répertorier puis de savoir que c'est un risque qui est réel. Puis, pour les innovations, bien, tu sais, c'est sûr que la réduction de la vitesse d'une façon significative, les zones tampons, changer aussi tous les éclairages et la réflexion des éléments qui sont... tu sais, qui réfléchissent, en fait, les lumières... Je pense qu'il faut innover, effectivement. Puis, en travaillant avec des compagnies en Europe, comme ma compagnie qui est en Europe aussi, on voit que le changement de couleur, le changement d'aménagement des chevrons, par exemple...

Le Président (M. Jacques) : Merci...

Mme Larochelle (Valérie) : ...mais également la zone tampon, c'est important.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Nous allons... Je vais passer la parole à l'opposition officielle et à M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Beauchemin : Merci. Bien, écoutez, premièrement, juste si... prendre quelques secondes pour finir votre pensée.
• (17 h 10) •

Mme Larochelle (Valérie) : ...Oups! Excusez-moi. Non, mais, en fait... Bien, ça va. Parce que Mme la ministre voulait des solutions, mais, effectivement, on en a plein, et puis je pense qu'ils sont à l'étude aussi dans nos tables de discussion, et puis je pense qu'ils devraient être appliqués rapidement, de façon, justement, à réveiller un peu l'usager de la route puis à lui envoyer des messages clairs, parce que je pense que la signalisation, actuellement... les T-RV-07, oui, les T-RV-10 et l'affichage, je pense que les usagers de la route ne les voient plus, ne comprennent plus les éléments de communication que ça signifie, puis ils s'en... en fait, ils ne s'en juste... ils ne s'en préoccupent juste plus. Ça fait qu'effectivement il faudrait changer le visuel.

M. Beauchemin : Ah! ça, je suis d'accord. C'est comme plein d'autres choses qu'on est habitués de voir, à un moment donné ça tombe à l'extérieur du champ. Mais on va... je vais revenir là-dessus, parce que c'est un peu... c'est un peu l'angle que je veux prendre, là, pour vous poser des questions.

Mais, avant d'aller là... Heille! Wow! Je veux dire, les statistiques que vous avez données sont... ça fait mal au coeur. C'est du monde qui, probablement, ne pensait pas pantoute que ça allait être le cas qui allait leur arriver, qu'ils allaient mourir sur la job de même, là. Puis j'ai... je ne sais pas pourquoi, là, je ne sais pas si j'ai un... j'ai regardé ça, mais mon réflexe, c'est essayer de comprendre l'âge, puis ce n'est pas tous des «kids». Il y en a deux qui ont eu 19 ans, puis les autres, c'est tous quarantaine, cinquantaine, quelques-uns dans la trentaine. C'est... Puis même, peu importe l'âge, je veux dire, c'est triste, point, là, tu sais. On pense qu'ils sont jeunes, ils sont peut-être un peu plus «yahoo!» puis «let's go!», moins focus sur la job, mais, non, non, c'est...

Écoutez, absolument, oui, inclure «travailleur» dans la définition, c'est une excellente recommandation. Ça, je vous le donne tout de suite. Ça fait... Et je ne sais pas combien d'employés, que ce soit du secteur public ou secteur privé, au Québec, meurent sur la job, là, OK? Dans la construction, c'est plus fréquent. Donc, c'est... il faut absolument, absolument, absolument que ça soit une priorité, selon moi, qu'on puisse mettre en place tout ce qu'il faut.

Puis là je vais arriver vers des questions, là, mais vous avez mentionné des autopatrouilles, vous avez mentionné plus de surveillance, tout ça. Puis j'ai... je fais... une des choses que j'aime faire souvent, là, l'été, c'est de prendre l'auto, puis de me promener, puis d'aller voir les gens dans le coin où est-ce que j'habite puis dans la région. Puis je vais souvent aussi à l'extérieur du Québec, quand j'ai la chance, me promener en voiture pour... parce que j'aime

ça, bon. Et, effectivement, quand on se promène sur la 89 puis sur la 95 aux États-Unis, je m'excuse, là, mais les chantiers de construction, un, tu le sais clairement que ça s'en vient, OK, pas dans les premiers 500 pieds avant d'arriver, tu sais clairement que ça s'en vient. Il y a des «state troopers» qui sont là tout le temps avec des gyrophares. On pourrait mettre une voiture vide à l'intérieur avec des gyrophares qui fonctionnent, là, je pense que ça aurait le même effet, là. Ça fait que ça n'a pas besoin, là, d'être peuplé, là, mais je pense qu'effectivement ça, ça pourrait définitivement aider.

J'aimerais ça vous entendre sur ce genre de mesures là. Moi, je pense au niveau... je ne me souviens plus c'est quoi, le terme pour décrire les camions du ministère du Transport qui sont là pour, comme, bloquer, avec des espèces de gros «bumpers» de béton en arrière, là, pour...

M. Pelletier (Guy) : ...d'impact.

M. Beauchemin : Merci de me l'expliquer. Je pense que ça, c'est essentiel que ça soit tout partout, sur tous les chantiers, peu importe, là. Mais on pourrait peut-être...

M. Pelletier (Guy) : Bien, ils le sont déjà par la norme dans les endroits où la vitesse est supérieure à 70. Il y a des cas, par exemple, dans les... C'est un point que je voulais amener tout à l'heure pour compléter ce qu'elle disait, ce n'est pas toujours de l'innovation que ça va prendre, mais parfois c'est juste la façon dont on fait les choses. On a souvent le réflexe de dire : On va en mettre plus, de signalisation, on va mettre des panneaux plus gros. Mais, si on prend les installateurs, par exemple, leur plus gros risque, c'est le temps d'exposition. Plus longtemps ils vont être sur le bord de la route, plus ils ont de chances de se faire frapper.

Donc, si on dit : On va juste... Juste de dire : On va rajouter une limite de... un panneau limite de vitesse, par exemple, sur une intervention de courte durée comme une inspection de structure, ou quelque chose comme ça, nous, des fois, on se ramasse dans des situations absurdes où, contractuellement, on est tenus de mettre le gros kit, si on veut. Donc, pendant 1 h 15 min de temps, on va installer de la signalisation pour des travaux de 45 minutes, pour reprendre une heure, 1 h 15 min à ramasser tout ça, quand la norme actuelle déjà en place nous permettrait de fermer avec une signalisation qui serait plus adaptée au type de risque.

Parce qu'on s'entend que le moment le plus critique dans l'installation d'un chantier, c'est l'installation du premier panneau, parce que, pendant qu'on installe celui-là, il n'y a rien qui annonce notre présence, on apparaît. Comme vous soulignez, là, la présence policière en arrière de nous pourrait nous aider grandement. C'est sûr que, dans un cas comme celui-là, ce n'est pas le radar photo qui va faire la différence, c'est vraiment une présence mobile d'un... Parce que même... l'installation même d'un radar photo est une opération, et donc rattachée à certains risques.

Donc, au niveau de la façon de penser, présentement, la mobilité pèse très lourd comparativement à la sécurité des travailleurs de signalisation comme telle. On n'osera pas fermer complet un axe routier puis dévier des gens sur la voie de service parce que ça va trop être pénalisant, trop ralentir, mais ça serait probablement la façon la plus sécuritaire d'aller installer les glissières de béton sur l'autoroute. Donc, c'est vraiment un choix qu'on a à faire parfois. Présentement, c'est beaucoup du côté de la mobilité, mais il y aurait peut-être moyen de ramener ça du côté de la sécurité.

Les plages horaires aussi. On va offrir des plages horaires qui vont être très courtes pour ne pas pénaliser les usagers. On va dire : Contractuellement, vous avez 1 h 30 pour tout fermer l'autoroute. Il y a des fois où ça fonctionne, il y a des fois où ça ne fonctionne pas, 1 h 30. On fait les choses de façon séquentielle, donc on installe les panneaux, les repères visuels ensuite. Donc, on peut... on ne peut pas... on peut accélérer jusqu'à un certain rythme, mais on finit par demander à des gens de courir sur le bord de l'autoroute, en plus d'être déjà dans un milieu hostile.

Donc, dans les manières de faire les choses, au-delà... bien, oui, il y a... il y a de l'innovation qui peut venir, mais, au-delà de ça, juste avec les outils qu'on a déjà en place, de la façon dont on monte les contrats, il y a moyen de protéger davantage les travailleurs.

M. Beauchemin : Bien, je vous entends. Puis je pense qu'une des choses que... sur laquelle je vais être absolument d'accord avec vous... je pense que la présence policière pour le premier panneau affiché, c'est essentiel. C'est là le plus gros risque, si j'ai bien compris ce que vous...

M. Pelletier (Guy) : C'est le plus gros risque, c'est le moment le plus critique. Puis l'autre chose, les plans sont conçus en fonction... on va mettre le biseau, là, l'endroit où on fait déplacer les voitures, à un endroit qui a une visibilité qui est calculée puis qui fait partie d'un plan d'ingénierie. Par contre, les panneaux sont placés en fonction du biseau, donc ça se peut que le panneau se retrouve dans une courbe, dans une descente de viaduc ou autre chose. Le chantier est pensé en fonction de l'endroit où on travaille et non pas en fonction de l'endroit où on met les panneaux, c'est normal, mais il faut penser que c'est risqué.

M. Beauchemin : Mais, quand on pense au fait que, tu sais, c'est 19 personnes sur la page...

M. Pelletier (Guy) : Oui.

Une voix : ...

M. Pelletier (Guy) : 18.

M. Beauchemin : ...c'est 19...

Mme Amireault (Caroline) : Ça, c'est juste les... on parle seulement de signaleurs ou d'installateurs...

M. Beauchemin : Non, non, je...

Mme Amireault (Caroline) : ...on ne parle pas de travailleurs en génie civil qui font de l'asphaltage, qui se font frapper aussi. Parce que, si on regarde dans le plan d'action, là, c'est huit décès en 2023 seulement.

M. Beauchemin : C'est incroyable. Puis, quand on pense à cet aspect-là, je veux dire, je peux simplement m'avancer, dire que les ajouts de sécurité qu'on parle sont marginaux en termes de coûts par rapport à la réalité, un, bien, économique à long terme. Des individus qui étaient productifs dans la société, là, qui disparaissent, là, c'est... les familles qui sont touchées, tout ça, c'est comme... Absolument inclure ça, il faut absolument le faire, là.

Mme Amireault (Caroline) : Bien, c'est pour ça aussi qu'on pense que l'opportunité que vous avez aujourd'hui, avec le projet de loi n° 48, pourrait apporter un message beaucoup plus clair et coercitif face aux automobilistes, parce que vous changez le Code de la sécurité routière, parce que... Quand le cellulaire au volant est devenu un fléau, il y a eu un message clair qui a été donné par le gouvernement, à l'époque, de dire : Bon, là, on va entamer une vague contre le cellulaire au volant. Il y a des amendes importantes qui ont été apportées. Mais là, avec ce qu'on vous apporte comme statistiques, avec la courbe qui est toujours ascendante de façon exponentielle, il faut qu'il y ait un message clair qui soit porté par le projet de loi n° 48 pour dire : Près des chantiers routiers, c'est terminé, il faut protéger nos travailleurs.

M. Beauchemin : Oui. C'est plus que simplement doubler les pénalités lorsque travailleurs sont sur le chantier ou...

Mme Amireault (Caroline) : Bien oui, oui.

M. Beauchemin : Mais vous parliez tantôt de points de démerite si c'est des photoradars, parce qu'actuellement ce n'est pas le cas, là, les photoradars, c'est juste... bien, «c'est juste»... c'est une contravention sans point de démerite, là. Est-ce que ce n'est pas plutôt... mais... puis je vous pose la question franchement, là, est-ce que ce n'est pas l'ensemble de ces réponses?

Mme Amireault (Caroline) : Bien oui.

Mme Larochelle (Valérie) : Bien, si vous me...

M. Beauchemin : OK. Parce qu'on peut quand même y aller à... OK, ce n'est pas fois deux, les pénalités, ça peut être fois quatre, ça peut être : Ta voiture est partie pendant un mois, ça peut être pas de permis, ça peut être tous ces trucs-là, mais actuellement il faut être capable d'avoir quelqu'un sur le chantier pour pouvoir l'appliquer. Ça fait que c'est... c'est là que c'est. Est-ce que le corps policier suffit actuellement pour faire ça? Est-ce que cette responsabilité-là pourrait être ailleurs? Est-ce qu'on peut permettre à des gens d'avoir des pouvoirs policiers sans être des polices? C'est comme... On est ailleurs, là.

• (17 h 20) •

Mme Larochelle (Valérie) : Bien, si vous me permettez, c'est un peu la combinaison de ces solutions-là, parce qu'effectivement nous, on demande souvent la surveillance policière aux abords de nos chantiers, surtout autoroutiers, et puis on n'a pas la capacité de fournir, tu sais, entre autres à cause de la pénurie. Ça fait que, quand on peut en mettre, c'est certain que c'est ultra-efficace, dissuasif. En plus, si on a des intrusions de chantier, si on a des délinquances, bien, ils peuvent se faire arrêter rapidement. On l'a vécu dans les deux, trois dernières années. Puis, quand la police intervient, c'est des arrestations, musclées même, menottes. Ça se vit au quotidien sur nos chantiers autoroutiers. On les a répertoriées cette... en 2023 d'une façon très sérieuse pour avoir le portrait.

Ensuite, vous parlez du photoradar. Si on n'a pas la surveillance policière, effectivement, c'est une bonne solution, sauf que, pour le moment, c'est possible photoradar. Nous, ce qu'on réclamerait, c'est un photoradar tout le temps. Chantier de construction égale photoradar. Donc, on voit les comportements à l'approche d'un photoradar, ça ralentit.

Donc, notre objectif, ce n'est pas juste d'avoir de la coercition, c'est de changer des comportements des usagers de la route pour une prise de conscience de sécurité. Donc, pour nous, si c'était une mesure qui était appliquée, bien, tout le temps et non pas de temps en temps, ça serait dissuasif.

M. Beauchemin : Entièrement d'accord avec vous là-dessus. Je suis en train de, tu sais, spéculer, là, sur la campagne, publicité à la télévision qui pourrait, avant, justement, les vacances de la construction, où est-ce que tout le monde s'en va sur la route, faire... mettre ça dans la tête de tout le monde, que c'est important, là, mentionner le nombre de gens qui sont décédés, des jeunes de 19 ans... C'est comme... Il y a tellement de façons de pouvoir sensibiliser. Avant de lire votre mémoire, j'étais : OK, correct, ça va être intéressant, j'ai hâte de voir. J'ai fini votre mémoire, je suis un petit peu tombé à terre, parce que c'est l'âge puis le nombre de personnes qui... pour moi, c'est...

Mme Amireault (Caroline) : On parle beaucoup de la sécurité des travailleurs routiers et des gens en signalisation, mais pensez aussi aux automobilistes. Nos revendications leur servent aussi aujourd'hui. Parce que, si on prend l'exemple, il y a deux ans, sur l'autoroute 15 à Laval, il y a un motocycliste qui est rentré à 150 kilomètres-heure dans un chantier de construction. Le travailleur a été... Le motocycliste, pardon, est décédé sur le coup, mais le travailleur a été amputé d'une jambe. Alors, si on appliquait les SAP selon ce qu'on voit dans le code de sécurité routière, ça serait une amende de 560 \$ pour quelqu'un qui n'a plus de jambe, à vie. Alors, à un moment donné, il faut... Ce n'est pas... On ne veut pas que ça soit 50 points, là, de toute façon, il n'y a même pas 50 points sur un permis de conduire, mais on veut qu'il y ait un message clair qui ressorte du projet de loi pour que ça donne vraiment un signal à tous les automobilistes qu'on souhaite aussi les protéger, mais il faut protéger nos travailleurs, ça n'a pas de sens.

M. Beauchemin : Oui, je suis d'accord.

Mme Amireault (Caroline) : Il y a deux ans ou trois ans, je suis venue sur la promenade Samuel... votre très belle promenade Samuel-De Champlain, «by the way»...

M. Beauchemin : Réalisation libérale.

Mme Amireault (Caroline) : Ah! bien... bien, elle a été réalisée...

Une voix : ...

Mme Amireault (Caroline) : Bien là, on ne commencera pas les chicanes, parce que vous allez prendre de mon temps d'antenne. Mais ce que je souhaitais dire, c'est qu'on a demandé au ministre à l'époque, qui était M. Bonnardel, de venir avec nous sur les chantiers, Valérie, tu étais là avec moi, il y avait Mathieu aussi qui était là, et la limite de vitesse était réduite pendant la réalisation des travaux, puis, en bon français, le ministre s'est fait friser les oreilles un peu par des 42 pieds qui passaient à côté à une vitesse... Il n'y a pas de conscientisation comme on le voit dans d'autres pays. Il faut qu'il y ait un coup de barre qui soit donné, puis je suis certaine que la ministre entend bien notre message puis que c'est ça que son projet de loi va porter. En tout cas, le plan d'action 2023-2028, nous autres, on l'a salué chaudement puis on est convaincus qu'on va y arriver.

M. Beauchemin : Je vais mettre mes... mon chapeau, là, d'ex-banquier qui a toujours fait des comparables dans la vie pour justifier le prix de transactions. Je vais vous mettre des comparables... bien, en fait, je vais vous demander des comparables par rapport à ce que vous avez vu à l'extérieur du Québec, dans d'autres législations. On a parlé tantôt de la 89 puis de la 95. Avez-vous des exemples de d'autres places sur la planète où est-ce que, justement, ils ont mis des trucs, ils ont appliqué d'autres trucs puis ça a résulté... les résultats concrets, là, probants que... qui ont amélioré la situation des travailleurs en infrastructures routières?

Mme Larochelle (Valérie) : Bien, nous, on sait que, dans l'est, en fait, la GRC intervient, comme, quand ils sont appelés, ils viennent supporter sur les réseaux... les réseaux routiers, autoroutiers. On sait également qu'à Terre-Neuve, bien, à certaines occasions, ils peuvent aussi mandater des firmes pour venir les supporter, autant, là, pour l'application des règles de sécurité et la vitesse. Donc, ça, effectivement, ça rejoint nos propositions en ayant autres personnes que des policiers qui pourraient... bien, surveiller et intervenir. Ça fait que ça, effectivement, on sait que ça se fait. On sait également que ça se fait... comme par exemple des barrières amovibles, en Europe, on sait aussi que ça se fait. Et on sait aussi qu'ailleurs et avant, au Québec, on avait tendance à fermer les routes et les autoroutes. Et puis, j'en conviens, ça a un impact significatif au niveau de la fluidité, sauf que peut-être qu'un chantier, à la place de prendre trois mois et demi, il prendrait peut-être un mois. Peut-être également qu'on pourrait laisser, sinon, une zone supplémentaire en zone tampon. On sait que ça se fait, ça aussi. Ça donne de l'espace, ça donne de la sécurité, ça donne assurément de la productivité. Ça, c'est assurément aussi une bonne mesure. Et puis, oui, évidemment, ça a une incidence sur la fluidité et puis la patience des usagers, mais, en même temps, en parallèle, avec une campagne de sensibilisation... parce que je pense également qu'il faut aller plus loin dans les campagnes de sensibilisation pour se rendre compte qu'ils se mettent à risque, nos usagers de la route.

Ça fait que ça, c'est quand même... dans l'Est canadien, ça se passe. Puis, en Europe, bien évidemment, là, il y a une multitude de solutions sur lesquelles on pourrait se pencher.

M. Beauchemin : Il y a un paquet de trucs que vous avez mis sur la table juste là, là, c'est fascinant. Je vous pose la question. Donc, vous avez des exemples de... Avez-vous des données, à savoir le comportement des usagers de la route a-t-il été modifié? De par combien? Avez-vous ce genre de statistiques-là ou... pour l'extérieur, par exemple en Europe?

Mme Larochelle (Valérie) : Moi, je n'ai pas ça.

M. Beauchemin : Non? OK.

Mme Larochelle (Valérie) : Sauf que les tables auxquelles on siège avec, justement, le MTMD, bien, de plus en plus, ils nous recommandent et nous suggèrent fortement de documenter, d'avoir des remontées d'événements,

mais, tu sais, ce n'est pas si simple que ça parce que c'est des projets qui sont un peu embryonnaires. Mais, tu sais, de plus en plus, on est mobilisés parce qu'on veut alimenter... on veut alimenter les différents paliers ou les différentes instances qui s'impliquent. Mais, tu sais, on pourrait assurément regarder avec la CNESST puis la RSST, tu sais, pour voir, justement, là, s'il y a des liens. Là, j'avance un peu, parce que je ne sais pas si ça existe, mais assurément, au Québec, on doit être capable de sortir, en tout cas, quelques statistiques. Puis, en fait, si on regarde aussi les installateurs et personnels en signalisation, bien, les taux à la CNESST sont vraiment augmentés. Donc, c'est actuariel, donc assurément il y a plus de réclamations. Puis, si on regarde au niveau du secteur de la construction, évidemment, on a aussi des taux d'unité qui sont élevés. Ça fait que, tu sais, c'est sûr que, financièrement, on pourrait assurément conclure, là, qu'on est des secteurs d'activité où c'est dangereux. Ça fait que je m'avance parce que... mais en... somme toute...

Une voix : ...

Mme Larochelle (Valérie) : Oui, c'est ça. Somme toute, je n'ai pas les données, mais c'est facilement démontrable, je suis persuadée.

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin à nos échanges, mais... Je vous remercie, d'ailleurs, de votre participation aux travaux de la commission.

Et nous suspendons quelques instants pour accueillir, de façon virtuelle, le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 17 h 27)

(Reprise à 17 h 30)

Le Président (M. Jacques) : Nous reprenons nos travaux. Et je souhaite la bienvenue aux représentantes de l'Association pour la santé publique du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, après quoi nous procéderons à des échanges avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et puis à commencer votre exposé.

Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)

Mme Brière-Charest (Kim) : Bonjour. Merci, M. le Président. Merci aux membres de la commission de nous accueillir en cette fin de première journée de consultation.

Donc, en fait, mon nom est Kim Brière-Charest, la directrice des projets en substances psychoactives à l'Association pour la santé publique du Québec, et je suis en compagnie de Marianne Dessureault, avocate et responsable des affaires juridiques.

En fait, l'Association pour la santé publique du Québec est un OBNL qui réunit finalement les communautés, les partenaires pour faire de la santé durable une priorité. Donc, l'ASPQ s'intéresse vraiment au sujet de la consommation d'alcool, particulièrement depuis 2015, vraiment dans une approche aussi de consommation éclairée et à moindre risque.

Presque chaque jour, en fait, au Québec, on voit qu'il y a un décès ou une personne blessée grave lié à la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Le Québec a plusieurs moyens, mais aussi la compétence, finalement, pour atteindre la Vision Zéro qui avait été mise de l'avant, entre autres dans la stratégie nationale en sécurité routière. Donc, y compris pour la réduction de la vitesse, l'aménagement des environnements, qu'on endosse également, mais il y a un grand oublié, actuellement, l'alcool au volant.

Donc, l'ASPQ, appuyé par MADD Canada, puis L'Association pour les droits des accidentés, là, qui a appuyé tout juste après le dépôt de notre mémoire hier, recommande donc que, finalement, dans le cadre de la modification du Code de la sécurité routière, d'abaisser la limite provinciale d'alcoolémie en instaurant, finalement, un programme de sanctions administratives à partir de 0,05, comme l'ont fait toutes les autres juridictions, à l'exception du Québec et du Yukon.

Mme Dessureault (Marianne) : ...je vais mettre un micro, ça va aller mieux. On pourrait se demander : Pourquoi parler de sanction à partir de 0,05, aujourd'hui, dans le cadre de ces consultations? Bien, premièrement, parce que c'est une mesure pour réduire l'alcool au volant et améliorer la sécurité routière. Mais pourquoi le 0,05? Ce n'est, en fait, pas une idée si récente. Déjà, en 2009, la table québécoise de sécurité routière recommandait d'imposer une suspension administrative immédiate du permis de conduire dès 0,05 et d'augmenter la présence et la sensibilisation policières par l'augmentation, notamment, des barrages routiers, recommandations qui ont été reprises par l'ASPQ.

L'ASPQ tient d'ailleurs à souligner l'annonce, là, par Mme la ministre Geneviève Guilbault du nouveau mandat donné à la table de sécurité routière. Donc, c'est une belle initiative, là, qu'il est important de souligner. La recommandation aussi du 0,05 avait mené au projet de loi, à l'époque de la ministre Boulet en 2009-2010, qui suggérait notamment une suspension du permis de 24 heures dès une alcoolémie de 0,05. Et, plus récemment, vous n'êtes pas sans savoir que le coroner Yvon Garneau a recommandé aussi d'étudier cette mesure.

Vous serez aussi justifiés, à ce stade-ci, de vous demander si, depuis 2010, le portrait est toujours le même, si on note toujours des enjeux liés à l'alcool au volant au Québec. La réponse brève est oui, il y a encore des progrès et des gains à faire sur ce plan. Prenons quelques chiffres. La SAAQ rapportait que, de 2017 à 2021, les accidents dus à l'alcool sur le réseau routier causent en moyenne 85 décès et 200 blessés graves annuellement. Ce n'est pas rien, et

ce lourd bilan coûte au moins 400 millions de dollars par année aux Québécoises et aux Québécois, en comptant, par exemple, les indemnisations ou les coûts sociaux, collisions, matériel, etc.

On se fait souvent questionner comme intervenant sur le sujet sur la question de la responsabilité des personnes récidivistes. Ce qu'on a à vous dire, c'est qu'alors que 55 % des personnes sondées, notamment juste le mois passé au Québec, croyaient que les incidents liés aux facultés affaiblies sont dus à un type particulier de gens, par exemple, comme des récidivistes, les gens, en fait, en sont généralement à leur première infraction. Dans 87 % des cas, les gens, c'est leur première infraction en matière d'alcool au volant. Et, selon un sondage mené par l'ASPQ en 2023, près d'une personne adulte sur cinq a conduit un véhicule alors qu'elle savait qu'elle dépassait la limite légale de 0,08, et à ce lourd bilan, déjà, c'est grave, il faut savoir que l'alcoolémie n'est pas testée ou compilée systématiquement lors soit de collisions, d'accidents ou lors des barrages, mais plutôt au cas par cas.

Et donc on a de bonnes raisons de croire que le portrait qu'on vient de vous présenter est, à notre avis, sous-estimé. Il pourrait être bien plus grave. Donc, bien que les chiffres ne comprennent pas l'ensemble des collisions, le dernier bilan routier de la SAAQ estimait à 23,5 % que les personnes conductrices décédées avaient... dépassaient la limite de 0,08.

Mme Brière-Charest (Kim) : Donc, en fait, au niveau des données, justement, on recommande finalement de compiler systématiquement l'ensemble de ces informations de façon beaucoup plus... beaucoup plus détaillée, en allant chercher des indicateurs supplémentaires. Mais, quand on regarde, en fait, au niveau des risques en lien avec les conduites avec les capacités affaiblies, on voit, d'entrée de jeu, qu'on évalue mal notre taux d'alcool. Donc, il y a un exercice, en fait, qui a été mené dans le temps des fêtes, en 2022, là, par Alco Prévention au Canada, qui a permis d'estimer finalement que plus de la moitié des personnes qui avaient consommé de l'alcool ignorait qu'elles dépassaient la limite légale. Donc, c'est une statistique quand même assez importante. Et, en ce moment, il n'y a pas d'entre-deux.

Donc, soit il n'y a aucune sanction ou soit on a un dossier criminel si on dépasse le 0,08. Donc, ce qu'on souhaiterait, en fait, c'est de permettre d'instaurer une forme d'avertissement avec des sanctions administratives à partir de 0,05 et renforcer ça, en fait, dans un ensemble de stratégies au niveau de la sensibilisation, de la prévention, comme, d'ailleurs, on a entendu plusieurs acteurs et actrices aujourd'hui autour de la table. Alors, on instaurerait une certaine forme de perception de la gradation à ce moment-là. Ça permettrait de sauver des vies, ce que la science aujourd'hui et l'expérience nous démontrent. Mais, en réalité, en fait, on voit même que les effets perturbateurs sur les capacités à conduire peuvent commencer ou apparaître à partir de 0,02. Par contre, entre 0,05 et 0,08, le risque d'être impliqué dans une collision mortelle est de quatre à six fois plus élevé. Donc, c'est vraiment considérable.

Mme Dessureault (Marianne) : D'un côté plus pratique, on pourrait aussi se questionner à savoir si la recommandation du 0,05 est aussi efficace que ce que la science prétend. Et heureusement on va vous dire oui puisqu'on a désormais des résultats sur l'expérience des autres provinces qui l'ont implantée. En fait, à titre d'exemple, on va juste vous citer que, deux ans après l'implantation du programme en Colombie-Britannique, la réduction des accidents liés à l'alcool était de 52 % par rapport à avant les changements législatifs apportés. Donc, ce n'est pas rien. Donc, c'est quand même assez... les chiffres sont parlants. Un constat similaire a aussi été observé en Ontario, province voisine qui a un portrait assez similaire au nôtre. Les sanctions administratives immédiates ont permis de réduire de 17 % le nombre mensuel de blessures et décès dus à l'alcool au volant.

Mme Brière-Charest (Kim) : Donc, en fait, aujourd'hui, ce qui est clair, c'est qu'on a déjà donc l'efficacité de cette mesure qui a été démontrée, mais on bénéficie en plus d'un appui populationnel qui est vraiment croissant, puis de façon assez fulgurante, en fait, là, durant les dernières années. En fait, la proportion des gens qui sont en accord avec la mesure spécifiquement du 0,05 a bondi de 50 % en mars 2022 à 61 % en novembre 2023, donc, il y a seulement quelques mois. La population aussi est de plus en plus consciente des risques. Selon un sondage qui avait été mené par SOM, justement, 61 % de la population estimait en 2023 qu'un taux d'alcool sous la limite du 0,08 affecte la capacité à conduire de façon sécuritaire.

Alors, aujourd'hui, en fait, l'ensemble de cette mesure, on souhaite vraiment l'ancrer dans une stratégie globale en matière de réduction des capacités affaiblies par l'alcool. Il y a des projets pilotes. D'ailleurs, on les voyait ce matin dans *La Presse*, dont à Montréal, où on prolonge par... on propose de prolonger, par exemple, les heures d'ouverture des milieux nocturnes, y compris des bars, etc., ce qui pourrait aussi avoir une incidence, d'ailleurs, sur la prévalence des cas de conduite avec capacités affaiblies à l'alcool. Donc, en fait, l'ASPQ recommande vraiment de prévoir davantage de prévention et des mesures cohérentes aussi avec l'accessibilité et la distribution d'alcool. Québec pourrait aussi encourager une foule d'initiatives de prévention qui assurent un retour sécuritaire. Évidemment, le transport en commun en est un, mais aussi des programmes comme CoDeBars qui va encourager, par exemple, la distribution de boissons non alcoolisées pour les conducteurs désignés dans certains milieux de consommation.

Et puis, évidemment, on ne peut pas miser uniquement sur des sanctions ni uniquement sur la prévention en matière d'alcool au volant. Donc, en fait, ce qu'on souhaite qu'on retienne comme message aujourd'hui, c'est que, finalement, la recherche, les données nous confirment finalement qu'instaurer le 0,05 est une mesure prometteuse. Les impacts ont été démontrés dans d'autres juridictions canadiennes. L'appui populationnel ne cesse d'augmenter et, finalement, la mobilisation politique permettrait vraiment d'initier ce changement. Donc, c'est dans ce sens qu'on souhaite pouvoir avoir les échanges avec vous aujourd'hui.

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

• (17 h 40) •

Mme Guilbault : Oui, merci. Merci beaucoup, mesdames. Merci d'être avec nous à distance, mais d'être avec nous en cette fin de journée, très, très, très apprécié, puis de prendre le temps, c'est ça, de nous avoir envoyé d'abord le mémoire, puis de prendre le temps de venir nous l'exposer en personne, qui porte, essentiellement, sur un seul sujet. Mais, comme vous êtes des gens de santé publique, je vais revenir évidemment sur le sujet du 0,05, mais j'aurai peut-être d'autres questions aussi parce que... bien, je pars du principe que vous avez probablement lu à la fois le projet de loi et peut-être aussi le Plan d'action en sécurité routière dont découle le projet de loi, le plan d'action que j'ai déposé en août dernier, donc... puis, tu sais, encore là, je ne sais pas à quel point vous vous êtes penchés... sur quels éléments de ce plan d'action là, donc vous vous sentirez bien à l'aise, mais j'aurai peut-être quelques questions sur d'autres... sur d'autres aspects.

La question du 0,05, 0,08, ça a été ramené, là, par des collègues dans les... ça fait deux, trois jours qu'on est en consultations sur le projet de loi, puis, quand j'ai déposé mon Plan d'action en sécurité routière, c'est une question qui était venue dans les médias ou... c'est ça, essentiellement dans les médias, la réponse que j'avais donnée à l'époque, c'est : Ce n'est pas un élément, nous, qu'on a choisi de mettre dans le plan d'action. Ça ne veut pas dire que ça ne se fera jamais au gouvernement du Québec, un jour, ce ne sera plus moi, la ministre des Transports, et ce sera d'autres jeunes qui prendront nos places un jour, donc on n'est pas garant du futur, mais le plan d'action ne contient pas cette mesure-là. Comme je disais tout à l'heure, c'est un plan d'action, moi, dont je suis très, très fière, qui contient une foule de mesures qui, je pense, vont réellement protéger et sauver notamment des clientèles vulnérables, mais bref, ce n'est pas dedans.

Alors, on me posait la question, et je disais... et je disais : On a déjà, au Québec, un encadrement ou un système de sanctions autour des infractions relativement à l'alcool qui est... Puis là, c'est ça, je ne sais pas à quel point vous vous êtes penchés non plus sur le reste des éléments qui entourent la consommation d'alcool, des infractions à la consommation d'alcool au Québec, outre le taux d'alcoolémie, mais on a déjà, dans l'ensemble, des mesures qui sont très, très, très sévères et qui se comparent avantageusement au reste du Canada ou, en tout cas, à certains autres provinces et territoires puis... puis donc, c'est ça.

Ça fait que je m'étais fait sortir un peu le portrait de ça pour voir exactement ce qu'il en est, parce que, quand on dit : Le Canada fait mieux que nous sur ça... Moi, je regardais ça dans l'ensemble. Parce que le taux d'alcoolémie, c'est une chose, mais je pense qu'aussi les conséquences des gestes, notamment par rapport aux types de... aux types d'infractions, mais aux types de conducteurs, si on pense aux jeunes conducteurs, aux nouveaux conducteurs, aux conducteurs d'autobus éventuellement, qui, je pense, mais là il reste des choses à faire, là... qui vont s'en venir, les conducteurs de véhicules lourds, les conducteurs... tu sais. Donc... Alors, il y a moyen aussi de raffiner selon le public cible, selon l'âge, selon certains paramètres.

Puis il y a diverses choses que je lisais, entre autres sur le programme de sensibilisation, réhabilitation. On a le plus encadrant et le plus long ici au Canada. Alors, ça, je me dis : Bon, c'est une bonne chose, indépendamment... Tu sais, même si on modifiait le taux d'alcoolémie, je pense qu'une fois que tu as arrêté la personne et qu'elle a été ou non condamnée, je pense que l'important, c'est surtout la suite de ça, la répression puis la dissuasion de récidiver, si je pouvais résumer comme ça. Donc, moi, j'ai trouvé ça intéressant de savoir qu'on avait le programme de sensibilisation, réhabilitation le plus encadrant et le plus long, qu'on est là... les plus sévères en ce qui a trait à la durée d'imposition du programme Antidémarrreur éthylométrique, très important, puis, pour une deuxième infraction, si je ne m'abuse, bien, on l'impose à vie, l'antidémarrreur éthylométriques pour... dans la voiture.

On a aussi... tu sais, je regardais par rapport... Par exemple, un conducteur qui est soumis à la règle du zéro alcool, donc un nouveau conducteur, un jeune conducteur de moins de 22 ans, quand je regarde toutes les provinces et tous les territoires, au Québec, on a le permis qui est suspendu pendant 90 jours, quatre points d'inaptitude, donc c'est plus qu'ailleurs, et la plus grosse pénalité financière. C'est sûr que, pour les jeunes, les pénalités financières, des fois, c'est... ça... tu sais, c'est très, très dissuasif, parce que 600 \$ pour un jeune, là, maintenant que la PCU n'est plus au rendez-vous, ça commence à être gros dans le budget, et... et donc c'est ça. Alors, je trouvais ça intéressant de voir ça, puis il y avait d'autres éléments aussi, la saisie de... excusez, je vois mon collègue qui sourit. Bien, c'est parce que la PCU, je pense qu'elle a été bonne pour nos jeunes, c'est dans ce sens-là que je disais ça. Je salue la mesure, mais là c'est... elle n'est plus en vigueur parce que la pandémie est terminée, bien sûr. Sur la saisie de véhicule, donc, 30 jours d'alcoolémie... 30 jours si l'alcoolémie est élevée au Québec et...

Bref, la saisie de véhicule, tous les autres provinces et territoires seraient moins sévères qu'ici, le programme de sensibilisation, réhabilitation, je le disais tout à l'heure, le programme d'antidémarrreurs, les infractions à la règle du zéro alcool, tout ça pour dire, puis là je vous pitche ça, puis après ça je vais vous laisser intervenir évidemment, que, quand je regarde l'ensemble de ces mesures-là, où on a fait le choix d'être plus sévère ou, en tout cas, de mieux encadrer, de plus lourdement encadrer, d'avoir peut-être plus aussi de publics cibles visés par des mesures plus strictes que l'équivalent ailleurs. Je me dis, dans l'ensemble, est-ce que, déjà, on n'est pas, au Québec, par rapport au reste du Canada, une juridiction, une nation qui envoie le signal très fort à nos clientèles qui ont le privilège de conduire? On le sait, conduire, c'est un privilège, oui, mais pas à n'importe quel prix et pas de n'importe quelle façon. Et, si tu ne te prévaux pas de ton privilège correctement, il va y avoir des sanctions à la hauteur de la faute commise. Donc, je vous brosse, là, un portrait, là, puis, ensuite de ça, allez-y librement sur... puis il y a peut-être d'autres éléments que vous, vous connaissez, comme spécialiste de santé publique, que je n'ai pas amenés mais qui peuvent toucher la question aussi plus largement.

Mme Brière-Charest (Kim) : Merci. Bien, en fait, déjà, Marianne a étudié, entre autres, différents dossiers, là, dans les autres juridictions canadiennes, donc pourrait certainement compléter, mais c'est certain qu'on parlait d'une

stratégie globale, donc, effectivement. En fait, on a même salué, d'ailleurs, le plan, la stratégie, finalement, en sécurité routière, là, qui a été annoncée il y a quelques mois, puis, en fait, c'est une mesure qu'on souhaite bonifier ou qui viendrait vraiment s'intégrer, finalement, là, au niveau des avancées, effectivement, dans le Code de la sécurité routière.

En fait, justement, les nouveaux conducteurs, les conducteurs aussi des véhicules lourds, au niveau des mesures, des sanctions, là, liées à l'alcool, bien, on voit que les personnes aussi, quand même, effectivement, y sont souscrites et s'adaptent, d'ailleurs, dans leurs comportements de conduite dans ces contextes-là.

Par rapport à toute la question aussi, évidemment, du programme de sensibilisation, de réhabilitation, effectivement, là, on voit même que... En fait, 70 % des personnes au Québec souhaitaient avoir... qu'il y ait des sanctions plus sévères. Donc, ce programme-là semble aussi répondre à des... à un suivi plus étroit, là, auprès des personnes, par exemple, qui auraient commis des infractions. Ceci étant dit, comme le mettait en lumière Marianne, il y a quand même près de neuf personnes sur 10 qui en sont à une première infraction au Québec.

Donc, ce qu'on croit, en fait, c'est davantage l'importance de pouvoir mettre en place certaines mesures qui servent un peu d'avertissement entre le 0,05 et 0,08, considérant aussi que les personnes sont peu conscientes, parfois, de leur propre taux d'alcool dans le sang, donc évaluent mal, parfois vont dépasser, justement, cette limite-là. Ça ferait en sorte, finalement, de pouvoir, finalement, avoir une certaine alerte avant de se retrouver avec un 0,08, tu as un dossier criminel, etc., donc qui entraîne évidemment des sanctions plus graves, là, effectivement, pour les personnes qui sont concernées. Marianne, je te laisse compléter.

Mme Dessureault (Marianne) : Oui, bien, je vais ajouter, je pense que le message principal vient d'être nommé par ma collègue. Les jeunes, on a effectivement de très belles mesures au Québec, je pense qu'on fait bonne figure, particulièrement auprès des jeunes. On a été une des premières juridictions à le mettre en place. Par contre, ce que ça nous donne, c'est que nos jeunes sont finalement de très beaux modèles pour montrer qu'il est capable... qu'on est capable, collectivement, de s'adapter à une nouvelle mesure, à une nouvelle... à un nouveau taux d'alcoolémie. Et ça, ce que ça viendrait faire, comme dit ma collègue : donner un peu un avertissement. Tu sais, est-ce que, finalement, c'est deux, c'est trois, moi, mon corps, ma soirée, est-ce que... Avant d'atteindre le 0,08 et d'avoir des conséquences très graves, que ce soit de blesser quelqu'un, tuer quelqu'un, mais aussi même, des fois, on va penser, là... comme être humain, on pense souvent à nous en premier, bien, avant d'avoir le dossier criminel, de perdre mon emploi, potentiellement, ça permet un peu cette transition et ça permettrait d'envoyer un signal.

Donc, les gens qui se retrouvent passé le 0,08 feraient eux-mêmes déjà plus attention en abaissant, donc prendraient un verre de moins, deux verres de moins. Donc, on se retrouverait potentiellement avec une sécurité routière améliorée, avec... finalement, ajouté aux belles mesures qu'on possède déjà, les programmes qu'on possède déjà. Je pense que ça serait vraiment très gagnant pour le Québec et pour le plan d'action, là, que vous proposez, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, merci. Est-ce que... je ne sais... Moi, j'ai une carte ici, qu'on m'a sortie, là, une carte du monde avec un peu les taux à chaque endroit. Il y a des endroits où il n'y a aucune législation. Donc...

Une voix : Il y en a de 0,02, là.

• (17 h 50) •

Mme Guilbault : Oui, bien, c'est ça, ou qu'il n'y a pas... ou ce n'est comme pas encadré, là, en tout cas, il y a des pays en rouge ici. Puis, sinon, bien, je regarde, là, c'est ça, le vert, le jaune, il y a quand même beaucoup de jaune aussi, là, donc qui sont dans la même frange, dans la même fourchette que nous. Est-ce que vous, vous êtes... Puis je vois, entre autres, qu'il y a les États-Unis. Il y a, ici, là, bien, en Amérique du Sud, il y a tout... bien là, en tout cas, non, peut-être pas tant de parler de ce pays-là, mais... Donc, il y a certaines juridictions en Europe qui ont ça aussi, alors... puis, tu sais, des endroits, là, qui sont des endroits... tu sais, des sociétés développées, et tout ça. Alors, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de faire un peu l'analyse ou de vous pencher sur d'autres juridictions relativement comparables qui, eux aussi, sont entre... qui peuvent aller jusqu'à zéro point... jusqu'à 0,08, pardon, et donc l'effet que ça peut avoir, ou, en tout cas, si vous avez des informations là-dessus.

Mme Dessureault (Marianne) : Bien, sur les informations, je vais me permettre, Kim...

Mme Brière-Charest (Kim) : ...

Mme Dessureault (Marianne) : Les informations qu'on a, c'est que, vraiment côté science, pour les pays qui ont fait l'évaluation, là, de la mesure, scientifiquement, oui, il y a vraiment une amélioration sur les bilans. Donc, c'est pour ça que, dans certains pays, on va venir dire... Par exemple, je vais prendre en Angleterre, une étude venait dire que réduire à 0,05 avait permis de réduire... bien, en fait, que la collision mortelle... quand on dépassait le 0,05, le risque de collision mortelle était six fois plus élevé. Au Québec, l'INSPQ a évalué que ce serait plus de l'ordre du 4 % à 5 %. Donc, on est vraiment dans des situations similaires et que, oui, l'évaluation s'est faite.

Nous, nos travaux, on l'a un peu plus axé sur les autres provinces canadiennes, puisque c'était vraiment une société qui nous ressemblait un petit peu plus, avec une culture un peu plus similaire, et un... c'est sûr, un gouvernement qui nous ressemblait davantage, et vraiment l'Ontario, réduction de 20 % des... mensuellement des collisions. Et Colombie-Britannique, après deux ans, on était déjà 50 % de réduction. Donc, est-ce que c'est une mesure qui fonctionne? Tout à fait. C'est prouvé scientifiquement par l'étude de terrain, et... mais c'est certain que c'est une mesure qui ne peut pas vivre seule non plus. Comme la sensibilisation ne peut pas vivre seule et des... simplement, des contrôles routiers ne vivent pas seuls. Donc, c'est un écosystème.

Mme Brière-Charest (Kim) : Tout à fait, avec les autres mesures aussi que vous avez nommées, d'ailleurs, Mme la ministre, préalablement. Puis je pense aussi que le fait, par exemple, d'assurer une certaine cohérence, là. Souvent, les personnes au Québec vont traverser les frontières en Ontario, vont traverser finalement les frontières avec les différentes provinces voisines puis peuvent se retrouver avec des sanctions à 0,05, ne sachant pas aussi que cette mesure-là est en place dans d'autres provinces. Donc, il y a certainement un travail aussi à faire pour informer les gens, là, de l'ensemble des mesures puis pouvoir assurer une certaine cohérence aussi.

C'est certain qu'on voit aussi une sensibilisation aussi à faire, par exemple, entre les mesures qui sont proposées à ce stade-ci, qui sont davantage des sanctions administratives, et justement le dossier criminel. Donc, parfois, on entend, par exemple, des personnes comprendre qu'abaisser la limite à 0,05, c'est abaisser la limite au niveau du Code criminel, mais ce n'est pas ce qu'on propose en fait aujourd'hui. C'est vraiment plus, justement, d'instaurer une forme d'avertissement qui donne finalement une certaine gradation au niveau des mesures.

Mme Guilbault : Oui, merci. Puis, sur le... vous l'avez... bien, peut-être dans la première question, là, les jeunes... bien, les gens en général, mais les jeunes ne sont pas nécessairement toujours conscients de leur consommation, puis c'est vrai qu'à un moment donné, passer de 0,06 à 0,07, même moi, si je bois du vin, à un moment donné, tu sais, je ne le sais pas trop si je suis à point zéro quoi, là, ça devient difficile. Puis donc tous les... tu sais, les... pas les outils, mais les... je ne sais pas si c'est des éthylomètres, mais, tu sais, dans les SAQ, puis dans certaines boutiques, on peut s'acheter un autoappareil de détection. Puis je ne le sais pas... encore une fois, tu sais s'il y a un sujet que vous... sur lequel vous n'êtes pas en mesure de répondre, ou ça ne vous tente pas de répondre, soyez très à l'aise de nous le dire, mais... Donc, ça, c'est facile à traîner avec soi. Puis aussi, en tout cas, dans mon temps, quand je sortais au pub de l'université, il y avait une machine où on pouvait souffler, là. Il y avait comme une machine où tu pouvais faire ton test d'alcoolémie, là, aux salles de bains. Bon, je ne sais pas s'il y a encore ça dans les bars, alors...

Donc, ces moyens-là, est-ce que vous savez si les jeunes notamment, les bars, c'est peut-être plus les jeunes... je ne le sais pas, mais il y en a peut-être dans tous les bars. C'est ça, je ne le sais pas exactement c'est quoi, le réseau de distribution de ces appareils-là, mais moi, je me dis, ça peut être commode. Est-ce que vous savez si ça a été déployé, tu sais, un peu le déploiement de ces choses-là? Est-ce qu'il y en a plus? Est-ce qu'il y en a moins? Est-ce qu'il y en a encore? Est-ce que ça fait en sorte qu'il y a moins de gens qui se sont exposés à l'alcoolémie au volant parce que plus conscients, parce qu'au moins tu peux l'avoir, l'information? Tu sais, je ne sais pas si c'est quelque chose que vous avez étudié aussi, parce moi, je trouve ça intéressant, mais je me demande à quel point c'est populaire, puis à quel point ça fonctionne, puis à quel point ça a un effet. Parce que je pense que ça peut être un bel outil, là, simple, tu sais.

Mme Dessureault (Marianne) : Je pense que vous avez... vous avez mis les mots justes, Mme la ministre. Est-ce efficace? Bien, en fait, les mots, oui, ça a déjà été distribué un certain temps. Je sais que c'est sur des bases volontaires au niveau des commerces et plusieurs ont... des fois, ont cessé. Donc, c'est vraiment l'efficacité de ça. Donc, ça peut envoyer un mauvais message. La personne dit : Ah! je suis vraiment correcte. Mais est-ce que c'est vraiment... Est-ce qu'il était fonctionnel? Est-ce que c'est recommandé? Je ne suis pas certaine que nos corps policiers seraient tout à fait d'accord. Ensuite, juridiquement, ça peut causer des ambiguïtés. Donc, ce n'est pas vraiment la mesure qu'on mettrait de l'avant en premier. Je crois que c'est vraiment un message, un changement de comportement de manière plus durable, plus globale, qu'il faut vraiment entraîner ici. Bon, c'est certain que certaines personnes peuvent utiliser des chartes, il y en a qui sont... ça peut donner un indice, mais de là à se fier à 100 %, je crois que ce serait envoyer peut-être le mauvais message.

Mme Brière-Charest (Kim) : Oui, puis, en fait, j'aimerais compléter. C'est une excellente question puis ça permet aussi de ramener aussi l'information selon laquelle, en fait, on voit certaines situations où, par exemple, des personnes vont consommer des consommations rapidement avant de prendre la route et donc où le taux, par exemple, qui pourrait avoir été mesuré avant de prendre le volant augmente considérablement sur la route aussi. Donc, ça peut faire partie des enjeux où on a comme un faux sentiment de sécurité, entre autres, le temps que les substances fassent effet. Il faut se dire aussi que, de plus en plus, on voit de la polyconsommation. Donc, effectivement, de se dire : Bien, est-ce qu'à ce moment-là, par exemple, des médicaments sous prescription aussi peuvent avoir un effet aussi qui va décupler les effets de l'alcool? Donc, c'est très difficile à prévoir.

De notre côté, on garde, je dirais, une certaine forme de prudence, de vigilance aussi, là, par rapport aux outils ou aux techniques en réduction des risques, qui peuvent quand même donner une certaine indication, mais sur lesquels on ne peut pas se fier à 100 %, sachant aussi qu'il y a des outils qui existent mais qui vont être... C'est très variables au niveau de la métabolisation de l'alcool, par exemple, selon le poids, le sexe, l'âge, ce qu'on a mangé quelques minutes ou quelques heures auparavant. Donc, c'est certain qu'il y a beaucoup de variabilités, là...

Le Président (M. Jacques) : Merci beaucoup. Ceci met fin, avec...

Mme Guilbault : Merci beaucoup.

Le Président (M. Jacques) : ...à la discussion avec la partie gouvernementale. Je cède maintenant la parole à M. le député de Nelligan, pour un temps maximum de 16 min 30 s.

M. Derraji : ...OK, merci, M. le Président. Bonjour à vous deux, très heureux de vous rencontrer. Je vais prendre quelques secondes au début pour vous féliciter pour votre excellent rapport. 35 références, une bonne recherche avec des études scientifiques, des articles de recherche, 2013, 2014, il y a du 2023, il y a du 2018, il y a des rapports de la SAAQ, il y a des rapports de l'INSPQ. Bravo pour votre excellent travail de recherche.

Je vais commencer parce qu'il faut absolument, comme dirait l'adage, crever l'abcès. On parle de sécurité routière, on parle de quelque chose qui est dans la place publique. Première lecture du projet de loi, et je vois aujourd'hui la mobilisation de la... votre association. C'était quoi, votre interprétation de l'absence du 0,05 dans ce projet de loi?

Mme Brière-Charest (Kim) : En fait, c'est une bonne question. Je pense que, comme disait la ministre, il y a plusieurs dossiers à traiter sur la table, mais, effectivement, ce qu'on souhaite aujourd'hui, c'est mettre en lumière les données, finalement, qui ont été démontrées à travers le reste aussi du Canada et dont on dispose désormais, données dont on ne disposait pas nécessairement aussi il y a plusieurs années. Puis c'est la raison même pour laquelle on est ici aujourd'hui puis qu'on est très choyées, finalement, de pouvoir prendre le temps d'échanger ensemble.

Je dirais que, plus largement, même, évidemment, les éléments par rapport à la sécurité routière, pour nous, à l'ASPQ, s'intègrent dans une stratégie plus globale en lien avec l'alcool, donc, qui est une substance aussi qui peut être banalisée, qu'on vend, qu'on distribue au Québec. Donc, on voit un peu l'ensemble des mesures qui doivent être implantées, autant au niveau de la prévention, la sensibilisation puis, effectivement, l'encadrement au niveau des mesures de sécurité.

Alors, aujourd'hui, avec l'ensemble des données dont on dispose, bien, en fait, effectivement, on voit que la science est au rendez-vous. Les autres provinces le démontrent de plus en plus. L'appui populationnel grandit, on n'est pas... on n'est pas encore à 100 %, mais, quand même, on est à une note de passage minimale. Donc, effectivement, en fait, ce qu'on souhaiterait, c'est vraiment qu'on puisse... qu'on puisse, finalement, avoir une cohésion puis la volonté, finalement, de l'ensemble, aussi, des membres de pouvoir aller de l'avant. On a vu d'ailleurs — je crois que c'était en décembre dernier — qu'une motion, en fait, a été adoptée, d'ailleurs, par l'ensemble de l'Assemblée nationale, qui indiquait, en fait, justement, qu'il y avait un souhait de rehausser, finalement, les mesures en prévention, aussi, liées aux capacités affaiblies par l'alcool. Donc, ça va vraiment dans cette lignée-là puis dans une continuité, là, de notre côté.

• (18 heures) •

M. Derraji : Oui. Mais, au fait, ma question du départ, c'est que... Vous avez vu le projet de loi. Je pense qu'avec la motion, avec tout ce qu'on dit depuis longtemps, avec la parole des victimes il fallait, au moins, s'y attendre, à avoir une ouverture, par rapport au 0,05. Il n'y a aucune, aucune proposition dans le projet de loi. Je vous ai dit, donc, s'il y a quelqu'un qui se doute encore de la pertinence de 0,05, il n'a qu'à lire votre mémoire avec des arguments solides.

Donc là, maintenant, premier aspect. Parlons science. Est-ce qu'aujourd'hui quelqu'un qui vous dit que ce n'est pas prouvé scientifiquement qu'au 0,05 on va voir des améliorations... est-ce que cette hypothèse est fiable aujourd'hui?

Mme Dessureault (Marianne) : Ce serait aller à l'encontre de plusieurs des recherches, recherches québécoises principalement et recherches internationales aussi, donc... et par l'expérience science qui a été prouvée par l'expérience sur le terrain. Donc, c'est certain qu'on a les données, comme dit ma collègue, puis on n'en avait peut-être pas il y a plusieurs années, mais maintenant on le sait scientifiquement et pratiquement que ça a un effet assez immédiat sur les cas d'alcool au volant.

M. Derraji : Donc, scientifiquement parlant, si on veut dire que le législateur, réuni en commission parlementaire pour étudier un projet de loi qui vise, entre autres, à améliorer la sécurité routière... si le législateur veut se baser sur des données scientifiques, des données probantes et des études scientifiques, il doit prendre en considération le 0,05?

Mme Brière-Charest (Kim) : Tout à fait, ce qui était, d'ailleurs, la dernière recommandation du rapport d'analyse du coroner qui a été fait à l'automne dernier, il y a seulement quelques mois. Effectivement.

Mme Dessureault (Marianne) : Donc, une vision zéro passe inévitablement, selon nous, à l'intégration du 0,05 et des mesures en alcool au volant.

M. Derraji : OK. Et le fait de ne pas la suivre, ça vous laisse quoi, comme conclusion?

Mme Brière-Charest (Kim) : En fait, moi, j'aimerais amener peut-être la partie aussi plus humaine derrière ces données, parce qu'effectivement on s'est affairés, là, à faire un bon tour de piste au niveau des données probantes. Demain, vous allez recevoir d'autres invités qui vont avoir la chance d'en témoigner, je dirais, plus personnellement que nous. Mais, de notre côté, en fait, quand on voit ces données-là, on pense forcément à des décès, des blessures, des dommages graves, entre autres, qui peuvent survenir, qui sont survenus et qui sont, en fait, des décès, souvent, ou des atteintes qui sont évitables et qui sont prématurées. Donc, effectivement, collectivement, on croit qu'il y a des mesures qu'on doit prendre pour pouvoir faire en sorte que le 0,05 puisse aller de l'avant, puis on souhaiterait que ce soit évidemment une mesure qui soit implantée à court terme, là, et non pas dans plusieurs années.

M. Derraji : OK. Vous avez dit tout à l'heure que le risque, il est beaucoup plus élevé si on passe de 0,05 à 0,08, et vous avez évoqué l'exemple de la Colombie-Britannique. Donc, pour les gens qui ne croient pas qu'une telle

mesure va aider, va améliorer le bilan de la sécurité routière et va aussi, vous l'avez très bien dit... c'est des vies humaines. On n'est pas dans la peau de gens qui ont perdu un proche, un fils, une fille ou un membre de la famille et, la cause, c'est l'alcool au volant. C'est très difficile parfois et c'est pour cela que vous avez raison, il faut absolument parler avec des personnes touchées, et j'imagine qu'elles seront entendues en commission.

Mais restons sur la science et sur les effets observés dans d'autres juridictions. Vous l'avez très bien mentionné. Prenons l'exemple qui nous ressemble le plus, le Canada, parce que j'ai la carte... la carte européenne et j'ai pas mal du 0,05, mais restons au Canada. Vous êtes en mesure de confirmer que, de l'est à l'ouest, toutes les provinces sont à 0,05. Il n'y a personne qui est à 0,08.

Mme Dessureault (Marianne) : En fait, la Saskatchewan est à 0,04.

M. Derraji : Ah! OK. Encore mieux. Donc, si on veut être les premiers...

Mme Brière-Charest (Kim) : Le Yukon...

M. Derraji : ...si on veut être les premiers, on peut être à 0,03. OK, donc, 0,04, Saskatchewan, et les autres provinces sont au 0,05.

Mme Dessureault (Marianne) : Provinces, oui.

M. Derraji : La dernière province à opter vers le changement, est-ce que c'est la Colombie-Britannique, si j'ai bien compris?

Mme Dessureault (Marianne) : Bien, en fait, c'est assez similaire. Il y avait... La Colombie-Britannique a instauré des mesures immédiates vers ça, 2009-2010, donc c'est le plus... un des derniers cas, puis c'est les premiers cas qu'ils ont vraiment évalué scientifiquement. Donc, on a des bonnes mesures.

M. Derraji : Ah! OK. Oui. Et en Colombie-Britannique, est-ce que c'est là où vous avez dit qu'il y avait 52 % de baisse?

Mme Dessureault (Marianne) : Tout à fait.

M. Derraji : OK. Quand on dit 52 % de baisse... de quoi? Est-ce qu'on peut... Vous avez accès... Je ne l'ai pas vu... à moins si j'ai passé très rapidement en lisant votre mémoire.

Mme Dessureault (Marianne) : Pas de problème.

M. Derraji : Pouvez-vous nous partager la nature des... des choses améliorées...

Mme Dessureault (Marianne) : Oui, certainement.

M. Derraji : ...avec le passage de 0,08 au 0,05?

Mme Dessureault (Marianne) : Oui, bien sûr. Là-dessus, je vais référer aussi les membres de la commission à l'infographie de l'ASPQ sur le cas de la Colombie-Britannique, qui est en lien, en hyperlien dans notre mémoire. Plus précisément, ce qu'on mentionnait, c'est que dans la... je vais commencer dans l'année suivant l'implantation des mesures, on a eu une diminution de 40 % des collisions mortelles, 23 % des blessures et 20 % des dommages matériels lors des accidents causés par l'alcool. Deux ans après l'implantation de la mesure, on était rendus à 52 % d'amélioration au niveau des décès mortels.

M. Derraji : OK, donc, décès mortels...

Mme Dessureault (Marianne) : Bien, des décès mortels... des collisions mortelles, pardon.

M. Derraji : OK, collisions mortelles, OK, collisions mortelles. OK. Donc, si on se base sur les articles qu'on a devant nous, le contexte canadien, c'est une bonne chose, aller au 0,05. Donc, il n'y a personne qui va nous dire scientifiquement, si on se base sur les articles, la littérature, la revue scientifique, que ce n'est pas une bonne chose. Sommes-nous d'accord?

Mme Dessureault (Marianne) : ...tout à fait.

M. Derraji : OK, OK. Maintenant on va passer à l'aspect autre qui circule. Parce que vous avez clairement choisi la commission... les... suivi les consultations, il y a des gens qui disent que le Québec n'est pas encore... n'est pas encore rendu là. Ça veut dire qu'il y a des gens qui aiment ça, les sondages, hein, les sondages populaires qui disent

que la population n'est pas encore rendue là. Genre, on va se dire : Écoute, 60 % de la population, même si on le voit... Vous l'avez très bien dit dans votre mémoire, que, année après année, on le voit dans le sondage, plus d'améliorations pour la baisse que pour garder le 0,08. On est d'accord. Vous leur répondez quoi?

Mme Brière-Charest (Kim) : Bien, en fait, je crois que c'est normal que des personnes puissent avoir des questions quand effectivement on n'a pas l'ensemble du portrait qu'on a aujourd'hui sous les yeux, donc l'ensemble des données qu'on a vues dans les autres provinces puis ce qu'on voit finalement comme effets dans ce type de mesures là. Nous, ce qu'on a envie de dire aussi, c'est que ça fournit aussi des mesures avant d'aller vers un dossier criminel. Donc, même pour les personnes qui sont sur la route, tu sais, des fois, ils ne sont pas certains de leur taux d'alcool dans le sang, etc., ça fournit une certaine gradation aussi avant de se rendre vers une sanction qui peut se retrouver à être beaucoup plus sévère aussi pour les personnes.

En date d'aujourd'hui, effectivement, on disait, en novembre dernier, donc, on avait un 61 % de taux d'adhésion spécifiquement à la mesure du 0,05, ce qui est quand même très considérable, et ce qui continue d'augmenter, là, si on voit, d'année en année. Donc, de plus en plus, on voit effectivement que les personnes se rallient à la cause.

Mais, au-delà de ça, ce qu'on a aussi envie de mettre sur la table aujourd'hui, c'est tout simplement le fait qu'un décès par la capacité affaiblie par l'alcool, c'est un décès de trop au Québec et qu'on peut justement prévenir ou réduire, du moins, au niveau du risque en instaurant ce type de mesures là et en instaurant davantage de prévention puis de sensibilisation. Donc, c'est vraiment dans cette optique-là qu'on arrive aujourd'hui. On pense que non seulement ces mesures-là peuvent agir sur, par exemple, les données ou les incidents entre le 0,05 et le 0,08, mais aussi pour des personnes qui dépassent la limite légale en ce moment. Donc, c'est-à-dire qu'en sachant qu'à partir de 0,05 on peut avoir des sanctions administratives, bien, on va faire encore plus attention à nos comportements de conduite, par exemple, au volant, et c'est ce qui permettrait même d'avoir une réduction beaucoup plus massive à ce niveau-là, qu'on peut observer dans les autres provinces, effectivement.

M. Derraji : Et est-ce que vous pensez que le fait que les gens pensent qu'il va y avoir plus de répression et que ce n'est pas des mesures administratives, si j'ose dire, là, des mesures administratives, est-ce que c'est ça qui bloque, pas uniquement de l'opinion publique, mais je dirais même au niveau de la classe politique? Ce n'est pas un consensus, on s'entend, même si c'est, pour moi, 60 %. Et vous l'avez très bien dit, un mort de plus, c'est un mort de plus. Mais, selon vous, votre interprétation, hein, on sait toujours que la santé publique, c'est la vision 180, ce n'est pas uniquement les études scientifiques, mais, selon votre propre interprétation, c'est quoi, la chose qui bloque, si on veut passer à travers ce blocage?

Mme Dessureault (Marianne) : Bien, il y en a... il y a beaucoup. Je pense qu'il y a une partie d'information, donc de défaire certains mythes au milieu... dans le milieu de la population. Vous venez d'en mentionner un, M. le député, de penser que, bien, ça y est, je vais... je ne pourrai plus aller en vacances aux États-Unis parce que j'ai pris un petit verre de trop. Donc, celle-là, on peut l'entendre. Il faut vraiment démystifier le fait du Code criminel versus les sanctions pénales qu'une province peut imposer. Et finalement, c'est... comme disait ma collègue, c'est peut-être à l'avantage, à notre avantage, comme citoyens, puisqu'on pourrait avoir une zone d'avertissement qui nous permet d'éviter d'assurer nos voyages à l'étranger sans avoir de casier criminel. Puis il y a une question aussi, des fois, on dit : Ah! ça ne m'arrivera pas à moi. Ça, on l'entend souvent : Ah! ça, ça arrive juste aux autres, alors que c'est finalement l'affaire de tous, près de neuf personnes sur 10...

• (18 h 10) •

M. Derraji : Mais on est loin du dossier criminel... Désolé, je vous ai interrompue.

Mme Dessureault (Marianne) : Ah! allez-y.

M. Derraji : On est très loin du dossier criminel. On est... Encore, ce qu'on dit, là, juste pour qu'on le clarifie, la science vous donne raison par rapport à ce que vous venez d'évoquer, au 0,05. Les autres provinces l'ont fait, il y a des résultats qui suivent. Il faut juste préciser que c'est plutôt des mesures administratives, on ne parle pas... on est loin du criminel, là.

Mme Dessureault (Marianne) : Comme... Oui, tout à fait. Comme une... pour vitesse, une amende pour vitesse, ça pourrait être l'équivalent. En 2010, la ministre proposait une suspension de 24 heures du permis de conduire, entre 0,05 et 0,08. Est-ce que c'est la bonne mesure? Est-ce que ce serait un cumul? La Colombie-Britannique, eux, mise sur suspension de permis, ajout d'une amende et, ensuite, ça va en gradation selon le nombre de récidives. Donc, il y a plusieurs modèles qui existent, mais ça fonctionne, c'est démontré.

M. Derraji : Oui, mais rien qu'avec ça, ça veut dire la suspension du permis, une amende et aller d'une manière dégressive, ça a baissé les collisions mortelles de 52 %.

Mme Dessureault (Marianne) : Oui, de plus de la moitié.

M. Derraji : OK. Si je vous dis que, dans le cadre actuel, au-delà de la science... parce que, parfois, chaque personne interprète la mesure avec ses propres... son propre regard, mais, si vous étiez à ma place, c'est quoi, les

éléments que vous allez mettre sur la table pour convaincre plus de personnes? Comment on peut faire pour augmenter les 61 % où nous sommes rendus maintenant?

Mme Brière-Charest (Kim) : Bien, c'est une excellente question, puis je pense que la question se pose aujourd'hui justement et avec raison. En fait, je pense que de plus en plus... puis on le voit, hein, dans les derniers mois, on voyait les... certaines diminutions de ventes au trimestre, par exemple, de la SAQ, etc., au niveau des boissons alcoolisées, et on voit de plus en plus les boissons non alcoolisées faire leur place aussi, au niveau de la mise en marché, de l'industrie, etc. Donc, en fait, ce qu'on voit aussi, c'est un changement qui s'opère dans notre relation à la consommation d'alcool et c'est le bon moment aussi pour pouvoir instaurer finalement, dans cette culture-là aussi, une notion selon laquelle... Bien, en fait, ce qu'on prône aujourd'hui, ce n'est pas l'abstinence en matière de consommation d'alcool. En fait, c'est de simplement s'assurer de prévoir notre retour, d'assurer une sécurité qui est liée à cette consommation-là pour qu'on diminue les risques, les méfaits qui peuvent aussi nous causer des méfaits à long terme... à court, à moyen et à long terme.

Mme Dessureault (Marianne) : Et, des fois, bien, ça prend des... du courage législatif, des fois, pour venir pallier ceux qui ne voudraient pas ou qui pourraient être récalcitrants.

M. Derraji : Mais mesdames, je tiens à vous rassurer que le courage sera là. Et je peux même vous annoncer que je vais essayer d'amender le projet de loi. On verra après, la partie gouvernementale, s'ils vont accepter, vont voter pour l'amendement. Mais je pense que, si on suit juste votre mémoire, avec les excellentes références et la bonne bibliographie, si on veut suivre la science, il y a assez d'arguments scientifiques. Le courage, soit on va l'avoir, soit on ne va pas l'avoir. Donc, moi, je tiens à vous remercier pour votre passage en commission parlementaire. Merci à vous deux.

Le Président (M. Jacques) : Merci, monsieur...

Des voix : ...

Le Président (M. Jacques) : Merci, M. le député de Nelligan. Je vous remercie pour votre contribution à nos travaux.

Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux à jeudi le 8 février 2024, à 8 heures, où elle se réunira en séance de travail. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 18 h 13)