



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 21 mars 2006 — Vol. 39 N° 1

Consultations particulières sur le document intitulé
*La sécurité routière au Québec: les cellulaires au
volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les
conditions hivernales (1)*

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 21 mars 2006 — Vol. 39 N° 1

Table des matières

Remarques préliminaires	
Le président, M. Claude Pinard	1
M. Tony Tomassi	2
M. Serge Deslières	3
Mme Charlotte L'Écuyer	4
M. Guy Lelièvre	5
M. Jean-Pierre Soucy	5
Auditions	6
Ministère des Transports du Québec (MTQ)	6
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	17
Sûreté du Québec (SQ)	27
Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)	36
CAA-Québec	45

Intervenants

M. Norbert Morin	
M. Maurice Clermont	
M. Janvier Grondin	
M. Jean Dubuc	
* M. Denys Jean, MTQ	
* Mme Anne-Marie Leclerc, idem	
* Mme Johanne St-Cyr, SAAQ	
* M. Luc Fillion, SQ	
* M. Richard Massé, INSPQ	
* Mme Diane Sergerie, idem	
* M. Pierre Maurice, idem	
* Mme Sophie Gagnon, CAA-Québec	
* M. Yvon Lapointe, idem	
* Mme Paula Landry, idem	
* Témoins interrogés par les membres de la commission	

Le mardi 21 mars 2006 — Vol. 39 N° 1

**Consultations particulières sur le document intitulé
*La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant,
la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales (1)***

(Neuf heures trente-trois minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, bonjour à vous tous. Je constate le quorum. Et nous débutons, ce matin, la consultation particulière sur le mandat d'initiative, mandat que la commission s'est donné, sur la sécurité routière au Québec. La première chose que je vous demanderais... Comme nous allons en traiter ce matin, je vous demanderais à tous de bien vouloir fermer vos téléphones cellulaires parce qu'ils sont source de dérangement et de concentration.

Je rappelle le mandat de la commission qui est de procéder à des audiences publiques dans le cadre de consultations particulières à l'égard du document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales*.

Alors, M. le secrétaire, avons-nous des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Thériault (Masson) est remplacé par M. Lelièvre (Gaspé) pour la durée du mandat.

Le Président (M. Pinard): Alors, bienvenue, M. le député de Gaspé. Et nous allons maintenant vous donner l'ordre du jour pour aujourd'hui. Nous débiterons par les remarques préliminaires, suivies du ministère des Transports du Québec pour une durée d'une heure, et nous terminons notre avant-midi, pour une heure, avec la Société de l'assurance automobile du Québec. Immédiatement après la période des questions, cet après-midi, nous recevrons la Sûreté du Québec, ensuite l'Institut national de santé publique du Québec, et nous terminerons nos travaux, cet après-midi, avec le CAA-Québec.

Alors, sans plus tarder, nous allons débiter avec les remarques préliminaires.

M. Deslières: M. le Président, si vous me permettez, avant de commencer, je vais avoir juste une question d'information. Je crois que nous n'avons pas reçu le mémoire de la Sûreté du Québec. Est-ce exact?

Le Président (M. Pinard): C'est tout à fait exact, ils viennent déposer, mais ils n'ont pas de mémoire de déposé.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Remarques préliminaires

Le président, M. Claude Pinard

Le Président (M. Pinard): Très bien. Alors, avant de céder la parole à mes collègues députés pour leurs remarques préliminaires, permettez-moi d'abord de vous souhaiter, à toutes et à tous, la bienvenue à cette

première séance de consultations particulières tenues dans le cadre de notre mandat d'initiative sur la sécurité routière au Québec.

D'entrée de jeu, il m'apparaît opportun de faire une brève mise en perspective afin de bien situer l'important mandat que s'est donné la commission. Le mandat qui débute aujourd'hui et qui touche la très vaste majorité des Québécois et Québécoises a été adopté à l'unanimité des membres de cette commission, dans un esprit constructif et sans partisanerie. Les membres de la commission souhaitent donc jouer pleinement leur rôle de parlementaire en faisant l'étude approfondie de l'importante question qu'est la sécurité routière, et ce, afin d'avancer des solutions qui, j'en suis sûr, trouveront un écho auprès du gouvernement du Québec.

La sécurité routière étant un domaine très vaste et complexe, la commission a donc décidé de s'attarder plus particulièrement sur quatre volets bien spécifiques. Le premier est la question des cellulaires et autres distractions au volant. Selon les dernières statistiques disponibles, un peu plus de la moitié des Canadiens possèdent un téléphone cellulaire et plus d'un tiers de ceux-ci admettent d'utiliser occasionnellement ou fréquemment au volant. Toutefois, une étude démontre que 64 % des gens croient que l'utilisation des cellulaires au volant est un problème sérieux, puisqu'il entraînerait des problèmes d'inattention lors de la conduite. Si plusieurs États américains de même que la majorité des pays de l'Union européenne ont légiféré pour interdire ou réglementer cette utilisation, le Québec n'a pas encore jugé bon d'emprunter cette voie. Nous croyons donc que le temps est venu de débiter publiquement de cette question.

Le deuxième volet, qui en est un d'importance, est celui de la vitesse excessive. Selon les données qui nous sont fournies par la Société d'assurance automobile du Québec, la vitesse excessive est la deuxième plus importante cause d'accidents mortels au Québec après l'alcool. Pour réduire ce problème, certains préconisent une présence policière accrue sur les routes, d'autres envisagent le rehaussement des amendes, et certains souhaitent la mise en place de photoradars. La question de l'utilisation de ces appareils a déjà été abordée par la commission il y a quelques années, mais jamais dans le cadre d'une véritable et vaste consultation publique. De plus, aucune recommandation n'avait été faite sur le sujet. Dans ce contexte, nous croyons donc primordial de se pencher sur l'efficacité des moyens permettant de lutter contre la vitesse excessive sur les routes du Québec.

● (9 h 40) ●

Le troisième volet que nous allons traiter est celui des motocyclistes. Comme plusieurs le savent, le nombre de victimes d'accidents de motocyclette a considérablement augmenté depuis 1999. Plusieurs questions sont soulevées pour expliquer ce phénomène. Ainsi, doit-on améliorer la formation dispensée aux futurs motocyclistes? Certains affirment que ceux-ci doivent assumer pleinement les

coûts reliés aux risques de la pratique de la moto, et ce, en payant davantage pour leur assurance. Les motocyclistes doivent-ils payer plus pour une assurance s'ils constituent un risque plus élevé qu'un automobiliste? Si oui, doit-on faire des distinctions entre les types de motos? C'est à ces questions que la commission tentera de répondre.

Le dernier volet sur lequel la commission se penchera est celui de la conduite hivernale. Il est évident qu'au Québec, avec la rigueur de nos hivers, les conditions hivernales ont un impact certain sur la sécurité routière. Dans ce contexte, des pneus quatre saisons n'ont pas les mêmes performances de sécurité qu'un pneu d'hiver. Selon les dernières statistiques, près de 90 % des voitures sont munies de pneus d'hiver. Cela peut paraître élevé, mais qu'en est-il des 10 % restants? Constituent-ils un risque acceptable? La commission se penchera sur la question de rendre obligatoire ou non l'utilisation de ces pneus.

Afin d'approfondir notre réflexion sur chacun de ces volets, nous aurons la chance, aujourd'hui et au cours des prochains jours, d'entendre plus d'une vingtaine de groupes et d'experts qui ont réfléchi sérieusement sur ces enjeux. Ces invités contribueront sans aucun doute à enrichir notre réflexion et à nous permettre de dégager des pistes de solution viables.

Je suis persuadé, ainsi que tous les membres de cette commission, que nos travaux seront suivis avec grand intérêt par la population du Québec, comme en témoignent déjà les quelque 700 réponses au questionnaire en ligne. J'invite d'ailleurs les gens qui nous écoutent à nous faire part de leurs réflexions sur le sujet en participant à cette consultation. Vous pouvez le faire en accédant au site Web de la Commission des transports et de l'environnement. Cette consultation se poursuivra jusqu'à la fin de nos auditions publiques, prévue pour mardi, le 28 mars, prochain.

À la lumière des échanges qui auront lieu au cours de ces quatre jours d'auditions, j'ose espérer que la commission pourra déposer son rapport final devant l'Assemblée nationale d'ici la fin du mois de mai. Je suis persuadé que les solutions qui seront mises de l'avant dans ce rapport seront entendues par le gouvernement, qui, je vous le rappelle, doit déposer, cette année, sa nouvelle politique en matière de sécurité routière. Dans ce contexte, la pertinence, l'utilité et l'à-propos de nos travaux m'apparaissent indéniables, et surtout ils m'apparaissent porteurs de changements. Je vous remercie et je cède maintenant la parole au vice-président de la commission et député de LaFontaine, M. Tony Tomassi. M. le vice-président.

M. Tony Tomassi

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Chers collègues, gens du ministère, de la SAAQ et autres intervenants qui vont être avec nous pendant tout le long du travail, bonjour. Et aujourd'hui s'amorce un grand travail. Je me rappelle le moment qu'on avait décidé de faire cette commission, les sujets étaient énormes, beaucoup de sujets. Seulement la question des conducteurs âgés, dont hier un reportage à la télévision en faisait mention, avait été un élément qu'on avait pris en compte. La question des jeunes conducteurs aussi était un élément important. La condition et l'état des routes aussi revenaient constamment. La signalisation était un autre élément important. La sécurité aux abords des chantiers de

construction aussi était quelque chose où est-ce qu'on s'est penchés pour finalement revenir à quatre grands sujets qui, il faut le dire, sont d'importance et d'actualité. On peut voir avec l'effet d'entraînement que la décision de la commission d'aller de l'avant avec un mandat d'initiative concernant ces quatre sujets et tout l'apport médiatique qui en résulte, c'est un élément important.

Il faut dire qu'au Québec, depuis peut-être 25 ans, le bilan routier s'est amélioré considérablement. Nous allons avoir la SAAQ qui vont peut-être venir nous dire que la dernière année, 2005, a été une année un peu plus difficile concernant le bilan routier, nous allons avoir la possibilité de les questionner à ce sujet. Mais c'est un élément qui est important, je crois que la société québécoise doit prendre conscience... Si on parle seulement du dossier de la vitesse excessive, c'est un dossier qui doit devenir important pour la société québécoise, comme l'a été l'alcool au volant depuis de nombreuses années, il faut que les gens en prennent conscience. Et, si les travaux de la commission pourraient permettre une diminution... avec les recommandations que nous allons faire au ministre, de diminuer ce bilan, bien au moins on va pouvoir dire qu'on a accompli notre mandat et notre mission qui est celle de sauver des vies par l'entremise de différentes techniques ou de mise en application de lois et de règlements.

Il faut dire que j'ai été amplement surpris et content de la décision du ministre de participer à nos travaux de cette commission et aussi nécessairement de cette volonté de prendre en compte les recommandations que la commission fera à l'Assemblée nationale à la fin de nos travaux. Il faut dire aussi... Et il faut saluer le ministre des Transports, qui a mis sur pied la Table québécoise de la sécurité routière. Or, c'est un élément parmi tant d'autres. Nous en faisons un mandat qui va pouvoir permettre à des gens, à des organismes de venir en parler. La Table québécoise de la sécurité routière, à ce que je comprends, c'est des gens qui ont été choisis par le ministre et par le ministère. Les travaux se feront parmi eux, mais, nous, en tant que commission, on a voulu peut-être en parler, faire prendre conscience aux gens des problématiques de certains éléments, de la vitesse excessive, le cellulaire comme... Vous en avez parlé. Hier, en écoutant les nouvelles, c'est un sujet qui revenait à plus amples reprises, tout cet élément, le cellulaire. Mais il faut prendre la chose dans un sens plus large, est-ce que c'est seulement le cellulaire? Est-ce qu'une conversation avec notre voisin de banquette dans une voiture est aussi problématique qu'un cellulaire? Alors, c'est tous des éléments qu'il va falloir tenir en compte, et je souhaite qu'avec les intervenants qui vont venir ici, aujourd'hui... puissent venir nous éclairer et éclairer la commission.

Je suis un peu déçu d'apprendre, ce matin, que le Barreau du Québec ne sera pas présent à cette commission parlementaire. Ils nous ont fait parvenir, je crois... leur mémoire a été remis. J'aurais eu des questions à leur poser concernant surtout les photoradars, technologie qui, dans d'autres États et dans d'autres pays, nous porte à croire que les résultats sont convaincants quand utilisée dans des endroits stratégiques où est-ce que le danger est présent. Or, j'aurais aimé entendre leurs commentaires vis-à-vis toute cette problématique qu'ils soulèvent concernant la vie privée. Je souhaite peut-être avoir l'opportunité de lire et en long et en large... et faire nos commentaires par la suite au Barreau. Mais ça aurait été

intéressant, parce qu'il faut dire qu'on est rendu au XXI^e siècle déjà, la technologie permet d'améliorer... Et quelque élément important dans notre vie quotidienne... Et, si la technologie peut nous permettre de faire diminuer ce bilan routier, qui ne cesse, depuis la dernière année, d'augmenter, et de permettre à sauver des vies, je me dis, moi: C'est des choses qu'il va falloir regarder plus attentivement.

● (9 h 50) ●

Toute l'autre question sur les conducteurs, que ce soient les jeunes conducteurs et les personnes âgées, c'est des éléments qu'on n'a pas inclus directement dans notre mandat d'initiative, mais c'est quand même des éléments qu'on va toucher tout au long de cette commission. Avec la démographie, on sait que la population est vieillissante, nous allons avoir de plus en plus de personnes âgées sur les routes, au Québec. La SAAQ a pris, depuis les dernières années, des mesures pour faire en sorte que les gens âgés aient les habilités ou les réflexes pour pouvoir continuer à conduire. Des fois, on se dit que peut-être c'est plutôt les jeunes qui devraient être vérifiés et non les personnes âgées parce qu'en tant de bilan routier je crois que les jeunes ont un bilan beaucoup plus désastreux que les personnes âgées. Alors, c'est des choses qui sont importantes.

La question des cours de conduite, qui étaient obligatoires, qui ne le sont plus aujourd'hui, est-ce que c'est quelque chose qu'il faudrait peut-être regarder à réinstaurer? Par la lecture des mémoires, la majeure partie des gens viennent dire que ça n'a pas d'impact sur les habilités et sur le bilan routier. C'est quelque chose à regarder, des questionnements qu'il va falloir se poser tout au long de cette commission aux gens qui vont venir nous présenter leurs mémoires.

L'autre grand dossier, c'est un dossier qui est vraiment d'actualité, les motocyclistes. Les motocyclettes, quand nous avons parti la commission parlementaire, il n'y avait pas question, de la part de la SAAQ, d'une hausse de tarifs, c'est venu par la suite. Or, c'est des éléments importants qu'il va falloir discuter avec eux. Les motocyclistes sont pris dans un certain sens six mois par année... quatre mois par année où est-ce qu'ils prennent leurs véhicules. Alors, c'est quelque chose d'important. Est-ce que le bilan routier est aussi désastreux que la SAAQ le prétend vis-à-vis les motocyclistes? Est-ce que les droits des motocyclistes sont différents que le droit des piétons, qui, eux, ne paient pas de primes à la SAAQ mais qui quand même sont des éléments importants dans tous le processus d'indemnisation de la SAAQ? Alors, c'est des questions qu'on va devoir se poser et poser aux gens qui vont venir nous présenter leurs mémoires.

Et l'autre grand dossier, c'est un dossier que M. le député de Beauharnois avait à coeur, celui des pneus d'hiver, les conditions hivernales. Nous avons élargi le débat et non pas seulement le faire sur le questionnement sur les pneus d'hiver, mais sur les conditions hivernales... plus large du terme pour faire en sorte que nous puissions prendre en considération tous les éléments de la conduite hivernale.

Et, en terminant, je suis, d'un côté, aussi content que notre débat aura permis aussi à l'association des camionneurs du Québec de vouloir imposer une vitesse maximale de 105 km/h à leurs fardiens. Nous sommes tous conscients, nous sommes tous des conducteurs de

routes et d'autoroutes, nous, qui venons de Montréal, par la 20, à Québec, des fois dans des conditions extrêmement difficiles. Sur la route, nous nous faisons dépasser par ces fardiens des fois à des vitesses, disons, non pas excessives, mais des vitesses... 110 km/h, quand il y a une bourrasque de vent et de neige, je peux vous dire que ça impressionne et ça fait en sorte que ça diminue ton champ de vision, et les problématiques que cela peut causer.

Alors, M. le Président, je suis amplement content, ce matin, d'être ici, aujourd'hui, et de pouvoir, tout au long de ces journées, questionner et mettre en perspective probablement des solutions à ce que le bilan routier au Québec se voit améliorer.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le vice-président. Autres remarques? Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Chers collègues, je vais, d'entrée de jeu, nous souhaiter bonne route tout au long de ces quelques jours que nous passerons ensemble afin d'examiner toute la question de la sécurité routière.

Je veux saluer les gens de la commission, le secrétaire de la commission et tout son personnel qui d'ailleurs, M. le Président, nous ont accompagnés dans tous ces préparatifs, et nous ont déposé, et présenté une littérature et des documents de très grande qualité, une abondance de littérature qui nous a permis d'approfondir chacune des questions que la commission, nous avons devant nous à étudier au cours des prochains jours.

M. le Président, nous avons devant nous un beau et grand défi, soit de définir des pistes d'action précises, concrètes afin d'améliorer la sécurité routière sur nos routes et bien sûr, par corollaire, de diminuer le nombre de décès, d'accidents graves et d'accidents légers, en somme d'améliorer notre bilan routier.

Vous savez, M. le Président, l'automobile est une des grandes inventions de l'humanité au même titre que l'informatique, pour être contemporain, la radio, la télévision, tout ça. Sauf que, dans cette invention, qui a bien sûr apporté beaucoup à l'humanité en termes de mobilité, en termes de liberté d'action, elle a produit... certaines conséquences négatives sur le plan humain, sur le plan social. Quand on pense aux coûts des décès, des blessures graves que doit indemniser la SAAQ, on parle de 1,2 milliard de coûts en termes de blessures et de décès. Toutes les conséquences de l'automobile sur le plan environnemental, je le sais, M. le Président, que ce n'est pas notre propos, mais c'est quand même à interpréter parce que nous sommes interpellés sur tous les plans, sur le plan humain, sur le plan social, sur le plan environnemental.

M. le Président, le réseau routier du Québec, c'est 130 000 km: 30 000 km sur le réseau supérieur, sur le réseau national; c'est 100 000 km sur le réseau municipal. On regarde le bilan de l'ensemble des accidents et des blessures et on remarque — quelque chose qui m'a frappé à la lecture des documents qui nous ont été présentés — que les deux tiers des accidents mortels se produisent sur le réseau national, qui représente 20 %, et que 50 % des blessures graves se retrouvent sur le réseau municipal, dans des zones de 50 km, et entre 50 km/h et 70 km/h.

Alors, il y a un questionnement là. Déjà là, il y a un questionnement.

Et bien sûr, lorsqu'on regarde notre bilan routier au cours des 30 dernières années, M. le Président, on doit être fiers. Il y a eu une embellie assez importante. De mémoire, on parlait, autour des années soixante-quinze, soixante-dix-huit, de 2 000, 2 200 décès par année. 30 ans plus tard, on parle de 650 décès par année. Il y a une embellie, on doit être fiers. Je pense que nous devons être contents, mais, si vous me permettez, M. le Président, jamais satisfaits, jamais satisfaits.

Il y a quand même des signaux inquiétants dans cette progression de cette embellie, mon collègue de LaFontaine en a fait mention. Je regardais les statistiques dans le bilan routier. De 2003 à 2004, il y a eu quand même 3,9 % d'augmentation de décès. On parlait, en 2003, de 621 décès et, en 2004, de 647 décès. Alors, on parle de 4 % d'augmentation. Et la situation est de plus en plus inquiétante si on regarde le bilan de 2005 et les propos du président-directeur général de la SAAQ qui nous informait que le bilan était porté à 700, plus de 700 décès par année. C'est, je pense, dans le mémoire que la SAAQ va nous présenter tout à l'heure. Alors, c'est plus de deux personnes qui décèdent à tous les jours sur nos routes. Alors, nous sommes tous interpellés bien sûr comme société, bien sûr comme législateurs et comme participants à des solutions. Et c'est un enjeu sociétal, c'est un enjeu gouvernemental. Et encore une fois, M. le Président, au risque de me répéter, si nous sommes contents, je pense que notre rôle, notre travail de législateurs ne devrait pas nous dire... ne pas nous rendre satisfaits de ces résultats.

● (10 heures) ●

Québec, c'est neuf décès par milliard de kilomètres. D'autres pays font mieux que nous. Exemple, Grande-Bretagne, c'est 7,5 décès par milliard de kilomètres. Alors, déjà là... Et je pourrais en citer d'autres, d'autres États, d'autres pays qui font mieux que nous. Nous pouvons faire plus et nous devons faire mieux. Est-ce que nous devons au Québec... Je pose la question à mes collègues. Il y a tous ceux et celles qui vont venir devant nous, devant le Parlement, devant cette commission. Est-ce qu'on ne doit pas s'inscrire dans ce genre de... comme d'autres États l'ont fait, dans une vision zéro, dans une vision zéro et de prendre tous les moyens, mais tous les moyens dans toutes les facettes, les panoplies de ce dossier de la sécurité routière pour faire en sorte d'être les premiers, d'être les champions, au Québec, de cette espèce de sécurité qui s'incarne dans nos faits, dans nos gestes, dans nos comportements sur la route comme automobilistes, comme motocyclistes, comme piétons, comme cyclistes?

Alors, d'emblée, je souscris aux propos de mon collègue de LaFontaine, il faut la regarder dans sa globalité, mais il faut, M. le Président... On ne peut pas accepter encore une fois que ce bilan correct... mais on ne peut pas accepter de ne pas faire plus, de ne pas aller plus loin. Je regardais les perspectives pour la Société de l'assurance automobile qui, dans une perspective de 2006-2010, s'est fixé comme objectif 600 décès. Mais la tendance ne va pas vers ça, M. le Président, alors urgence d'agir, d'agir concrètement.

En conclusion, M. le Président, je souhaite que les conclusions de cette commission dégagent des actions précises, concrètes, comme je l'ai dit dans mon introduction,

apportent une référence pour toutes les personnes qui travaillent et qui travailleront à l'élaboration d'une nouvelle politique de sécurité routière et qui est attendue avec beaucoup, beaucoup d'attentes en 2006. Alors, voilà, M. le...

Le Président (M. Pinard): Alors, merci M. le député de Beauharnois. Mme la députée de Pontiac.

Mme Charlotte L'Écuyer

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Quelques minutes. Chers collègues, on va se souhaiter bonne chance dans ce mandat d'initiative. La sécurité routière au Québec, je pense que ça touche tout le monde. Ça touche particulièrement des familles, ça touche des gens qui ont été confrontés à des situations très difficiles. J'ai lu l'ensemble des commentaires qui nous sont arrivés par la consultation en ligne, et ce qui est ressorti de cette consultation-là, c'est qu'on est dans deux extrêmes: plus de vitesse, plus de sécurité; oui pour le cellulaire, non pour le cellulaire; oui pour telle chose, non pour telle chose. On a beaucoup, beaucoup de ça. Et je pense que le mandat d'initiative va permettre d'avoir un éclairage qui va nous donner des pistes pour justement essayer de voir où on veut aller et qu'est-ce qui nous apparaît comme étant important pour les années à venir au niveau de la sécurité.

Dans le mémoire du MTQ, à un moment donné, il y a un commentaire qui dit qu'on a atteint un seuil et que ça serait difficile d'abaisser ce seuil d'accidents. Bien, je pense que c'est ça, le défi que nous avons à relever par des suggestions, des commentaires et des recommandations pour dire: Oui, on peut abaisser. Non, on ne peut pas continuer de tolérer ce qui se passe actuellement, on voit que c'est en augmentation.

Et je souscris aux commentaires du collègue d'en face, il y a plein de questions aussi qu'on se pose. On regarde au niveau des limites de vitesse l'hiver, on parlait des pneus, ces choses-là, est-ce qu'on devrait... Les gens nous disent: On devrait peut-être fermer les routes plus rapidement, peut-être qu'on devrait interdire aux fardières de circuler au moment de grosses tempêtes. Quand on regarde les derniers carambolages qu'il y a eu, on s'aperçoit que les fardières étaient très impliqués. Dans certains pays d'Europe, dès qu'il y a une tempête de tel niveau, les fardières n'ont plus le droit de circuler.

Et j'écoutais le commentaire du collègue qui fait de la route, je suis un petit peu plus loin que lui de Montréal, parce qu'après Montréal, mon cher collègue, il existe aussi des régions, il existe des régions et d'autres autoroutes, oui, c'est vrai, et, quand on fait sept heures de route aller-retour, puis sept heures pour aller et sept heures pour revenir, et qu'il y a des tempêtes, laissez-moi vous dire que, les fardières, on commence à en avoir peur parce qu'une fois qu'ils nous dépassent on ne voit rien, et, eux, ils n'ont pas de limite de vitesse. Un fardier, dans les grosses tempêtes, à 130 km, j'en ai vu beaucoup depuis que je fais la navette Outaouais-Pontiac—Québec, et c'est 14 heures de route par semaine.

Ces questions-là nous sont posées. Nous allons tenter honnêtement, avec les commentaires que nous allons recevoir des gens qui viennent nous parler de sécurité, très honnêtement nous allons tenter d'y répondre à la satisfaction de l'ensemble de la population. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la députée de Pontiac. Autres remarques?

M. Lelièvre: Oui, M. le Président, s'il vous plaît.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Gaspé, rapidement.

M. Guy Lelièvre

M. Lelièvre: M. le Président, c'est une commission qui est très importante. Je pense que mes collègues ont abordé les sujets majeurs, c'est-à-dire vitesse excessive, alcool au volant, conditions hivernales, véhicules hors route. Moi, je vis dans une région, la région de la Gaspésie. Vous savez que nous avons une seule route qui ceinture la Gaspésie, et c'est la route 132, qui relève du ministère. Je n'ai pas vu nulle part, dans les mémoires, qu'on parlait de l'état des routes, de l'état des routes où, par exemple, on est encore en terrain montagneux, des chaussées mal entretenues. Et pourtant c'est la responsabilité du ministère des Transports, la première... Je pense, la première responsabilité, c'est d'avoir une chaussée en bon état. Lorsqu'on est obligé d'éviter les trous puis qu'il y a des véhicules en sens inverse, puis qu'il y a des bris mécaniques qui se font sur les véhicules, je pense qu'il y a lieu de regarder cet aspect-là, c'est-à-dire l'entretien du réseau routier, à certains endroits, qui est problématique.

D'autre part, on a ciblé de façon particulière les motocyclistes. Je suis personnellement motocycliste, donc en conflit peut-être d'intérêts. Mais allons dans les intérêts positifs, M. le Président, hein? Allons dans les intérêts positifs pour déterminer si effectivement les motocyclistes, avec tout ce que nous avons de connaissances et que la SAAQ peut avoir de connaissances, le ministère des Transports, la Table sur la sécurité routière pourra nous transmettre, nous alimenter... pour comprendre pourquoi on cible les motocyclistes en disant: C'est la faute des motocyclistes. Heureusement, je n'ai pas eu d'accident grave en motocyclette, des choses banales à l'arrêt. Bon. Mais il y a un fait qui demeure — et je ne sais pas si c'est une légende urbaine, ou encore un mythe, ou encore des préjugés — que les motocyclistes sont toujours responsables ou presque toujours responsables des accidents causés avec un véhicule. Il y a une grande réflexion, une analyse à faire de ce côté-là, M. le Président.

Je voudrais parler, par exemple, rapidement pour terminer les remarques préliminaires... Parce que, tout à l'heure, la députée de Pontiac parlait des fardiens. Oui, il faut parler des fardiens, mais aussi parler les conditions de travail de ceux qui conduisent les fardiens, le nombre d'heures de conduite. Je sais qu'en France il y a des entreprises qui, à 20 heures, ils interdisent à leurs chauffeurs d'utiliser le camion, les repos obligatoires les fins de semaine pour éviter justement qu'il y ait des accidents. Donc, je pense qu'il y a un ensemble de conditions qui fait en sorte qu'il y a potentiellement une hausse du risque. Et, s'il y a des mesures qui peuvent être mises en place, bien je pense qu'il faut le regarder.

Il ne faut pas se mettre la tête dans le sable non plus, lorsque nous roulons sur la 20, hein, sur l'autoroute 20, il n'y a pas personne, ici, dans cette salle et en dehors de cette salle, qui ne nous ne diront pas qu'il n'y a pas des véhicules qui roulent à 130 puis à 140. Impossible. Et quel est l'état de la surveillance routière? On se fait dépasser

par des voitures qui sont très puissantes, et on a l'impression de ne pas avancer à 100 km.

Alors, dernier point, M. le Président, c'est les conditions de route. Tout à l'heure, on a parlé des conditions hivernales. Dans les mémoires et dans ce que vous avez... la commission a ciblé, on a parlé des conditions hivernales. Il faut aussi regarder les autres saisons, l'aquaplanage qui est aussi une cause d'accident importante parce que les routes sont mal entretenues, la chaussée est brisée. Alors, il y a des accidents qui surviennent sur les routes et qui ne devraient pas arriver à cause de ces éléments-là.

Alors, M. le Président, nous avons une commission quand même très... un mandat très important et, avec tous ceux qui sont ici, aujourd'hui, des différents organismes et des gens qui interviendront en leur nom, qu'on pourra, M. le Président, dédager des pistes de solution et non pas faire des procès d'intention, mais bien d'aller chercher les éléments qui vont nous permettre d'avoir des décisions rationnelles.

● (10 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Percé. Autres remarques? M. le député de Portneuf.

M. Jean-Pierre Soucy

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, je serai quand même bref parce que j'ai hâte d'entendre les intervenants qui sont en attente. Mais ce que je veux souligner, c'est qu'au même moment où on faisait un appel à nos différents experts, dont le ministère des Transports, la Société d'assurance automobile, on s'est permis aussi, dans le cadre du mandat d'initiative, de faire un appel aux citoyens avec un questionnaire en ligne. Alors, ce qui va m'apparaître intéressant, c'est de voir quelle sorte de cohérence on a entre les organisations publiques qui viennent faire des représentations et comment les citoyens eux-mêmes, à l'égard de ces mêmes questions, posent leurs propres diagnostics. Alors ça, pour moi, ça va être un enjeu intéressant puis un beau défi. Je ne vous parlerais pas des résultats tout de suite de ce qu'on en a eu en ligne, mais néanmoins ça va être intéressant à poursuivre.

Et ça va probablement mettre aussi, M. le Président, en perspective différentes valeurs sociétales qui nous sont chères et puis qui, là, sont confrontées à certains éléments peut-être un petit peu techniques. On a entendu parler récemment, on a fait des comparaisons entre ceux... Au niveau de l'assurance vie, ceux qui fument paient des primes un petit peu plus élevées, puis on s'est mis à faire des parallèles avec le genre d'automobile qu'on va conduire, le type de motocyclette qu'on va conduire. Alors, je pense qu'il y aura lieu d'avoir de sérieux questionnements sur les valeurs sociétales qu'on souhaite pour nos enfants et ceux qui vont nous suivre. Alors, c'est là l'intérêt, je pense, de cette commission-là, c'est de vérifier si les organisations qui veulent le bien de la population à l'égard de ce que la population veut, elle aussi. Alors, ce sera l'occasion de beaux débats, et j'anticipe déjà, avec mes collègues et avec la participation des organismes et organisations qui vont venir nous rencontrer, d'heureux moments. Alors, M. le Président, je vous souhaite à tous une bonne commission.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Portneuf. Autres remarques? Alors, nous allons immédiatement débiter, et j'inviterais le ministère des

Transports du Québec à bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

Auditions

Alors, bonjour, messieurs, madame. J'inviterais le sous-ministre, M. Denys Jean, à bien vouloir présenter ses collaborateurs pour fins d'enregistrement. Alors, M. le sous-ministre.

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

M. Jean (Denys): Alors, merci, M. le Président. D'abord, à ma droite, Mme Anne-Marie Leclerc, qui est sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies; M. Antoine Robitaille, qui est sous-ministre adjoint de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest; à ma gauche, j'ai M. Pierre-A. Thibau, qui est directeur général de la Direction... Excusez, M. Perron, directeur de la sécurité en transport et du camionnage; et M. Jean Couture, qui est sous-ministre adjoint de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport. Je comprends, M. le Président, que je peux commencer?

Le Président (M. Pinard): On est tout ouïe, M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Merci beaucoup. M. le Président, M. le vice-président, Mme et MM. les membres de la commission parlementaire, le ministère des Transports félicite la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale pour son initiative de tenir une consultation sur la sécurité routière et la remercie pour l'invitation qui lui a été faite d'y participer. Cette consultation a lieu à un moment opportun, puisqu'après une diminution importante du nombre de décès au cours des dernières décennies le bilan routier québécois a atteint, depuis quelques années, un seuil qu'il est de plus en plus difficile d'abaisser. Les premières données pour 2005 nous laissent d'ailleurs entrevoir une hausse du nombre de décès et de blessés.

Partout dans le monde, les administrations performantes en sécurité routière font face aux mêmes difficultés que nous, soit continuer à améliorer leur bilan routier. Certains pays comme la Suède, qui a développé une vision zéro, ou la France, dont le président a décrété l'insécurité routière comme étant une priorité nationale, se sont donné des objectifs de réduction très élevés.

Le ministère des Transports, comme vous le savez, a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires, dans une perspective de développement durable. Il gère et entretient à cet effet un réseau routier de près de 30 000 km constitué principalement d'autoroutes, de routes nationales et de routes collectrices. Quant au réseau routier municipal, il compte plus de 100 000 km.

L'analyse des accidents démontre que les deux tiers d'entre eux surviennent sur le réseau sous la responsabilité des municipalités, qui gèrent 80 % du réseau routier québécois. En ce qui a trait aux accidents mortels, 62 % se produisent sur les routes entretenues par le ministère, ce qui peut s'expliquer par le fait que les limites de vitesse

sont plus élevées sur le réseau supérieur. Une part importante des accidents mortels survient sur les routes à deux voies où la vitesse affichée est de 80 à 90 km/h, donc là où les risques de collision frontale sont plus élevés. Quant aux accidents entraînant des blessures graves, ils sont répartis également entre le réseau supérieur et le réseau municipal. Et, pour ce qui est des accidents avec blessés légers et ceux avec dommages matériels seulement, ils se produisent à plus de 60 % chacun sur le réseau municipal.

Considérant le fort potentiel d'amélioration du bilan routier par des actions sur le réseau municipal, le ministère a l'intention d'accentuer son partenariat avec les municipalités, notamment par un échange soutenu d'information sur les nouveautés et innovations en sécurité routière et par l'élaboration d'outils et de programmes de formation qui puissent répondre aux besoins des municipalités.

La sécurité routière est une question complexe — vous l'avez évoqué — où plusieurs facteurs interviennent et s'entrecroisent. Dans les années soixante-dix, les experts en sécurité routière concentraient leur énergie à ne déterminer que les causes d'accidents. Aujourd'hui, l'approche est plutôt d'y aller en considérant une réalité plus large, soit l'interaction entre le comportement humain, le véhicule et l'environnement routier. De plus, les actions portent autant sur la prévention que sur l'accident lui-même et la possibilité de réduire les conséquences par une action rapide et efficace après l'accident.

En 2005, le ministre des Transports, M. Michel Després, a déposé à l'Assemblée nationale le plan stratégique du ministère des Transports pour la période 2005-2008. Nous y proposons une vision engageante du rôle du ministère et de grandes orientations qui guideront les interventions de l'organisation au cours des trois prochaines années.

La première grande orientation vise à assurer aux citoyens des infrastructures de transport sécuritaires, de bonne qualité et fonctionnelles. Pour ce faire, quatre grands objectifs ont été retenus, soit la mise en place de la Table québécoise de la sécurité routière, l'élaboration d'une nouvelle politique de sécurité routière, l'amélioration du bilan routier par la réduction des accidents sur le réseau routier supérieur résultant d'une sortie de route ou se produisant aux intersections ainsi que la réduction des accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules lourds ou des véhicules hors route.

La Table québécoise de la sécurité routière, annoncée par le ministre des Transports lors du dévoilement du dernier bilan routier, au printemps dernier, a été créée en décembre 2005. Elle est présidée par M. Jean-Marie De Koninck. Elle réunit une trentaine de partenaires concernés par la sécurité routière, notamment des représentants des usagers de la route, du milieu municipal, du milieu policier, des ministères et organismes et d'autres secteurs d'activité comme la recherche universitaire, la santé et l'assurance.

Compte tenu du bilan routier du Québec, la table se penchera plus particulièrement sur les grands enjeux de sécurité routière, notamment le comportement des conducteurs, le partage de la route entre les divers usagers, l'environnement routier et les différents aspects socio-économiques liés à la sécurité routière. La table contribuera à faire de la sécurité routière une préoccupation partagée par tous les partenaires et non seulement la responsabilité du ministre des Transports et des organismes qui relèvent

de lui. Elle aura à proposer des idées novatrices et constructives pouvant contribuer à l'atteinte des objectifs d'amélioration du bilan routier.

● (10 h 20) ●

Avec la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère élabore une nouvelle politique de sécurité routière qui remplacera la politique 2001-2005. Tel que mentionné précédemment, ce projet sera réalisé en étroite association avec les partenaires privés et publics, notamment les membres de la Table québécoise de la sécurité routière et les différents ministères. Les travaux de la présente commission ainsi que ses recommandations seront également pris en compte dans l'élaboration de la politique. Le ministère des Transports, vous le savez, a déjà annoncé qu'il entend déposer la nouvelle politique gouvernementale en matière de sécurité routière d'ici la fin de l'année 2006.

La sécurité liée à la circulation des véhicules lourds ainsi qu'à celle des véhicules hors route fait également l'objet d'une attention particulière au ministère. Dans le plan stratégique du ministère, nous comptons réduire la moyenne annuelle des accidents de véhicules lourds qui s'élevait à 130 par année entre 1995 et 2000. Pour les véhicules hors route, une commission parlementaire sous votre égide s'est tenue du 7 au 10 mars 2006. Elle fait suite à la consultation publique présidée par la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, qui s'est tenue au printemps 2005. Le ministère a participé activement à toutes les étapes de cette consultation et a préparé, en concertation avec tous les ministères concernés, le document d'orientation qui a servi de base à la discussion pour la commission parlementaire sur les véhicules hors route, document qui contenait des actions en matière de sécurité.

Mais c'est par ses interventions sur l'environnement routier que le ministère contribue le plus directement à améliorer le bilan de la sécurité routière. Les interventions privilégiées durant les prochaines années auront pour objet notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections. En effet, les accidents qui se produisent aux abords des routes représentent plus du tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur le réseau routier sous la responsabilité du ministère et ils impliquent dans tous les cas une sortie de route. Il faut souligner que la moyenne des accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du ministère, entre 1995 et 2000, s'élevait à 126. En 2005, le ministère visait à diminuer ce nombre à moins de 107. Pour leur part, les accidents aux intersections comptent pour un autre tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur le réseau supérieur. En 2005, le ministère visait à réduire le nombre d'accidents mortels aux intersections à moins de 99, alors que la moyenne, entre 1995 et 2000, avait été de 117.

Le ministère continuera par ailleurs à intervenir sur d'autres éléments de l'environnement routier comme la sécurité sur les chantiers de travaux routiers et l'entretien des équipements de sécurité.

Les travaux sur les aménagements routiers contribuent à l'amélioration de la sécurité. En 2005, le ministre des Transports a annoncé que près de 4 milliards de dollars seraient investis dans l'amélioration du réseau routier québécois au cours des trois prochaines années, soit presque le double de ce qui a été investi en moyenne

annuellement entre 1994 et 2002. Une bonne part du montant annoncé sera consacrée aux interventions destinées à améliorer la sécurité routière. Les projets pouvant contribuer à réduire les risques sont privilégiés dans la programmation des investissements pour ces trois années. Les projets visant à réduire les sorties de route ou les accidents aux intersections, comme mentionné précédemment, seront plus spécifiquement ciblés.

En 2004-2005, le ministère des Transports a investi 300 millions de dollars pour des interventions d'amélioration aux infrastructures directement liées à la sécurité routière. Lors des trois derniers exercices financiers, les investissements directement affectés à la sécurité routière se sont élevés à près de 1 milliard de dollars. Pour 2006-2007, le ministre des Transports a annoncé que 1,3 milliard serait investi sur le réseau. De ce montant, 358 millions seront directement affectés à des projets liés à la sécurité. Parmi ces investissements, 36 projets totalisant 56 millions sont liés à des recommandations de coroners.

Je désire aussi souligner que le ministère met actuellement en place un processus de réalisation d'audit de sécurité routière qui permettra de mieux tenir compte de la sécurité lors des différentes étapes d'élaboration des projets routiers.

Je tiens également à mentionner que, dans son rôle plus global de gestionnaire du réseau routier, le ministère assure la surveillance de l'ensemble du réseau sous sa responsabilité. À cet effet, il a entrepris, depuis plusieurs années, l'implantation d'une approche plus rigoureuse et formelle d'intervention sur le réseau afin de prêter assistance aux usagers de la route qui se retrouvent momentanément en difficulté, par exemple par le déploiement de centres de gestion de la circulation.

Permettez-moi maintenant, M. le Président, d'aborder de façon plus particulière les sujets que la commission a identifiés comme étant des enjeux importants en matière de sécurité routière.

La vitesse excessive ou inadaptée aux conditions routières cause annuellement 150 décès et 7 000 blessés. La vitesse constitue donc une cause majeure d'accident au même titre que l'alcool au volant et accroît non seulement le risque d'accident, mais aussi la gravité de ceux qui se produisent. Cependant, malgré tous les efforts consentis à ce jour pour sensibiliser les citoyens, que ce soit par des campagnes de prévention ou des opérations avec les services policiers, la vitesse continue à faire des ravages. La proportion d'usagers de la route qui ne respectent pas les limites de vitesse affichées demeure très élevée au Québec, car elle représente au-delà d'un conducteur sur deux.

La gestion de la vitesse interpelle tous les partenaires publics et privés préoccupés par la sécurité routière. Une table de concertation sur la vitesse au volant, qui réunissait, en plus du ministère et de la Société de l'assurance automobile, les principaux partenaires en sécurité routière, s'est penchée sur cette problématique afin de soumettre des recommandations visant une amélioration du bilan routier par une diminution du nombre de décès et de blessés liés aux accidents causés par la vitesse.

Le ministère des Transports a été mandaté en 2005 par le ministre pour présider un comité interministériel afin d'évaluer la faisabilité des mesures proposées avec l'aide d'experts en sécurité routière des principaux ministères concernés et des services policiers. Le comité

interministériel complète actuellement son analyse et devrait présenter son rapport d'ici l'été 2006.

Entre-temps, diverses mesures ont déjà été mises en place par le ministère pour freiner la vitesse, notamment des normes rigoureuses sur la conception et la signalisation routière, une concertation avec les municipalités sur la détermination des limites de vitesse, la collaboration des policiers pour la surveillance des chantiers routiers et des études de relevés de vitesse sur le réseau routier afin de localiser les endroits problématiques.

La commission a également identifié un sujet qui constitue une priorité pour le ministère, soit les conditions hivernales. Permettez-moi de rappeler que le ministère des Transports doit relever le défi d'entretenir un réseau d'une longueur de près de 30 000 km sous un climat hivernal particulièrement rigoureux. Pour la saison d'hiver 2005-2006, c'est-à-dire la saison actuelle, le ministère a consacré à ce jour près de 200 millions à l'entretien hivernal, ce qui représente une part importante et sans cesse croissante de son budget d'exploitation. Cependant, la responsabilité de la sécurité en conditions hivernales doit aussi être partagée avec les conducteurs, qui doivent adapter leur conduite, particulièrement lorsque les conditions météorologiques se détériorent, comme lors de tempêtes de neige, de verglas ou encore de brouillard, comme nous l'avons vécu récemment.

Plusieurs mesures ont été mises en place dans le but de bien entretenir le réseau et d'assurer la sécurité des usagers. Ainsi, une surveillance constante du réseau par le ministère est assurée en tout temps afin d'agir rapidement si les conditions routières se détériorent. L'ensemble du Québec a été divisé en 90 zones de climat relativement homogène permettant d'anticiper les conditions de la chaussée. Dans une première phase de déploiement, le ministère a installé 15 stations météorologiques permettant notamment de suivre les changements qui surviennent sur le réseau et de détecter les conditions critiques afin d'agir plus efficacement.

De la formation et un guide d'intervention pour agir rapidement auprès des usagers en détresse sur le réseau, particulièrement lors de tempêtes, ont aussi été préparés à l'intention du personnel technique affecté à l'entretien.

Le ministère a également une politique de fermeture des routes en cas de risque pour la sécurité appliquée en concertation avec les policiers.

De plus, des campagnes annuelles d'information pour sensibiliser les citoyens à la prudence ainsi qu'un système d'information sur les conditions routières accessibles par téléphone ou Internet sont disponibles.

Par ailleurs, le dossier des pneus d'hiver, vous en avez parlé, a aussi soulevé l'intérêt au cours des derniers mois, et un comité d'experts des secteurs privé et public a recommandé au ministre de ne pas rendre obligatoires ces pneus. Cependant, le groupe a convenu qu'il fallait évaluer davantage la question de l'état des pneus, notamment l'épaisseur minimale de la bande de roulement. Diverses solutions sont présentement à l'étude et seront intégrées, s'il y a lieu, dans la politique de sécurité routière.

● (10 h 30) ●

Sur un autre enjeu qui a été retenu pour la consultation, soit les motocyclistes, l'actuel ministre de la Justice, M. Yvon Marcoux, alors qu'il était ministre des Transports, a mis sur pied, en mai 2004, le Groupe de travail sur le motocyclisme présidé par le ministère

des Transports. Ce dossier est important, car le nombre de personnes décédées ou blessées lors d'un accident de motocyclette a augmenté en 2003 et 2004, passant de 2 206 à 2 564. Par ailleurs, le ministère constate également que les cylindrées de ces véhicules sont de plus en plus élevées. Depuis cinq ans, les principales causes d'accidents de motocyclettes sont la vitesse, la difficulté des automobilistes à apercevoir les motos sur la route et enfin l'inattention ou la distraction.

Des adeptes de ce moyen de transport demandent encore de réduire les contraintes comme le choix de porter un casque ou l'accès rapide à la conduite de grosses cylindrées. Des municipalités souhaitent réduire le bruit lié à l'utilisation de ces véhicules et aussi en restreindre la circulation. Dans ce cadre, le Groupe de travail sur le motocyclisme échange sur les diverses problématiques soulevées. Les regroupements de motocyclistes, le ministère, la Société de l'assurance automobile du Québec, les milieux policier et municipal ainsi que l'industrie et les marchands de motos participent à ces travaux. Les résultats et propositions issus de leurs discussions devraient être remis au ministre également à l'été 2006.

Enfin, la commission a identifié un dernier enjeu, soit l'usage du cellulaire au volant. Les ventes de téléphones cellulaires sont en croissance, et cet engouement s'étend également au Québec. En 2005, plus d'une cinquantaine de pays avaient adopté une législation interdisant, dans la grande majorité des cas, l'utilisation du combiné au volant d'un véhicule. Au Canada, Terre-Neuve est la seule province qui a légiféré en ce domaine, tandis qu'aux États-Unis trois États ont une législation interdisant l'utilisation du cellulaire. Le ministère des Transports considère que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant représente un risque important d'accident. Le problème ne réside pas seulement dans la manipulation de l'appareil, mais également dans le fait que le conducteur doit partager son attention entre la route et la conversation qu'il entretient avec son interlocuteur. Le ministère abonde dans le même sens que la Société de l'assurance automobile du Québec qui recommande que le téléphone cellulaire soit toujours éteint dans un véhicule en mouvement et qu'il soit utilisé uniquement dans des conditions d'urgence ou par un passager autre que le conducteur.

En conclusion, M. le Président, le ministère des Transports investit chaque année des sommes importantes sur le réseau routier afin d'améliorer la sécurité des usagers et de contribuer à la réduction du nombre et de la gravité des accidents. La combinaison du comportement humain avec les caractéristiques du véhicule et l'environnement routier joue un rôle déterminant lors d'un accident, c'est pourquoi le ministère privilégie de travailler en concertation avec les nombreux partenaires intéressés par la sécurité routière.

Depuis le milieu des années soixante-dix, le bilan routier s'est amélioré de façon très substantielle. Il marque toutefois une pause depuis quelques années, et la volonté clairement exprimée par le ministre des Transports est de donner un nouvel élan à l'amélioration de la sécurité routière. Nous avons réussi par le passé, et je crois que nous réussirons dans l'avenir. Soyez assurés que la prochaine politique gouvernementale de sécurité routière et le plan d'action qui en découlera prendront en compte, comme je l'ai mentionné précédemment, les attentes des citoyens, bien entendu, ainsi que les suggestions et recommandations issues de la présente commission parlementaire.

M. le Président, je vous remercie de votre attention. Mes collègues et moi, nous sommes maintenant disponibles pour répondre à vos questions.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le sous-ministre. Alors, sans plus tarder, je céderai la parole au vice-président de la commission, le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci, M. le Président, M. Jean et les invités qui vous accompagnent. Vous, avez-vous les chiffres du bilan pour 2005? Est-ce que c'est...

M. Jean (Denys): Pour 2005?

M. Tomassi: Oui.

M. Jean (Denys): Bon. D'abord, vous le savez, M. le député, que le bilan routier est compilé par la Société de l'assurance automobile du Québec et qu'il est généralement et traditionnellement rendu public au mois d'avril de chaque année par le ministre. Les données préliminaires cependant qui ont circulé, je pense, dans les journaux, que j'ai pu prendre connaissance comme vous, nous indiquent que le bilan, pour 2005, ne s'améliore pas, c'est-à-dire que, par rapport à 2004... Par exemple, au niveau des décès, en 2004, c'était 647. En 2005, je pense qu'il y a un député autour de la table qui a évoqué que ça sauterait le 700, ça dépasserait le chiffre de 700. Les données préliminaires nous indiquent effectivement que le bilan routier 2005 se détériore par rapport à 2004. Les chiffres exacts, peut-être que les collègues de la SAAQ, tout à l'heure, pourront vous les communiquer.

M. Tomassi: O.K. Alors, est-ce que... Puis, là, je vous pose une question comme ça. Si vous voulez répondre, vous pouvez y répondre. Si vous ne voulez pas y répondre...

M. Jean (Denys): Ça annonce une bonne question, M. le député.

M. Tomassi: Pouvez-vous dire ou est-ce que vous prétendez... Vous aviez déposé une politique de la sécurité routière 2001-2005. Est-ce que cela veut dire que cette politique n'a pas été la bonne? Si le bilan routier s'est aggravé depuis 2001, est-ce que les mesures qui avaient été choisies dans cette politique de sécurité routière ont été les mauvaises? Est-ce qu'on a pris un champ qu'on aurait dû ne pas prendre? Pour quelles raisons que, durant ces années où est-ce que cette politique devait être mise en vigueur, le bilan routier s'est détérioré comparativement aux autres années où est-ce qu'on a eu une diminution d'accidents, que ce soit mortels, mineurs ou majeurs?

M. Jean (Denys): D'abord, les faits. La politique de sécurité routière 2001-2005 donnait comme cible d'atteindre le nombre de 650 décès en 2005. Avec les informations préliminaires dont on dispose aujourd'hui, manifestement cet objectif, cette cible ne sera pas atteinte.

La question que vous posez, M. le député, bon, c'est... La politique 2001-2005 avait 29 orientations, 29 thèmes, enjeux d'intervention. Je pense que tout le monde a fait des efforts pour donner suite aux enjeux, aux

orientations que prévoyait la politique. Mais, au moment où on se parle — et je pense que la commission parlementaire qui se tient aujourd'hui le manifeste — la société québécoise doit faire le point sur les moyens qu'elle a mis en place pour améliorer son bilan routier et voir si elle ne peut pas aller un cran plus loin ou de manière différente. Et je pense que c'est ça, l'essentiel du débat. Mais je peux vous dire que la politique n'a pas atteint les cibles prévues en 2005, selon les données préliminaires disponibles.

M. Soucy: M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Ce serait en complémentaire à la question de mon collègue de LaFontaine. Lorsqu'on établit des objectifs comme ceux qui avaient été établis pour la politique 2001-2005 à l'égard du nombre de décès, est-ce qu'on avait tenu compte, à ce moment-là, de l'augmentation, exemple, du nombre de véhicules sur la route? Est-ce qu'on a tenu compte de l'augmentation du nombre de kilométrages parcourus? Est-ce qu'on avait pris en compte ces éléments-là pour établir la cible ou bien si on a ciblé ça tout simplement de façon, je vous dirais... avec un objectif de réduction bien sûr, parce que tout le monde souhaite qu'il y en ait moins, là? Mais est-ce qu'on a tenu compte de ces deux éléments-là qui m'apparaissent fondamentaux dans la prise de décision?

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Bien, je pense que les objectifs qui sont fixés sont des objectifs de société. C'est sûr qu'on doit tenir compte d'un certain nombre de facteurs. Mais est-ce que, par exemple, M. le député, le nombre de voitures en augmentation, le nombre de kilométrages parcourus sont des données qui nous permettent de dire: Bien, on devrait peut-être avoir une cible moins sévère en matière de décès?

Je pense qu'on essaie de se donner des cibles de réduction réalistes en regard des moyens que l'on se donne. Et ça me permet, ça, de vous donner quelques informations. Si on regarde l'horizon 1989-2004, le nombre de kilométrages parcourus a augmenté de 37 %; le nombre de véhicules routiers, de 29 %; le nombre de camions lourds, de 19 %; le nombre d'autobus, en excluant les autobus scolaires, de 17 %; et les décès ont diminué de 43 %.

Sauf qu'il reste tout de même que 650 ou 700 personnes décédées sur les routes du Québec, pour le ministère, c'est toujours trop. Il faut envisager toujours d'améliorer cette performance-là. Et je pense qu'un député l'a évoqué tout à l'heure, quand on se compare à d'autres sociétés sensiblement pareilles à la nôtre, ils réussissent mieux. Puis, je pense, le défi, c'est de réussir mieux tout le temps, tout le temps.

Le dernier commentaire que je vous ferai, M. le député, c'est que, dans l'action pour réduire les décès sur les routes, il y a des choses qu'on contrôle ou il y a des choses dont on peut mettre en place des moyens pour les contrôler. Je pense à l'état du réseau routier, je pense à un certain nombre de facteurs. Il y a toujours le fameux phénomène du comportement individuel qui, lui, exige...

est plus difficile à encadrer ou à prévoir dans un horizon de cinq à 10 ans.

Le Président (M. Pinard): Je voudrais rajouter quelque chose là-dessus parce que notre recherchiste vient de me confier certaines données. En 2001, il y a eu 610 accidents mortels au Québec, 5 064 blessés graves, 44 521 blessés légers, pour un total de 50 195 véhicules dans le parc de véhicules au Québec.

● (10 h 40) ●

Une voix: De victimes.

Le Président (M. Pinard): De victimes, excusez-moi. En 2005... en 2004, 647, 6 038 blessés graves et 49 850, pour un total de 56 535 blessés, accidentés ou victimes. Et là vous êtes en train de nous dire, M. le sous-ministre, que les chiffres préliminaires, qui seront dévoilés par le ministre dans le courant du mois d'avril ou par le P.D.G. de la SAAQ en avril, seront supérieurs à 647 décès. On peut envisager au-delà de 700 décès. Est-ce que vous croyez que les blessures graves auront aussi une augmentation sensible? Et les blessés légers, est-ce qu'eux aussi vont franchir le cap du 50 000 à un moment où, même si on a une augmentation du parc automobile au Québec, il n'en demeure pas moins que les automobiles sont de plus en plus efficaces, sont de plus en plus sécuritaires pour l'ensemble des gens qui les utilisent? J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

M. Jean (Denys): Les informations dont je dispose, M. le Président, sont à l'effet que le bilan routier 2005 s'aggrave par rapport au bilan routier 2004. Comment? À quel niveau? À quel chiffre? Je vous réitère le fait qu'à un moment donné, en avril, tout ça va être... toutes les compilations seront faites par la société et rendues publiques. Et le simple fait de savoir, M. le Président, que nous augmentons le nombre de décès, de blessures graves sur le réseau routier, c'est suffisant pour le ministère pour s'investir, là, pour essayer d'améliorer les moyens.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, merci, M. le Président. Au niveau des chantiers routiers, il y a eu une nette amélioration au niveau des indications et signalisations. Est-ce qu'on a réussi à changer le comportement de nos automobilistes?

M. Jean (Denys): Disons que, depuis la tragédie de Saint-Michel-de-Bellechasse, en 1999...

Une voix: 1998.

M. Jean (Denys): 1998? 1999? 1998. Bon. Effectivement, le ministère des Transports a fait beaucoup de travail pour s'assurer qu'aux abords des chantiers routiers les mesures de sécurité soient resserrées. On a même une entente spécifique avec la Sûreté du Québec pour la surveillance de la sécurité sur les chantiers routiers. Maintenant, peut-être... je pense que ma collègue a les données sur les infractions constatées aux abords des chantiers routiers. Est-ce qu'on les a à portée de la main? Je les ai vues dans la masse, ici.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): ...que vraiment on a changé le comportement ou pas?

M. Jean (Denys): Je n'irais pas jusqu'à vous dire, M. le député, que les citoyens ont changé de comportement à l'abord des chantiers routiers. Je ne pourrais pas affirmer ça parce que dans le fond tant qu'on constate un certain niveau d'infraction, on constate plusieurs dizaines d'infractions, même plusieurs milliers d'infractions à l'abord des travaux routiers dont la grosse majorité, c'est la vitesse, alors ça demeure une préoccupation pour le ministère. D'ailleurs, à chaque année, on se donne un plan de match en matière de sécurité sur l'abord des chantiers, puis celui de 2006 vient d'être adopté, là, par le ministère et le ministre. D'ailleurs, si vous voulez, on pourrait le rendre disponible pour les membres de la commission.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, une petite dernière question. Politique de fermeture de routes. Vous dites, à la page 20, qu'elle est généralement appliquée en concertation avec les policiers. Pourquoi généralement et non tout le temps?

M. Jean (Denys): Je pense qu'il y a une question aussi d'être rapide. Si le responsable du ministère constate qu'il faille fermer la route et que manifestement une consultation avec le monde policier ne change rien au drame de la situation, le responsable du ministère agit et ferme la route. Ceci, M. le député, c'est pour permettre aux officiers du ministère d'avoir une marge, une marge de manoeuvre. Si les orientations du ministère étaient de dire: Vous ne fermez la route que seulement au moment où vous avez consulté le service policier et que celui-ci vous a confirmé qu'il fallait qu'elle soit fermée, il pourrait arriver des cas où le bon jugement des officiers du ministère dit: Tu dois fermer la route parce que la situation s'est très détériorée. Et donc on lui permet d'agir si les éléments sont regroupés. Mais de manière générale la fermeture est faite en concertation avec les officiers policiers responsables de la route.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Moi, je veux revenir aux données 2005. On a des données pour les six premiers mois. Est-ce que votre ministère a commencé à faire l'analyse de cette augmentation-là, quelles pourraient être les causes et qu'est-ce qui s'est passé? Est-ce qu'on a eu plus de verglas, plus... Bon. Les six premiers mois, on n'avait pas... on avait, oui, une partie de l'hiver, mais après ça on n'a pas les statistiques de l'été, là, qui peuvent monter, là.

M. Jean (Denys): Mme la députée, lorsqu'on reçoit les chiffres officiels de la Société de l'assurance automobile du Québec, effectivement le ministère procède à un certain nombre d'analyses le concernant. Par exemple, j'ai évoqué, dans mon allocution, qu'on avait des intérêts particuliers pour les accidents sur le réseau supérieur, pour sorties de route et aux intersections. Alors, il est manifeste que, lorsqu'on va avoir le bilan 2005, nous allons nous intéresser à ces deux phénomènes plus

particuliers parce que, je pense, 66 % des accidents mortels sur le réseau routier supérieur sont par sorties de route ou aux intersections, et on s'est investi, comme ministère, particulièrement sur ces deux phénomènes-là.

L'autre aspect qui va nous intéresser lorsqu'on va avoir le bilan routier, bien entendu, c'est notre travail au niveau de l'entretien hivernal des routes. On va s'intéresser manifestement à comment ça s'est passé, quels événements se sont produits, qu'est-ce qui n'a pas fonctionné dans le système, tout en considérant qu'on a... À ce stade-ci, je peux déjà vous annoncer qu'on a un hiver assez particulier.

Deux indicateurs pour alimenter votre réflexion. D'habitude, le ministère signe un contrat en approvisionnement de sel de déglacement, je pense que c'est 850 000 tonnes à peu près, et on s'entend avec le fournisseur pour avoir un 15 % supplémentaire au cas où. Vendredi dernier, on m'a demandé d'autoriser l'utilisation du 15 % supplémentaire, et les gens alentour de moi me disaient que c'est la première fois dans l'histoire du ministère qu'on utilise le 15 % supplémentaire. On va se poser la question: Quel type d'hiver on a connu pour qu'on se ramasse à ce niveau-là?

Deuxième phénomène aussi qu'on a constaté. On va revenir plus documentés là-dessus. Les gens qui connaissent bien l'entretien hivernal, pas nécessairement le sous-ministre parce que ce n'est pas lui qui s'en occupe personnellement, là, mais les gens qui font ça pour le ministère me disent que généralement un hiver normal, janvier, début janvier, pendant deux, trois semaines, on a comme un répit au niveau des bordées de neige. Là, ça devient très froid et puis l'entretien du réseau est différent, et surtout ça permet aux équipes d'entretien de relaxer un peu. Mais, cet hiver, cette période de répit, elle n'est pas venue. En fait, il y a eu peut-être deux jours consécutifs, là, de froid intense sans bordée de neige. Donc, l'hiver a été spécial cette année.

Et le défi qu'on a, comme ministère, c'est d'analyser tout ça puis de voir comment on peut... D'abord, est-ce que c'est une tendance lourde? Et comment on peut améliorer nos méthodes d'intervention pour faire face à des phénomènes de ce type-là?

Le Président (M. Pinard): Mme la députée.

• (10 h 50) •

Mme L'Écuyer: Une dernière question de clarification. Tantôt, vous avez parlé des critères de fermeture: on consulte avec la Sûreté à savoir est-ce qu'on devrait fermer ou pas. On a eu un hiver qui semble différent. Mais souvent il me semble qu'on entend ça, que tous les hivers, c'est différent, ou on a plus de tempêtes ou moins de neige. Il reste que, bon, pour quelqu'un qui est toujours sur la route, quand je regarde... parce que je voyage Québec, puis après ça l'Ontario, puis après ça Québec, il y a... l'Ontario semble fermer beaucoup plus rapidement ses routes. Ils semblent avoir un temps de réponse beaucoup plus rapide, et ce n'est pas... Ce que je vous retransmets comme commentaire ne vient pas juste de moi, d'une part.

Deuxièmement, quand je regarde la Sûreté du Québec, qui est chez nous, qui se promène dans les routes l'hiver, il me semble que... Je ne veux pas remettre en question leur jugement mais, pour quelqu'un qui est beaucoup sur la route, le degré de dangerosité ne s'évalue pas de la même façon pour quelqu'un qui ne fait pas souvent

ces distances-là. Quand tu es souvent sur la route, tu apprivoises beaucoup mieux la route et tu ne vois pas... Bon. S'il y a de la neige, tu ne le vois pas de la même façon que quelqu'un qui la prend moins souvent. Je me dis, le fait qu'on se fie... ou que la décision qui va être prise vient de l'avis d'une autre personne, est-ce que ça ne pourrait pas avoir des impacts négatifs quant à la décision de la fermeture de nos routes?

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Sur la comparaison avec l'Ontario, malheureusement je ne peux répondre à cette question-là, mais, si vous voulez, nous allons nous informer pour comparer les méthodes ontariennes de fermeture de route aux méthodes québécoises, puis on va vous alimenter sur les approches des deux, des deux gouvernements.

Sur la question de la fermeture, Mme la députée, c'est une question... Bien entendu, la première préoccupation, c'est la question de la sécurité, c'est toujours la première préoccupation qui guide les officiers du ministère quand ils discutent avec les responsables policiers de la fermeture de route.

Et je vais laisser peut-être ma collègue, Mme Anne-Marie Leclerc, vous donner quelques indications sur l'approche qu'on s'est donnée pour arriver à la décision de fermer une route. Alors, je laisse la parole, si vous me le permettez, M. le Président, à Mme Leclerc.

Le Président (M. Pinard): Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Bonjour, M. le Président. Donc, on va tracer seulement les grandes lignes de la procédure parce qu'elle est assez volumineuse. Ce qu'on fait annuellement, on identifie, pour chacun des centres de services du ministère, les personnes qui sont aptes à déclencher tout le processus de fermeture de route. Donc, effectivement, ce sont des gens, vous l'avez dit, qui patrouillent beaucoup les secteurs et qui connaissent bien leur réseau, leur portion de réseau. C'est sûr qu'on est dans l'appréciation du risque, vous avez tout à fait raison, c'est des risques de sécurité routière. On cherche à faire en sorte que tout le monde ait la même perception d'un risque d'insécurité, mais évidemment on est dans... c'est un jugement humain, donc effectivement il y a des particularités individuelles.

Ce qui va déclencher une fermeture de route, c'est des problématiques de visibilité. Évidemment, quand les visibilités sont nulles, on le sait, sur nos transversales, dans le secteur de Montmagny, c'est assez particulier, il y a des zones qui sont plus typiques que d'autres. Lorsqu'on a des précipitations abondantes, des chaussées qui glacent ou qui sont dans la situation, là, qu'elles vont glacer très rapidement, si on parle, dans une pluie verglaçante, ce genre de situation là, bien on voit que ce sont des événements climatiques très particuliers, souvent assez ponctuels, qui nous amènent à procéder à la fermeture de route. Maintenant, une fermeture de route, ce n'est pas unilatéral, il faut penser aux véhicules d'urgence, il faut penser aux services publics, il faut penser à la sécurité de la population, donc c'est sûr que ces aspects-là et la sécurité des usagers vont venir influencer le jugement qui est porté.

Donc, grosso modo, c'est un peu comme ça que c'est géré. C'est sûr que, dans tous les cas, on cherche à s'entendre

avec les corps policiers, mais notre personnel a comme consigne que, s'ils sentent une insécurité trop marquée, qu'ils ne sont pas capables ou ils ont de la difficulté à communiquer, c'est la sécurité qui prime d'abord, on s'attache après, puis on se donne les moyens de communiquer ensemble par la suite.

Le Président (M. Pinard): Alors, avant de céder la parole au député de Beauharnois, M. le sous-ministre, dans votre rapport que vous nous avez déposé, dans votre mémoire, à la page 18, je vais vous lire textuellement: «Le réseau dont le ministère a la responsabilité est entretenu à contrat, à 69 % par l'entreprise privée, à 13 % par les municipalités, et le ministère conserve la responsabilité d'entretenir 18 % du réseau avec ses propres effectifs et [ses propres] équipements.»

Ma question est la suivante: N'est-il pas vrai que vous allez maintenant en soumission pour l'entretien du réseau routier, et qu'en plus de... par exemple, si j'étais contracteur général, en plus de soumissionner et de vous offrir mes équipements, mes camions, mes déneigeuses, mes souffleuses, et etc., je dois également vous offrir mon calcium, mon déglacage? Et, si cela est exact, est-ce qu'à ce moment-là, selon l'hiver que nous avons... On peut avoir des hivers plus doux, on peut avoir des hivers plus rigoureux. On sait que, l'an passé, notamment en 2005, il y a eu de la pluie énormément. Donc, lorsqu'il y a de la pluie énormément, ça veut dire que la surface glace rapidement et que ça peut amener un risque terrible sur le réseau routier, c'est des conditions de conduite difficiles.

A ce moment-là, si je suis contracteur général et que j'ai soumissionné, au mois de septembre ou octobre, pour vous offrir tant de tonnes de déglacage — pour ne pas appeler ça du calcium — ça se peut fort bien que mon calcium disparaisse énormément, j'en mets peut-être un peu trop en novembre et en décembre. Mais, quand j'arrive sur la fin de l'hiver, est-ce que cela se pourrait que mon niveau de calcium soit presque à sec? Et, à ce moment-là, comme ma soumission a été faite pour l'année, bien je dois me débrouiller pour finir mon année avec ce que j'ai soumissionné, sinon je me trouve à avoir une perte nette au niveau de mon contrat. M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): M. le Président, je peux vous assurer que les entrepreneurs qui ont des contrats avec le ministère des Transports, sauf peut-être des cas exceptionnels de routes, là, assez particulières... la quantité de sel de déglacage anticipée nécessaire pour entretenir la portion de réseau qu'on leur attribue fait partie de l'acquisition de sel de déglacage que le ministère fait pour l'ensemble de son réseau. Donc, à moins que vous ayez un cas à me signaler, il serait... Lorsqu'un entrepreneur dépasse sa quantité de sel requise pour faire l'entretien du réseau, pour toutes sortes de considérations, le ministère s'assure qu'il ait le volume de sel de déglacage suffisant pour poursuivre la saison. En fait, quand je vous parle...

Le Président (M. Pinard): Vous confirmez à la commission que vous rouvrez les contrats s'il y avait un manque évident de sel de déglacage?

M. Jean (Denys): Ah non! M. le Président, on n'a même pas besoin de rouvrir le contrat, on fournit le sel. On signe un contrat d'entretien et, dans le contrat, il

est prévu que le ministère fournit la quantité de sel requise pour accomplir le travail.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue devant cette commission. M. le sous-ministre, le ministère est en préparation d'une nouvelle politique gouvernementale concernant la sécurité routière et également un plan d'action qui viendra s'accompagner avec ça.

Ma première question d'ordre général. Et je veux relever votre expression, tout à l'heure, vous me permettez de ne pas être d'accord avec vous, lorsqu'on parle du bilan routier, vous avez utilisé le mot «pause», là. Moi, vous comprendrez que, quand je vois une augmentation, je pense qu'on parle plus de recul que de pause. Mais, nonobstant l'expression que vous avez utilisée, M. le sous-ministre, est-ce que le ministère a cette volonté d'être dans un — comment je dirais ça? — climat de travail avec un objectif que cette nouvelle politique s'inscrive, on peut prendre toutes sortes d'expressions, mais s'inscrive dans... on va utiliser l'expression vision zéro, là. Constatant que la politique de 2001-2005, M. le Président, a eu ses effets mais constatant aussi qu'il y a certains signaux rouges qui s'allument, là, 2003-2004, 2004-2005, ma question: Est-ce qu'à travers toutes les facettes, tous les moyens qu'on va utiliser, tous les volets de la sécurité routière... est-ce que cette nouvelle politique va s'inscrire dans un cadre de vision zéro? Je prends une expression... Vous comprenez fort bien où je veux en venir.

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre. ● (11 heures) ●

M. Jean (Denys): D'abord, M. le député, je ne peux pas vous laisser sur l'impression qu'on ne s'entend pas sur le bilan routier. Si j'ai parlé de pause, M. le député, c'est en comparant des périodes. Mettons, par exemple, 1995-2000, il y a eu une progression importante de réduction dans les décès sur les routes. 2000-2005, bien on sent que cette progression-là, elle n'est plus là, et on considère que nos efforts ont comme atteint une espèce de niveau et que, là, il faut les revoir, les types d'efforts qu'on fait.

Quant à votre question sur la volonté du ministère, je vous rappellerai que la planification stratégique déposée à l'Assemblée nationale fait de la sécurité routière une priorité numéro un, hein? Deuxièmement, je vous rappellerai que le ministre a mis en place une table sur la sécurité routière. Il y a plus de 30 représentants de différents milieux concernés par la sécurité routière qui sont autour de cette table-là. Et je vous ferai remarquer également, M. le député, que le moyen d'une table de la sécurité routière, beaucoup de sociétés occidentales, la France et, je pense, d'autres pays occidentaux, utilisent également ce mécanisme permanent de réflexion sur la sécurité routière.

Autre élément de préoccupation que je veux vous témoigner... Le ministère travaille de très près avec le monde municipal. On a, au ministère, un mécanisme qui s'appelle la table transports-municipalités autour de laquelle on retrouve le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales, les deux unions, et la problématique de la sécurité routière sur le réseau municipal fait l'objet

de discussions. Alors, à votre question, M. le député, la réponse est oui, on veut s'investir dans l'amélioration du bilan routier, et je vous dirai qu'on ne réussira... on n'atteindra nos objectifs, qui pourraient être vision zéro, que dans la mesure où l'ensemble des partenaires qui agissent et sont concernés s'investissent au même niveau que le ministère, les organismes et le gouvernement et, je dirais, à partir d'aujourd'hui, que les députés. Merci, M. le député.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vous ramène à votre mémoire, à la page 7, au début de la page, là. Vous nous parlez bien sûr de partenariat avec le monde municipal et vous nous indiquez l'approche information, etc. Est-ce qu'à ce moment-ci, puisqu'on vient... Je ne reprendrai pas toutes les statistiques qu'on a dites au début de cette commission, sachant fort bien qu'il y a un taux d'accidents graves de façon importante sur le réseau municipal, est-ce que c'est suffisant, cette approche de partenariat? Parce que je sais pertinemment bien — dans une vie antérieure, j'étais maire — que les différentes associations municipales, les deux associations sont en demande constante pour avoir bien sûr ce partenariat, cette concertation, tout le monde est très heureux, mais est-ce qu'à ce moment-ci, mars 2006... Est-ce que c'est suffisant? Parce que les municipalités, leurs associations sont en demande, depuis une quinzaine d'années, pour avoir plus de pouvoirs, pour avoir plus d'interventions qui leur sont dévolues directement. Est-ce qu'on va dépasser, là, cette approche de conciliation, de concertation, d'échange d'informations, d'aide technique, d'aide professionnelle? Puis ça, là, c'est correct.

Ma question: Est-ce que c'est suffisant, à ce moment-ci, compte tenu des données que nous avons sur la sécurité routière puis le bilan routier? Est-ce que c'est suffisant? Est-ce qu'il n'y a pas lieu, à ce moment-ci, que le gouvernement national accorde plus de pouvoirs aux différentes municipalités qui sont en application d'un règlement, etc.?

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Bien, je pense, M. le Président, que le débat est ouvert. Le Québec s'est doté d'un certain nombre de moyens dans la politique 2001-2005. Le constat qu'on fait aujourd'hui, c'est que ces moyens doivent être revus, corrigés, améliorés. On sait par ailleurs qu'une part importante des accidents surviennent sur le réseau municipal, donc nos partenaires municipaux sont au premier chef concernés, et je pense qu'ils sont préoccupés également, eux aussi, par la question du bilan routier.

Maintenant, est-ce que les pouvoirs municipaux, tels qu'ils sont organisés aujourd'hui, pourraient être revus, corrigés, améliorés? Bien, je pense que le débat est ouvert et je pense que la table sur la sécurité routière va justement avoir à se poser la question. Si on veut agir sur le bilan routier, puis que 60 %, je pense, du résultat, 66 % se passe sur le réseau municipal, bien allons voir si les moyens donnés au monde municipal sont suffisants puis si on ne doit pas les revoir, les modifier, les améliorer. Puis, là-dessus, M. le député, je pense que la réponse est oui, il faut envisager ça également.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Deslières: Oui, merci, M. le Président. J'ai plusieurs questions, là, mais je veux vous ramener sur les conditions hivernales, monsieur, suite aux questions de M. le Président. Deux éléments m'inquiètent, là. On m'indique que, dans à peu près l'ensemble des centres de services du Québec, il y aurait diminution de la main-d'oeuvre, donc forcément il y aurait moins de travaux d'entretien, que ce soit en hiver, que ce soit en été, puis tout ça. Est-ce que vous pouvez me confirmer que les gens qui quittent ne sont pas remplacés et qu'effectivement l'ensemble de la main-d'oeuvre au ministère des Transports, sur ces éléments-là, est en diminution?

M. Jean (Denys): Le ministère des Transports a une caractéristique, c'est que c'est un ministère où la main-d'oeuvre est vieillissante. C'est-à-dire, dans les cinq ou six prochaines années, on aura un nombre important de départs à la retraite. Et vous savez qu'il y a une politique au gouvernement du Québec, ce qu'on appelle le sur deux, où un départ sur deux seulement est remplacé. Au ministère, actuellement, on est en train d'évaluer la situation de notre main-d'oeuvre, c'est-à-dire qu'on est en train de se donner une approche de gestion de main-d'oeuvre, et chaque direction territoriale a été invitée à préparer ce qu'on appelle un plan d'affaires, c'est-à-dire comment organiser les services sur le territoire, compte tenu du phénomène de vieillissement de la population.

Alors donc, M. le député, on est en train effectivement d'examiner toute cette question-là au ministère, et je peux vous assurer que l'objectif qu'on a, c'est de maintenir le nombre de personnes suffisantes sur le territoire pour donner les services à la population.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député.

M. Deslières: Votre réponse m'amène à une autre question: Est-ce qu'il est pensable ou imaginable qu'on peut assister à des centres de services au ministère des Transports au cours des prochaines années, oui ou non?

M. Jean (Denys): Excusez-moi, j'ai mal compris. À des?

M. Deslières: Des fermetures de centres de services.

M. Jean (Denys): On n'envisage pas ça pour le moment, aujourd'hui.

M. Deslières: Parfait. M. le Président?

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Deslières: Toujours sur la question de l'entretien, et encore une fois c'est des questions, M. le Président, qui m'ont mis, sans jeu de mots, sur la piste.

Lors de l'étude des engagements financiers du ministère des Transports à la Commission de l'administration publique, dans un de vos documents du ministère qui nous a été présenté, on lisait ceci à l'annexe 2. On parlait des contrats d'entretien, hivernal puis tout ça, il y avait une note qui m'a... puis ça a été discuté, et l'ensemble

des collègues ont été fort surpris de voir cette note, dans ça, quand on parle de sécurité routière, bon, tout ça. Je vous la lis, M. le Président, si vous me permettez: «Il est à noter qu'en 2003-2004, en sus des quatre cas indiqués, le ministère a obtenu une autorisation du sous-ministre afin d'ajouter une année additionnelle à 104 contrats de déneigement et de déglacage de routes en échange de nouvelles clauses contractuelles assorties d'une diminution de la période d'entretien ou encore d'une réduction de l'équipement, et ce, à la suite des orientations visant à la rationalisation des dépenses en entretien hivernal.»

M. le sous-ministre, il n'y a pas là une contradiction entre le discours d'aujourd'hui, et de d'autres, et le fait? Ça a été une surprise, il y a une grande surprise pour l'ensemble des collègues, qui ont réagi fortement. Parce que, là, on met en cause la sécurité, là. On diminue les périodes d'entretien et on diminue l'équipement. C'est clair, là. C'est une note. Ça ne vient pas d'une interprétation, là, c'est une note dans vos...

Le sous-ministre en titre, à ce moment-là, M. Florent Gagné, répondait à une question, et regardez sa réponse: «On a procédé — à ce sujet-là, suite aux questions — avec nos partenaires au fond à des ajustements, notamment sur la longueur des saisons, à savoir à quelle période on démarre les contrats de déneigement. On a pris des risques — on a pris des risques — au ministère...» à ce sujet. On a pris des risques.

Que pensez-vous d'une telle politique? Et ça ne vient pas en contradiction, puis ça ne met pas en cause certains éléments de la sécurité? Je vous la pose, là. Ça a été fait publiquement, je pense que c'est au mois de novembre, je crois, novembre, décembre, que nous avons reçu les gens du ministère et qu'on a découvert cet élément.

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Regardez, M. le député, d'abord, j'apprends, comme nouveau sous-ministre, j'apprends ça. Je vais certainement demander des précisions sur les cas précis que vous évoquez. Je n'ai pas de raison de les remettre en question parce que vous citez un document du ministère, alors, dans ce sens-là.

Et, moi, ce que je peux vous dire, c'est que, comme sous-ministre, ma préoccupation, c'est la sécurité des usagers, et je pense que je ne pourrais pas faire mon travail si je venais vous dire: Écoutez... C'est sûr qu'on prend toujours des risques, M. le député, avec les budgets, avec les moyens techniques. À un moment donné, on ne peut pas prévoir à 100 % l'état de la chaussée, la neige, le verglas, la pluie, alors on estime, on essaie de planifier le mieux possible nos interventions, mais on le fait dans une perspective numéro un, la sécurité des usagers.

Quant au cas que vous évoquez, je vais essayer de me documenter davantage, puis quitte à ce que je vous revienne, M. le Président, avec une note ou des informations supplémentaires.

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): La commission apprécierait énormément. Avant de céder la parole au député de Portneuf, vous avez mentionné, M. le sous-ministre, que 62 % des accidents, que ce soient des accidents mortels ou à blessures graves ou légères, survenaient sur le réseau routier secondaire. Lors de la consultation en ligne qui s'effectue, majoritairement, les participants à

cette consultation demandent à la commission de prôner une augmentation des limites de vitesse sur les autoroutes du Québec. J'aimerais vous entendre à ce sujet, s'il vous plaît.

M. Jean (Denys): M. le Président, je pense... Écoutez, j'ai dit, dans ma présentation, qu'une des raisons pour laquelle la majorité des décès mortels survenaient sur le réseau supérieur, c'était en raison de la vitesse élevée. La question que vous devez répondre, parce que dans le fond les élus sont les derniers... c'est ceux qui ont le dernier mot: Est-ce qu'une vitesse supérieure améliorerait le bilan routier? La réponse du sous-ministre, c'est non. Nous pensons qu'une vitesse supérieure, ce n'est pas nécessairement une voie à envisager en matière de sécurité routière. Ceci étant dit, comme citoyen, comme individu qui conduit un véhicule entre Montréal et Québec et des fois l'Outaouais, j'apprécierais des fois que la vitesse affichée soit plus élevée, mais je pense que, comme société, on doit quand même se garder une réserve quant à la vitesse autorisée sur les routes.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que le ministère serait ouvert à une ouverture, à une réouverture concernant les limites minimums et maximums affichées actuellement sur les autoroutes du Québec?

M. Jean (Denys): Je ne pense pas, M. le Président, que... En tout cas, pour l'équipe du ministère, là, pour les spécialistes en sécurité routière qui m'entourent — et je vous avoue franchement que je leur ai posé la question — je ne pense pas qu'envisager une révision des limites de vitesse sur les autoroutes soit un moyen d'aller dans le sens de l'amélioration du bilan routier.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Dans votre mémoire, vous nous indiquez que les automobilistes ne respectent pas les limites de vitesse. Dans les zones de 50, c'est 50 % des conducteurs qui ne la respectent pas, et ça va en augmentant à 66 % dans les zones de 90 et au-delà de 80 % dans les zones de 100 km. Alors, les gens, vous le savez, ont l'habitude de rouler, sur les autoroutes, à 118, il n'y a pas de problème jusqu'à maintenant. Puis dans le fond ce que je comprends aussi, puis vous avez évité d'en parler, c'est la surveillance qu'on fait sur nos autoroutes puis, je vous dirais... Si on avait permis, exemple, les photoradars, je pourrais avoir quelques photos dans mon album familial, de ce type, qui datent d'il y a quelques années, ça marque, et je vous jure que ça a une influence sur le comportement. Vous ne faites aucune relation entre cette politique-là et l'autre politique qui a été... au niveau de la sécurité publique comme telle, où on a demandé à la Sûreté du Québec d'entrer sur nos territoires de MRC. Il ne semble pas exister... Vous ne faites pas de relation, mais, moi, j'en vois une, sur le fait qu'on roule plus vite puis qu'on a moins de présence policière. Et, à ce moment-là, est-ce que la vitesse permise sur l'autoroute, exemple, ne devrait pas être 110, et puis qu'à 112 on sanctionne?

Une voix: 111.

Une voix: 120.

M. Jean (Denys): Alors, la question se pose...

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Pourquoi pas 113? La limite, pour nous, c'est 110 ou 120. C'est 120, ce n'est pas 121. Bon.

Sur la question maintenant, dans le fond, du contrôle, du respect de la limite de vitesse, j'évoquais, dans ma présentation, qu'il y avait un comité sur la vitesse qui avait été formé et pour lequel on est en train effectivement d'analyser actuellement la série de propositions qu'ils ont mises sur la table. Il y en a 34, propositions, qui ont été faites par ce comité-là, et l'une d'entre elles, c'est justement d'utiliser des moyens de contrôle différents.

C'est sûr que la présence policière est utile. Je pense qu'on a tous vécu le fait que la présence d'une auto de patrouille, ça nous... il y a comme un effet subconscient, là, où on ralentit et puis, bon... Sauf qu'à un moment donné la patrouille ne peut pas être partout sur les routes. Il faut donc trouver d'autres moyens, et le photoradar fait partie des moyens à utiliser pour essayer de contrôler la vitesse. Je vous informe, M. le député, par exemple, que, nous, on pense qu'il devrait être utilisé dans les endroits à risque, d'abord et surtout, et presque exclusivement. Et vous savez également qu'il y a d'autres pays qui utilisent le photoradar.

Donc, dans le fond, je répète un peu ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous sommes en train de voir c'est quoi, la panoplie de moyens d'intervention pour améliorer la bilan routier, et ces moyens-là ne pourront pas être seulement coercitifs, ça va prendre un équilibre entre l'information, la prévention et les moyens pour restreindre les phénomènes ou les événements. Donc, le photoradar fait partie, je pense, des pistes à envisager, et je pense que vous aurez l'occasion d'interroger des spécialistes en contrôle routier qui pourront vous dire si c'est vraiment efficace puis qu'est-ce que ça peut donner comme résultat.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Mille-Îles suivi du député de Gaspé, et nous terminerons avec le député de LaFontaine. M. le député.

M. Clermont: M. le sous-ministre, j'aurais une petite question à vous poser. On parle beaucoup de municipal — accidents — versus le ministère. Moi, ça s'adonne, j'étais sur une route du ministère, à Sainte-Adèle, dans des montagnes épouvantables, on avait droit à 80 km/h. On s'en va sur la même autoroute, ça, c'est le ministère, à 100 km/h dans une route très droite. C'est sûr que, depuis que Sainte-Adèle a repris sa route, ils ont descendu à 50 km/h, ce qui est raisonnable et qui est correct. Je peux vous dire que je suis un monsieur qui conduit assez vite, je n'ai jamais été capable de faire 80, ça ne se pouvait pas, mais pourtant ça a duré presque cinq ou six ans.

Mais ma question que je voudrais vous poser: Est-ce que la vitesse... Je comprends qu'à 100 milles à l'heure, tu frappes quelqu'un, tu vas sûrement peut-être le tuer ou quoi que ce soit, mais pourquoi les États-Unis sont partis de 55 puis sont rendus à 75 aujourd'hui? Est-ce que ça a doublé leurs morts? Ça a-tu donné plus d'accidents? Ou, quand je m'en vais, moi, sur l'autoroute, quand je

m'en vais à Laval, ici, sur la 40, ce n'est pas plus dangereux des fois de rencontrer quelqu'un à 90 km/h puis qui chauffe un petit peu tout croche que celui qui s'en va à 115 ou 120, qui s'en va très droit et qui s'en va dans sa ligne et tout ça? Est-ce que les États-Unis sont dans les patates? Il doit y avoir sûrement des preuves quelque part qui doivent dire que... Sur la 87 ou sur le Florida Turnpike, pourquoi qu'eux autres sont à 75 milles à l'heure puis, il y a quelques années, ils faisaient du 55? Y a-tu des données sur ça?

Juste avant de finir, parce que je sais que mes confrères veulent parler, j'ai fait du municipal longtemps, et la photoradar ou quoi que ce soit, moi, je peux vous dire quelque chose: Qu'est-ce qui ralentit réellement le trafic, veut, veut pas, c'est juste une auto de police, seule dans le char, qui se promène sans donner de billet. Tu vois la police, tu brakes. L'autre affaire qui est très bonne, c'est justement le panneau qui marque à combien de milles à l'heure que tu vas. Je peux vous dire que, moi, je m'en vais sur la 40, puis je suis rendu à 120, puis c'est marqué 120 — woup! — mon pied va arrêter pour descendre à 105. Comprenez-vous? Et c'est sûr que je l'oublie, je repars un peu plus loin, puis je vais... parce que ça devient long, faire, je ne sais pas, là, 275 km.

Juste cette question-là: Sur les États-Unis, pourquoi? Est-ce que c'est un problème de routes qu'on a? Moi, je pense que c'est un problème de routes, que nos autoroutes ne sont pas en conséquence de faire jusqu'à 100 km/h, qui nous donne la friction... de dire qu'on est dans notre auto, on pèse dessus parce qu'on veut aller plus vite. Mais on a réellement un problème d'autoroutes, qu'est-ce que les États-Unis n'ont pas. Peut-être que non, je ne sais pas, je voudrais vous entendre parler de ça.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député. Alors, M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Je pense qu'à quelque part le choix des limites de vitesse, ça reste un choix de société. Puis, aux États-Unis, bon, ils ont fait des choix différents de nous, je vous l'accorde, M. le député. Par ailleurs, il faut voir aussi que le réseau routier américain est différent du nôtre, surtout considérant qu'aux États-Unis la température est un peu, dans certaines régions, différente de la nôtre, ce qui permet, je pense, des autoroutes plus larges, plus grosses, plus longues, qui durent plus longtemps, et ainsi de suite. Mais il reste tout de même qu'à quelque part il y a un choix de société.

Ce que je peux vous dire, c'est que, selon les informations que je dispose, à chaque fois qu'on monte de 5 km/h la vitesse permise, on a une chance d'obtenir de 10 % à 15 % de plus d'accidents. Ça, c'est les chiffres, là, d'études américaines dont on dispose. Donc, à chaque fois qu'on envisage d'augmenter la vitesse, peu importe la route, là, petite, grande ou moyenne, il faut toujours avoir en tête que la vitesse est un facteur premier, de notre point de vue, d'accident. Donc, il faut toujours avoir ça en tête lorsqu'on envisage d'augmenter la limite de vitesse.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Gaspé.

● (11 h 20) ●

M. Lelièvre: M. le Président, je voudrais apporter une problématique particulière. J'ai parlé tout à

l'heure, dans mon introduction, de la route 132 qui ceinture la Gaspésie. Comme vous le savez, M. Jean, les citoyens, sur à peu près 80 km de route, n'ont pratiquement aucun endroit pour effectuer des dépassements. Il y a de la circulation lourde, des camions de bois, il y a également du transport de marchandises. Et on constate que même les ambulances, dans des cas d'urgence — on parle de Grande-Vallée—Gaspé, je ne sais pas si vous connaissez très bien le secteur — les ambulances doivent circuler à environ 70 km/h pour ne pas aggraver l'état du patient.

Moi, la question que je pose au nom de ces citoyens-là, c'est que le ministère, lorsqu'il fait ses choix, hein, au niveau de la conservation des chaussées, ou de l'amélioration, ou encore conservation des structures, comment se fait-il qu'on puisse laisser une population avec une problématique qui a été portée à votre attention, je crois, dans les dernières semaines, par la MRC Côte-de-Gaspé? Alors, il y a des choix qui doivent se faire, et je pense que, pour avoir une route sécuritaire, il faut que les travaux se fassent. Et il y a eu des plans d'intervention préparés par votre ministère et qui sont restés dans des cartons, il n'y a aucuns travaux qui ont été faits, si ce n'est que de réparer quelques bouts de route par-ci, par-là, parce que la chaussée était vraiment dangereuse. Puis l'autre secteur, le reste n'est pas plus en bon état. Alors, moi, la question que je me pose, c'est: Comment se fait-il, si on parle de sécurité routière pour les usagers, qu'il n'y a pas d'intervention, il n'y a pas de volonté d'intervenir?

Le Président (M. Pinard): M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Bien, la volonté d'intervenir, elle est là, M. le député, je peux vous le dire. La difficulté d'intervenir, c'est la capacité financière d'agir. Ceci étant dit, je veux vous confirmer, M. le député, que, quand on travaille la programmation des travaux routiers, on intègre à notre choix d'intervention le critère sécurité. En fait, chaque projet routier possible ou potentiel fait l'objet d'une analyse technique, et un des tous premiers paramètres qui vient dans le fond... le premier paramètre dans le fond qui s'inscrit, c'est: Est-ce que le projet routier ci-haut mentionné a un impact sur la sécurité, oui ou non? Ou encore est-ce que, par exemple, c'est suite à une recommandation d'un coroner, ou ainsi de suite? Et, à partir de ce moment-là, ce critère-là emporte dans le fond, entre nous, le fait que ce projet-là devient comme prioritaire dans la programmation des travaux routiers.

Effectivement, la 132, M. le député, a été apportée à notre attention par la MRC. Vous avez évoqué également qu'il y a quelques années on avait un plan d'intervention. Ça fait partie dans le fond des interventions qu'on doit faire dans plusieurs régions du Québec sous l'angle de la sécurité routière. Mais je peux vous garantir que, quand on fait un choix de projet, la sécurité routière fait partie des tout premiers critères qu'on utilise.

M. Lelièvre: M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Très rapidement.

M. Lelièvre: 30 secondes. Simplement, s'il y avait deux routes, hein, on ne serait pas à demander de l'améliorer, mais il y a une seule route. Puis un des commentaires qu'on entend souvent du ministère: Il

n'y a pas beaucoup de circulation. Mais, écoutez, le service est là, puis on parle des années soixante, ça a été construit du temps de Duplessis, cette route-là, puis elle n'a pas été améliorée. Donc, on est rendu là. Et le plan d'intervention a été préparé en 2002, il y avait cinq phases, et, aujourd'hui, on attend encore pour avoir un engagement du ministère.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Gaspé.

M. Jean (Denys): Bon. Effectivement, la 132 est un cas problématique en Gaspésie. Je pense que, de dire qu'il n'y a pas eu d'intervention... Je pense qu'au cours des années on a fait des interventions. Je pense qu'il faut en faire peut-être davantage, M. le député. Je note votre commentaire puis, en revenant au bureau, je vais regarder avec mes gens qu'est-ce qui est prévu, là, pour cette année. Je vous remercie.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Rapidement pour une question, mais peut-être une suggestion. Comme le Barreau du Québec n'est pas là demain, à 11 heures, et je crois que, les collègues, on aurait encore plusieurs questions à poser au ministère, je ne sais pas si on pourrait peut-être prendre arrangement avec vous, comme vos bureaux ne sont pas loin d'ici, peut-être vous avoir demain, à 11 heures, pour qu'on puisse continuer. Parce que, là, il y a plusieurs sujets, là, on a parlé beaucoup de conditions hivernales, mais la question du cellulaire, du photoradar, des motocyclettes, c'est un élément important. Alors, c'est une suggestion que je fais, là, puis on regardera par la suite, là, à ce que...

Le Président (M. Pinard): Si vous êtes ouverts à revenir de nouveau dialoguer avec les membres de la commission, nous apprécierions, parce que le temps imparti, je pense, est trop serré pour qu'on vide vraiment toutes les questions qui regardent le ministère des Transports. Si c'est possible, M. le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Bien, M. le Président, je pense que le ministère est au service de la commission. La commission travaille sur un sujet qui est prioritaire pour le ministère, et, si vous souhaitez nous revoir dans les mêmes conditions que celles qu'on vient de vivre, ça nous fera plaisir de revenir vous voir au moment que vous jugerez approprié.

M. Tomassi: Bien, oui, oui. Écoutez, vous êtes un groupe très sympathique. Alors, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Pinard): Une dernière question, M. le député, ce matin.

M. Tomassi: Je voulais peut-être revenir sur la question du cellulaire, page 23. Vous écrivez: «Le problème ne réside pas seulement dans la manipulation de l'appareil, mais également dans le fait que le conducteur doit partager son attention entre la route et la conversation qu'il entretient avec son interlocuteur.» Est-ce à dire aussi que, si une personne en voiture a un passager, cette

distracted-là est aussi dangereuse que le téléphone cellulaire? Que ce soit — pour prendre un exemple — avec mon épouse... c'est pour ça que je ne lui parle pas en voiture, je ne me fais pas distraire. Mais est-ce que le fait d'avoir un passager dans la voiture est aussi problématique qu'un cellulaire au volant?

M. Jean (Denys): D'abord, M. le député, il faut toujours se rappeler que la conduite automobile, c'est un exercice de concentration et que les événements qui viennent perturber cette concentration-là doivent être, de notre point de vue, contrôlés ou bannis. On ne pense pas, nous, qu'un passager avec qui vous échangez, c'est aussi problématique ou déterminant sur... d'effets négatifs sur la concentration que le cellulaire. Le cellulaire, puis même d'expérience personnelle, je pense que ça exige plus de concentration sur la conversation que d'échanger avec un passager, selon notre point de vue. Ceci étant dit, on n'a pas d'étude scientifique et technique, à moins qu'on m'en donne, là, on n'a pas vu d'étude scientifique et technique qui permet de faire cette distinction-là, c'est plus une question d'expérience, là, qu'on vous témoigne.

Une voix: Merci.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous avez un mains-libres dans votre voiture, M. le sous-ministre?

M. Jean (Denys): Je ferme mon cellulaire quand je rentre dans mon auto, pas parce que j'ai peur des accidents, parce que je ne veux pas être dérangé. Mais j'ai une pagette. J'ai une pagette.

Le Président (M. Pinard): Alors, je fais de même, je fais de même. Alors, M. le sous-ministre, M. Robitaille, M. Couture, M. Perron et Mme Leclerc, merci infiniment de vous être présentés devant nous ce matin. Et à demain, 11 heures.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Et j'inviterais maintenant la Société de l'assurance automobile du Québec qui...

Des voix: ...

• (11 h 30) •

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, chers collègues, permettez-moi de vous introduire la Société de l'assurance automobile du Québec qui, ce matin, est représentée par Mme Johanne St-Cyr, qui est la vice-présidente à la sécurité routière, par M. Alain Collerette, directeur du développement en sécurité routière — bonjour — et par Mme Lyne Vézina, directrice des études et stratégies en sécurité routière. Bonjour, madame.

Vous comprendrez que les membres de la commission auraient également apprécié recevoir, ce matin, le P.D.G. de la Société d'assurance automobile, mais soyez certains que ce n'est qu'une partie remise. Mme St-Cyr, il nous fait toujours plaisir de vous rencontrer. Vous êtes une personne toujours présente aux travaux de la Commission des transports. Merci beaucoup. Merci d'être là ce matin. Et nous allons vous écouter religieusement

pour la présentation de votre mémoire, et par la suite nous aurons un échange avec vous qui va durer 40 minutes. Allez, madame. Je vous cède la parole.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Mme St-Cyr (Johanne): Merci beaucoup, M. le Président de la Commission des transports et de l'environnement. M. le vice-président, Mmes et MM. membres de la commission, mesdames et messieurs. Au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec, je désire remercier la Commission des transports et de l'environnement pour son intérêt envers la sécurité routière et le soutien qu'elle désire apporter aux différents acteurs dans ce domaine. L'insécurité routière engendre un coût social important et entraîne des frais directs d'indemnisation et de réadaptation, mais surtout elle provoque de trop nombreux drames humains. La société souscrit donc à toute initiative visant à améliorer la sécurité routière des personnes qui empruntent le réseau routier.

Principal gestionnaire de la Loi sur l'assurance automobile du Québec et responsable en partie de l'application du Code de la sécurité routière, la société compte 3 400 employés répartis sur le territoire, qui assurent les services aux accidentés, les services aux usagers de la route et les services de surveillance et de contrôle du transport routier, et qui, ce faisant, sont dédiés à la mission de la société qui est de protéger et d'assurer la personne contre les risques liés à l'usage de la route.

Avant d'aborder les quatre thèmes retenus par la commission, j'aimerais présenter le modèle d'intervention qui encadre les actions en sécurité routière faites par la société et ses partenaires. Ce modèle comporte trois axes: la sensibilisation, la législation et le contrôle. En effet, il est reconnu que la promotion de la sécurité routière encadrée par une législation adéquate et appuyée par des contrôles demeure le modèle le mieux adapté pour réduire le nombre de victimes de la route et les conséquences des traumatismes. Ce modèle qui vise au premier plan l'usager de la route est particulièrement efficace, puisqu'il est, aujourd'hui, établi que les facteurs humains sont généralement à l'origine des accidents, et les différentes recherches parlent de 80 % à 90 % des cas.

La force du modèle d'intervention tient à la vigueur de chacun de ces éléments et à leur interaction. Ainsi, les activités de sensibilisation jouent un rôle de première importance puisqu'elles interviennent sur deux plans: d'une part, elles agissent en amont de l'adoption des législations en permettant l'atteinte de niveaux élevés de réprobation sociale et l'adhésion volontaire d'une partie de la population à des comportements sécuritaires, et, d'autre part, elles agissent en aval en permettant de s'assurer que les usagers comprennent bien les risques auxquels ils s'exposent s'ils enfreignent les lois et les règlements que le gouvernement a adoptés.

Le deuxième axe, la législation, est également capital, puisque ce sont les lois et règlements qui permettent justement d'encadrer l'usage sécuritaire du réseau routier. Il faut parfois rendre une mesure obligatoire par la législation pour qu'une proportion importante de la population la respecte.

Enfin, pour être efficace, la législation doit être appliquée et donner lieu à des sanctions si les règles de

conduite sont bafouées, d'où l'importance du contrôle. En effet, c'est le risque perçu d'être appréhendé qui a la plus grande influence sur le comportement des usagers de la route, et, pour cela, il faut que les contrôles sur route soient fréquents et visibles.

Ce modèle a permis au Québec de faire des gains significatifs. Si l'on remonte à 1973, l'année où le nombre de décès a historiquement été le plus élevé, on observe, par rapport à l'année 2004, une baisse de 71 % de ces décès: on avait 2 209 décès en 1973, 647 en 2004, alors que le nombre de véhicules en circulation, lui, et les titulaires de permis de conduire ont doublé au cours de la même période.

La très bonne performance de cet indicateur nous a donné des raisons de nous réjouir, parce que chaque vie sauvée est un gain inestimable. Aujourd'hui, il faut se coller de plus près à la réalité, puisque le bilan des blessés graves et légers ne s'est malheureusement pas amélioré de la même façon entre 1973 et 2004, mais montre plutôt, pour la même période, une augmentation globale de 13 %. C'est ce qu'évoquaient, là, les graphiques 1 et 2, à la page 7 de notre mémoire. Actuellement, en 2004, les victimes de la route, les derniers chiffres publiés, se chiffraient à près de 57 000 personnes.

Malgré les efforts qui ont été faits dans le passé, il semble que les enjeux d'hier soient encore les enjeux d'aujourd'hui en bonne partie. D'abord, l'alcool au volant qui demeure la première cause de décès sur les routes. Depuis 1999, les gains stagnent, et ce, malgré un taux de réprobation sociale de 97 %. Ensuite, la vitesse qui constitue la seconde cause de mortalité routière. Avec quelque 150 décès chaque année, la vitesse est un problème multifactoriel pour lequel il n'y a pas de consensus social. Nous y reviendrons plus loin. Par ailleurs, même si on ne parle plus beaucoup de la ceinture de sécurité de nos jours, les non-porteurs de la ceinture courent un risque toujours aussi grand de décéder dans un accident. 32 % des personnes décédées ne portaient pas leur ceinture. Enfin, la surreprésentation des jeunes conducteurs dans les infractions et les accidents de la route est un phénomène largement répandu partout dans le monde. Et malheureusement le Québec n'échappe pas à la règle.

Ces enjeux font donc partie de ceux sur lesquels la Société de l'assurance automobile du Québec et ses partenaires devront notamment faire porter leurs efforts au cours des prochaines années. Les autres enjeux déjà identifiés sont: la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, les médicaments, la fatigue; les accidents aux intersections; les piétons; les conducteurs âgés; les conducteurs, propriétaires, exploitants de véhicules lourds; et les nouvelles technologies.

Passons maintenant aux enjeux de la sécurité routière que la commission souhaite aborder de façon particulière. Le cellulaire au volant. Comme vous le savez, vous l'avez évoqué, la téléphonie cellulaire est un marché en croissance. Le cellulaire est facilement utilisable, et par conséquent on le retrouve dans les véhicules routiers. Les pratiques à l'égard du cellulaire au volant évoluent rapidement, puisque l'on compte aujourd'hui plus d'une cinquantaine de pays qui interdisent, dans la grande majorité des cas, l'utilisation du combiné. Terre-Neuve—Labrador est la seule province canadienne qui a légiféré en ce domaine en interdisant le combiné en avril 2003.

Selon nous, l'utilisation du cellulaire au volant représente un risque important d'être impliqué dans un

accident. Le problème ne réside pas seulement dans la manipulation de l'appareil, mais également dans le fait que le conducteur doit partager son attention entre la route et la conversation qu'il entretient. Plusieurs études démontrent en effet que le risque est présent aussi bien avec les appareils mains libres qu'avec le combiné, de sorte que l'interdiction du combiné seulement n'apparaît pas être une avenue souhaitable. Par conséquent, la société a toujours recommandé tant à son ministre responsable qu'à l'ensemble des citoyens que le téléphone cellulaire, peu importe son modèle, soit éteint dans un véhicule en mouvement et qu'il soit utilisé uniquement dans les conditions d'urgence en prenant les précautions qui s'imposent.

La stratégie adoptée, soit de sensibiliser la population sur l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, est conforme aux recommandations de plusieurs études sur le sujet. L'information doit être donnée dans une juste perspective pour que la population puisse bien connaître les conséquences de l'utilisation du cellulaire en situation de conduite automobile.

La commission se demande s'il y a un lien entre l'utilisation du téléphone cellulaire et les accidents. Plusieurs recherches ont démontré que l'utilisation d'un cellulaire au volant est une importante source de distraction, et certaines études avancent même que son utilisation pourrait être associée à un risque d'accident quatre fois plus élevé. Toutefois, jusqu'à présent, les recherches n'ont pu établir de lien direct entre le fait d'être au téléphone et le fait d'être impliqué dans un accident. La plus récente étude québécoise fait notamment, néanmoins, ressortir que les grands utilisateurs de cellulaire, ceux qui font plus de sept appels par jour, ont un risque relatif de 2,3 plus élevé comparativement à ceux qui font un appel ou moins par jour.

Quant au traitement que l'on devrait accorder aux autres sources de distraction comme les dispositifs vidéo et audio, mentionnons que le Code de la sécurité routière interdit l'utilisation de téléviseur ou d'écran dans les véhicules, mais certaines exceptions sont prévues. Nous analysons présentement différentes avenues pour mieux encadrer la nouvelle réalité, notamment le fait que plusieurs véhicules sont livrés avec des dispositifs vidéo ou autres déjà intégrés. La société poursuivra donc, dans les prochains mois, ses activités de sensibilisation sur l'utilisation du cellulaire, mais également sur d'autres sources de distraction.

● (11 h 40) ●

La vitesse excessive. Au même titre que la commission, la vitesse au volant fait partie des priorités de la Société de l'assurance automobile du Québec. Selon les rapports d'accidents, la vitesse a été identifiée comme premier facteur d'accident dans 22 % des cas de décès, 17 % des cas de blessés graves et 13 % des cas de blessures légères. La vitesse au volant est une problématique complexe parce qu'elle est multifactorielle, c'est-à-dire qu'elle est fonction de l'interaction entre le comportement du conducteur, la capacité de son véhicule, l'environnement routier et l'environnement socioéconomique.

En 2003, la Société de l'assurance auto avait coordonné les travaux d'une table de concertation sur la vitesse au volant. Ces travaux avaient amené les membres à suggérer une stratégie qui visait en gros la diminution des vitesses moyennes pratiquées sur les routes du Québec.

Les actions proposées reflètent le caractère... multi-dimensionnel, pardon, de la problématique et touchent la promotion, l'ingénierie, la législation, le contrôle. Il y a donc plusieurs solutions qui sont possibles et un comité interministériel, tel qu'évoqué par le sous-ministre des Transports, mandaté par le ministre des Transports, examine actuellement la faisabilité et l'impact de ces différentes mesures. La Table québécoise de la sécurité routière, mise sur pied par le ministre des Transports et présidée par M. Jean-Marie De Koninck, sera un lieu privilégié pour discuter également de cette question.

La commission a soulevé la question des cinémomètres photographiques. Dans les pays où ces appareils ont été implantés, les évaluations montrent une diminution importante des vitesses pratiquées, en particulier les grands excès de vitesse, et une diminution conséquente des accidents et des blessures. Les enjeux sont majeurs puisqu'une étude québécoise récente réalisée en milieu urbain montre que, si les conducteurs avaient respecté la limite de 50 km/h, il y aurait eu une diminution de 80 % des collisions frontales, de 44 % des collisions latérales et de 23 % des accidents avec piéton. Toutefois, le cinémomètre photographique ne doit pas être vu comme la panacée à tous les problèmes liés à la vitesse au volant mais doit s'inscrire dans une stratégie globale. La table de concertation sur la vitesse au volant a fait des recommandations quant à son usage, et le comité interministériel que nous avons évoqué précédemment examine actuellement la faisabilité et l'impact de l'ensemble des mesures proposées.

Vous vous questionnez également, M. le Président et les membres de la commission, sur le rehaussement des amendes pour excès de vitesse. Cette avenue doit aussi être considérée dans une stratégie plus globale. Notre mémoire précise les différentes règles qui s'appliquent actuellement en matière d'amendes et de points d'inaptitude liés aux excès de vitesse. Toutefois, il est important de dire qu'augmenter la sévérité d'une sanction n'aura d'effet dissuasif que s'il y a certitude qu'elle sera appliquée. Par ailleurs, des amendes perçues comme trop sévères ou injustifiées peuvent avoir des effets pervers chez les policiers qui pourraient alors hésiter à remettre les billets d'infraction.

Pour ce qui est des campagnes de sensibilisation aux risques que présente la vitesse excessive, mentionnons que la société a mené plusieurs campagnes grand public depuis 1992, de même que des campagnes visant spécifiquement les jeunes conducteurs. Outre celles-ci, du matériel pédagogique a été développé à l'intention du personnel enseignant des niveaux secondaire et collégial. Toutefois, amener les usagers à modifier leur attitude et leur comportement face à la vitesse demeure difficile parce qu'il n'y a pas de consensus social autour du problème. De plus, le mode de vie actuel pousse les gens à aller toujours plus vite dans plusieurs domaines de leur vie, leur demander de ralentir sur la route devient alors à contre-courant. C'est pourquoi l'efficacité des campagnes de promotion sera limitée si elles ne sont pas appuyées par des mesures dissuasives adéquates. En ce sens, l'augmentation des contrôles, tel que le suggère la commission, serait appropriée et devrait se faire en priorité en zone urbaine et sur les routes principales. En effet, même si la délinquance quant aux vitesses pratiquées est plus élevée sur les autoroutes, les victimes blessées se retrouvent davantage dans les zones de 50 km et les victimes décédées dans les zones de 90 km.

La motocyclette. Revenons d'abord sur quelques chiffres pour bien situer l'ampleur du problème des motocyclettes. Le nombre total de victimes décédées et blessées a augmenté de 16 % entre 2003 et 2004, passant de 2 206 à 2 564, alors que le parc de motocyclettes, lui, pour sa part, a augmenté de 11 % sur la même période. Pour mieux discerner jusqu'à quel point l'augmentation du nombre de victimes est significative, étant donné que le parc a également augmenté, il faut comparer le nombre de victimes sur la base de 100 000 motocyclettes en circulation, le comparer donc à celui du nombre de victimes par 100 000 autres véhicules en circulation. Ainsi, pour 2004, ce ratio est plus élevé pour les motocyclistes, quelle que soit la gravité des blessures. Dans l'ensemble, on dénombre 210 victimes par 10 000 motocyclettes en circulation comparativement à 104 victimes par 10 000 véhicules légers, automobiles ou camions légers, en circulation. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

Comme le montre par ailleurs le tableau 2, à la page 19 de notre mémoire, nous pouvons constater qu'il y a un vieillissement des victimes au fil des ans. Ainsi, les motocyclistes âgés de 45 ans ou plus représentaient 33 % de toutes les victimes en 2004 comparativement à 20 % pour les victimes âgées de moins de 25 ans. Cependant, les jeunes de moins de 25 ans demeurent toujours surreprésentés dans les accidents de moto en 2004 puisqu'ils représentaient 20 % des victimes et ne constituaient que 5 % des propriétaires de motocyclettes.

Plusieurs mesures ont déjà été envisagées pour faire diminuer le nombre d'accidents de moto. À la fin des années quatre-vingt-dix, la Société de l'assurance automobile, à la demande du ministre des Transports, a mis en place une table de concertation regroupant les intervenants majeurs dans le domaine de la moto. La table a alors identifié deux cibles, soit les jeunes et les personnes qui conduisaient une nouvelle moto ou une moto ne leur appartenant pas, et elle proposait, entre autres, de revoir les règles d'accès aux permis de conduire et de travailler sur le comportement des motocyclistes plutôt que sur les caractéristiques du véhicule. Ses recommandations ont été déposées en mai 2000.

Quant à la vitesse, il a été proposé d'analyser toutes les possibilités juridiques et technologiques visant à limiter la vitesse des motocyclettes ou à restreindre, pour une certaine période de temps, la force des engins pour les débutants. À cette fin, un comité d'experts a été formé en 2001 mais n'a pu arriver à un consensus. Afin de positionner le problème de la vitesse à motocyclette dans un contexte plus global, la Table de concertation sur la vitesse a été saisie de cette question, et, sur la base de ce qui sera recommandé par le comité interministériel, nous devrions être en mesure par la suite de développer un plan d'action concret pour lutter contre ce problème.

L'encadrement pour l'accès aux permis sur lequel s'interroge la commission a, quant à lui, été considérablement renforcé à la suite des travaux précités et des décisions du ministre des Transports, et de nouvelles normes d'accès à la conduite ont été introduites le 1er janvier 2001 pour les motocyclettes. Une description détaillée de celles-ci est donnée dans notre mémoire. Brièvement, mentionnons que le cours de conduite est redevenu obligatoire et que plusieurs autres aspects du processus d'accès ont été révisés et renforcés. Selon une évaluation préliminaire, ces mesures auraient entraîné une réduction du nombre de

conducteurs de motocyclette de 19 ans ou moins impliqués dans un accident avec dommages corporels dans les trois années suivant l'implantation de ces nouvelles mesures. Le tableau 3, à la page 21 de notre mémoire, montre les changements avant et après la réforme. Toutefois, une évaluation plus détaillée est en cours et devrait permettre de voir si d'autres facteurs peuvent expliquer ces diminutions, notamment chez les nouveaux conducteurs.

Outre l'introduction des nouvelles normes d'accès à la conduite d'une motocyclette, plusieurs activités de promotion de la sécurité routière ont été réalisées par la société depuis 2001. Par exemple, la société a participé à des activités promotionnelles avec la Fédération motocycliste du Québec et a financé des études sur les techniques de conduite de la moto parrainées par cet organisme. De plus, des messages de sécurité routière ont été diffusés dans des revues spécialisées, dans le guide *Conduire une moto*, dans le bulletin *Info SAAQ* de même que dans les avis de renouvellement d'immatriculation. D'ailleurs, un tout nouveau dépliant intitulé *Ne ratez pas votre sortie*, et produit en collaboration avec la Fédération motocycliste du Québec, sera prochainement distribué avec les avis. Il sera également disponible au sein des associations de la fédération et chez les principaux commerçants de motos.

● (11 h 50) ●

Le dernier sujet abordé par la commission concerne les conditions hivernales. Au Québec, les conditions hivernales peuvent occasionner des situations dangereuses pour la conduite automobile. Dans ce contexte de viabilité hivernale, plusieurs mesures, telles qu'un bon entretien des routes, déneigement, déglacage, peuvent augmenter le niveau de sécurité sur le réseau routier. Toutefois, il ne faut pas minimiser un volet important de la conduite dans des conditions hivernales: le comportement des conducteurs. On constate que de nombreuses personnes ne modifient pas leur façon de conduire durant l'hiver. Des efforts doivent donc être faits pour promouvoir les comportements sécuritaires en période hivernale, et plusieurs exemples sont évoqués dans notre mémoire.

Enfin, la société, tout comme le ministère des Transports, préconise de munir son véhicule de pneus d'hiver en bon état. Les avantages du pneu d'hiver par rapport au quatre-saisons, selon les différentes conditions et température, sont démontrés. Le taux d'utilisation des pneus d'hiver a bien progressé au Québec, puisque, selon une évaluation récente réalisée par le ministère des Transports, ce taux est passé de 66 %, en 1995, à 90 % en 2005. Même si la conduite hivernale revient à chaque année, il semble que les conducteurs oublient, d'une année à l'autre, les exigences propres à cette activité. Les actions de sensibilisation entreprises par le ministère des Transports, depuis quelques années, doivent donc se poursuivre.

En conclusion, M. le Président, le bilan routier tourne autour de 57 000 victimes et il entraîne des coûts d'indemnisation de 1,1 milliard de dollars et des coûts sociaux de l'ordre de 4 milliards annuellement. La question de savoir si la sécurité routière est un enjeu important pour la société québécoise ne se pose donc pas. Les problèmes de sécurité routière, vous l'avez évoqué, sont nombreux, complexes. Ils doivent trouver solution et appui à l'intérieur d'un modèle

d'intervention qui se constitue à la fois de sensibilisation, de législation et de contrôle. À l'heure actuelle, les deux principales causes de décès demeurent l'alcool et la vitesse, mais les usagers de la route adoptent aussi d'autres comportements qui constituent un risque pour la sécurité, la leur et celle des autres usagers.

Le début de la présente décennie a été particulièrement riche au plan de l'acquisition de nouvelles connaissances en sécurité routière, de l'identification de moyens potentiels d'amélioration de bilans routiers, de concertation entre la société, le ministère, la Commission des transports et de nombreux partenaires, notamment autour de la question de la vitesse, de la moto, de la sécurité des véhicules lourds. Il est permis d'espérer que la seconde moitié de la décennie sera consacrée à l'adoption et à la mise en place de mesures les plus prometteuses qui permettront une diminution substantielle des accidents de la route. Et nous remercions vivement la Commission des transports et de l'environnement de l'intérêt qu'elle porte à cette question. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme St-Cyr, Mme la vice-présidente. Avant de céder la parole à mes collègues, la commission aimerait connaître, puisqu'on en a discuté tout à l'heure avec le ministère des Transports — mais je pense que la Société d'assurance automobile du Québec est en mesure maintenant de dévoiler publiquement ou de nous donner les chiffres, à nous, membres de la commission — quels... parce que nous étudions, bien entendu, le nombre de décès, nous étudions le nombre de blessés graves, le nombre de blessés légers. Est-ce que vous êtes en mesure, aujourd'hui, de nous dire combien malheureusement avons-nous eu de décès sur les routes du Québec en 2005?

Mme St-Cyr (Johanne): Non, malheureusement, M. le Président, je ne pourrai pas vous donner les chiffres finaux en matière d'accidents pour 2005, ces chiffres sont sujets d'analyses. Par ailleurs, ce que je peux vous confirmer, c'est qu'effectivement l'ordre de grandeur donné, là, soit de l'ordre de 700 décès, va malheureusement s'avérer vrai et que la tendance à une augmentation des blessés va également exister.

Le Président (M. Pinard): Les chiffres qui sont actuellement en analyse, madame, vous nous parlez d'au-delà de 700 décès, est-ce que les membres de la commission peuvent penser à 750, 775 décès ou c'est beaucoup plus près de la réalité du 700 décès?

Mme St-Cyr (Johanne): Honnêtement, M. le Président, je n'ai pas le vrai chiffre en tête. Ça dépasse le 700. Je ne peux même pas vous donner l'ordre de grandeur.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

Mme St-Cyr (Johanne): Mais la situation que nous décrivons dans le mémoire est la situation évoquée par le sous-ministre des Transports à l'effet que les mesures... on avait historiquement constaté une amélioration du nombre de décès. Malheureusement, la diminution du nombre de victimes, de blessés n'a pas suivi la même courbe. Et là ce qu'on voit depuis quelques années, c'est que les décès recommencent à se détériorer.

Le Président (M. Pinard): Justement, vous nous parlez des blessés. En 2004, nous avons 55 000 blessés, tout à l'heure, lors de votre exposé, vous nous parliez de 57 000 blessés.

Mme St-Cyr (Johanne): En fait, le chiffre...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que j'ai bien compris?

Mme St-Cyr (Johanne): En fait, le chiffre exact pour l'année... bien le chiffre que j'ai en 2004, c'est de l'ordre de 56 535. J'avais, là, donné l'ordre de grandeur de 57 000.

Le Président (M. Pinard): O.K. Est-ce qu'on peut présumer que le bilan pour 2005 va être supérieur à 57 000?

Mme St-Cyr (Johanne): On peut effectivement, la tendance est à la hausse malheureusement pour 2005. Les chiffres des premiers mois de l'année 2005, là, étaient vraiment très mauvais.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que je suis très, très, très conservateur en parlant de 57 000 ou si on doit plutôt envisager 58 000?

Mme St-Cyr (Johanne): L'ordre de grandeur de 2004, avec toutes mes excuses, M. le Président, les chiffres officiels ne sont pas disponibles. Ça va dépasser 57 000, malheureusement.

Le Président (M. Pinard): Vous dites que les chiffres actuellement ne sont pas disponibles pour le public parce qu'ils sont en analyse...

Mme St-Cyr (Johanne): Ils n'ont même pas été soumis...

Le Président (M. Pinard): ...à l'intérieur de la société?

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, effectivement ils sont en analyse à l'intérieur de la société, parce que, lorsque ces chiffres seront transmis au ministre des Transports... naturellement que c'était important de pouvoir mettre en relief quelles caractéristiques particulières s'en dégagent, quels... Bon. Et l'autre chose qu'il faut mentionner: ça prend toujours plusieurs semaines avant la fin d'un mois donné pour que les chiffres arrivent à maturité et que l'ensemble des rapports d'accidents soit vraiment transmis.

Le Président (M. Pinard): Mais il y a une chose qui est certaine, c'est qu'on ne peut pas espérer que le bilan routier soit inférieur à 640 décès et inférieur à 57 000 blessés.

Mme St-Cyr (Johanne): Vous avez parfaitement raison, M. le Président, malheureusement le bilan de 2005 ne sera pas...

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Alors, peut-être pour poursuivre dans le même sens que le président de la commission, et on a eu la chance tantôt de poser la même question aux gens du MTQ, il y avait une politique de sécurité routière qui a été adoptée pour les années 2001-2005, politique qui nécessairement... va aussi de votre participation à cette politique. La mise en place des politiques pour la sécurité routière, je pense que la SAAQ joue un rôle prépondérant dans la mise en place de cette politique.

À la lumière des informations que vous nous donnez aujourd'hui, de un, je suis un peu surpris que vous nous dites que les chiffres ne sont pas disponibles, on est rendu au mois de mars, et, quand une personne est décédée puis quand une personne est blessée, à mon avis on le sait tout de suite, là, la blessure ne s'aggrave pas avec le temps, là, elle est blessée ou elle est décédée, là. Alors, je n'arrive pas à comprendre un peu le processus que vous aviez mis en place pour essayer de déterminer le nombre de blessés et le nombre de décès, là. Moi, je dis, au 31 janvier, on devrait le savoir, là. Les informations transigent assez vite, là, qu'au mois de décembre on sait qui qui est mort puis qui qui est blessé.

Mais à mon avis aussi la politique ou les plans que vous aviez prédéterminés aux années 1999 et 2000 sont un échec parce que, si on regarde le taux de décès et de blessés graves ou légers, on se rend compte qu'il y a une augmentation. Dans les années passées, on avait vu une tendance à la diminution, puis là tout d'un coup l'apparition d'une nouvelle politique de sécurité routière fait le contraire, fait une augmentation de ce bilan-là qui est... à mon avis, là, on va dépasser les 56 000... 57 000 de dommages, là, mortels, graves et légers.

Alors, ma première question, c'est à savoir: Votre position sur la politique de la sécurité routière en 2001-2005, est-ce que ça a été les bonnes cibles que vous vous étiez données? Puis là je ne veux pas non plus que, pour essayer de corriger le tir, vous vous mettiez peut-être des cibles plus élevées l'année prochaine pour essayer d'avoir un bon bilan, là. Alors, ce n'est pas dans ce sens-là.

La deuxième question, qui va dans le même sens, qui concerne la vitesse: vous dites explicitement à la page 10, dans votre document, puis vous le redites, vous aussi, que les jeunes représentent 10 % des permis qui sont actuellement en circulation mais qu'ils représentent 23 % des conducteurs qui sont impliqués dans les accidents, dont une bonne partie, là, 19 % des infractions avec des points d'inaptitude sont causés par des jeunes, 33 % des infractions à grand excès de vitesse puis 45 % des infractions pour vitesse. Alors, on peut voir explicitement, là, avec les statistiques que vous nous donnez, que les jeunes sont une bonne cause de ce bilan désastreux, là, dans la sécurité routière. Tout le processus, tout... Je comprends, là, vous allez dire: On... la publicité, des programmes...

● (12 heures) ●

Il y avait les cours obligatoires qui étaient obligatoires à un moment donné, hein? Moi, je me souviens, quand j'ai été chercher mon permis de conduire, ça a été une obligation, pour moi, d'aller suivre un cours de conduite. Dans les études... puis dans les mémoires qu'on a, qu'on va avoir à étudier, la majeure partie viennent nous dire qu'il n'y a pas de parallèle à faire entre si le cours est obligatoire ou non obligatoire dans l'amélioration de la condition de conduite. Est-ce qu'on ne pourrait peut-être pas voir la chose différemment, de dire: Peut-être que

les cours qu'on donne ne remplissent pas, eux, le besoin? Est-ce qu'on ne devrait pas peut-être revoir le cours de conduite en participation avec la SAAQ et les écoles de conduite pour encadrer mieux le cours de conduite, pour que les jeunes puissent apprendre?

Le Président (M. Pinard): La conduite hivernale.

M. Tomassi: Exactement. Pour voir tout, que ce soit la vitesse excessive, les conditions hivernales, la façon de conduire. Aujourd'hui, on donne à des jeunes des voitures extrêmement puissantes, là. Toutes les publicités pour vendre des voitures, aujourd'hui, à la télévision, parlent de vitesse. On ne parle pas du paysage, on ne parle pas que les roues sont jolies, que les sièges sont en cuir, aucunement. On parle de vitesse. Hier, justement, il y avait une publicité sur une voiture 166 chevaux-vapeur puis il y avait plus de watts de son dans la publicité que de force de moteur, mais ça ne fait rien, on fait la publicité là-dessus.

Et même la police participe dans cette dynamique, hein? Quand la police tend à prendre une voiture et la modifier pour la rendre modifiée légalement, moi, je trouve, d'une certaine façon, qu'il y a quelque chose d'incompréhensible. Parce que, si la police est là pour protéger et pour participer à améliorer le bilan routier, et, de l'autre côté, on dit aux jeunes, là: Oui, oui, tu peux modifier ta voiture, là, mais il va falloir que tu la modifies légalement, à un moment donné, là, on incite les jeunes à la vitesse, là. Si le jeune modifie sa suspension, ses roues, son carburateur, ce n'est surtout pas pour la faire voir à sa mère ou à son père, c'est pour faire de la vitesse. Alors, vous ne trouvez pas quelque chose d'incongru dans ce processus de mise en place là? Je sais que je vous ai fait une rafale de questions, là, mais le temps nous manque, alors je vous les lance, vous les répondez, puis par la suite nos collègues vont prendre la suite.

Le Président (M. Pinard): Elles sont toutes bonnes. Mme la vice-présidente.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, premier élément que vous avez évoqué, M. le vice-président, la question des données. Pourquoi les données sortent-elles si tardivement? Annuellement, les données sortent rarement, sortent rarement avant avril. Notre source d'information, ce sont les rapports d'accident. Ils nous sont fournis par les corps policiers. Ils sont parfois l'objet de validation ou de revalidation, et nous devons attendre d'avoir les informations validées pour publier des statistiques officielles sur le sujet.

Deuxième élément, vous dites: Ne peut-on pas conclure à un échec de la politique 2001-2005? M. le Président, je ne conclurais pas du tout à l'échec de la politique pour cette même période. Si on regarde brièvement le nombre de décès qu'on avait dans la période, là, 1995-2000, on voit, là, ça partait de 845 décès, 858, 766, en 1999 on était rendu à 762 décès. La période 2001-2005, les chiffres de 2001: 610, 704, 623, 647. Il y a quand même eu des améliorations. Mais par ailleurs, comme l'évoquait le sous-ministre des Transports, il y a vraiment nécessité d'une plus grande prise en charge par l'ensemble des acteurs en matière de sécurité routière, d'où l'intérêt de la table mise sur pied par le ministre des Transports en sécurité routière, qui permettra d'identifier

des moyens, qui permettra d'aller chercher une adhésion encore plus grande de tous les acteurs de la société.

La réintroduction de cours de conduite pour les jeunes. En 1998, effectivement, ce qui a été mis en place pour les jeunes, c'est l'accès graduel à la conduite. Mentionnons d'abord que de façon générale toutes les recherches qui portent sur l'importance du cours de conduite par rapport à la présence subséquente dans les accidents n'étaient jamais capables d'identifier un plus pour le cours de conduite — je vais dire ça de cette façon-là. Qui plus est, je vous mentionnerais que les travaux de la table moto, là, réalisés en 2000-2001, tous les experts de la table moto, qui incluait des représentants d'écoles de conduite, n'avaient pas suggéré la réintroduction d'un cours de conduite obligatoire pour les motos. C'est le ministre des Transports qui avait suggéré l'addition de cette mesure-là aux mesures suggérées par la table de concertation.

Alors donc, sur le plan recherche, de façon généralisée, je dirais, il n'y avait pas d'évidence sur le fait... la plus-value d'un cours de conduite. Pourquoi est-ce que c'est particulièrement vrai, cet élément-là, chez les jeunes? Parce que le problème est que ce n'est pas un manque de connaissance des règles de signalisation, des mesures, etc. La problématique chez les jeunes, c'est le manque d'expérience et la prise de risques, d'où ce qui était souhaité par l'introduction de l'accès graduel à la conduite, qui amenait un régime qui obligeait le jeune, dans le cas où il ne prenait pas de cours de conduite, à conduire la première année, dans le cas d'un permis d'apprenti, avec un accompagnateur; s'il prenait un cours — et ça prévaut toujours — s'il prend un cours de conduite dans une école reconnue, soit par la CAA ou la Ligue de sécurité AQTR, cette période d'expérience accompagnée là est réduite à huit mois.

Par la suite, s'il est âgé de moins de 25 ans, il doit détenir un permis probatoire pour deux ans ou jusqu'à l'âge de 25 ans, et ce permis probatoire là, il est assorti de conditions additionnelles par rapport au permis régulier. C'est-à-dire que le conducteur qui détient soit un permis d'apprenti soit un permis probatoire, il est soumis au zéro alcool, aucune goutte d'alcool, et il ne doit pas atteindre quatre points d'inaptitude, à défaut de quoi son permis est suspendu pour trois mois. La norme habituelle, dans le cas des permis réguliers, c'est 15 points d'inaptitude, maximal.

Vous avez également mentionné la part de la publicité. Effectivement, nous le mentionnions dans notre mémoire quand nous avons évoqué le fait que la vitesse est un élément multifactoriel où l'environnement socio-économique joue et que nous étions à contre-courant quand nous mentionnions aux gens d'aller moins vite sur la route, la publicité que vous évoquez fait notamment partie de cet environnement-là où tout concourt à dire aux gens: Allez vite.

Est-ce que j'oublie une dimension? Vous avez évoqué les...

Le Président (M. Pinard): Vous allez avoir l'occasion de revenir, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Pardon, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Vous allez avoir l'occasion de revenir. Il ne vous reste qu'un point à traiter? Non? Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui. Non. Il y avait la question des policiers avec les voitures modifiées.

Le Président (M. Pinard): Oui. Ils vous en parleront après-midi.

M. Tomassi: Mais, quand vous parlez de votre bilan, et je veux... tu sais, en voulant dire... vous dites que ça s'est amélioré parce que vous me dites que, depuis 2000, on est passé de 765 décès à 647, moi, je veux essayer de vous rapporter à votre deuxième colonne. Pour moi, là, le décès, là, est tragique pour une famille, mais la personne, là, qui subit un accident grave puis qui se ramasse à être quadraplégique, là, je crois qu'à mon avis, là, c'est aussi grave qu'un décès pour une famille. Or, en termes de blessures graves, ce n'est pas une diminution qu'on a eu, là. Depuis 2000, on est passé de 5 386 dommages graves à plus de 6 000, et là vous nous dites, aujourd'hui, que ça va peut-être, dans votre prochain bilan, être encore augmenté, en voulant dire: Oui, et c'est important de regarder la question des décès, mais la question des blessures graves est très importante aussi. Et là on peut voir que le bilan, là, n'est pas rose, rose, rose, là.

Or, dans mon avis, est-ce que la conception des voitures ne fait pas en sorte que les accidents mortels sont beaucoup moindres mais que probablement les accidents avec blessures graves sont aussi importants? Pourquoi? Parce que peut-être la conception de la voiture fait que l'impact permet que le conducteur ne soit pas éjecté de la voiture, reste dans son habitacle, fait en sorte que ce soient des blessures plus graves. Mais vous me comprenez, là, en voulant dire... moi, je me dis, là... Vous, puis la MTQ a fait le même parallèle tantôt en disant: On regarde la colonne du bilan mortel, mais le bilan grave, là, est aussi grave, là, est aussi important, là.

Le Président (M. Pinard): Il est plus dispendieux pour la société. Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Nous avons la même conviction, M. le Président, qu'il faut vraiment refaire une lecture et voir s'il y a des moyens plus appropriés ou plus percutants de s'adresser aux facteurs que l'on connaît déjà, puis s'il y en a d'autres qui peuvent permettre de s'adresser à des facteurs qui sont en émergence. La commission traite notamment, là, du cellulaire au volant.

Par ailleurs, les véhicules, oui, sont plus performants. Il y a des éléments de design des véhicules parfois qui apportent une amélioration, à titre d'exemple les appuie-tête. Historiquement, il y a quelques années, il y a seulement les voitures de luxe qui étaient munies d'appuie-tête ajustables, et on voyait beaucoup le type de blessures, là, dues au cou de lapin. Alors, avec l'évolution des technologies — puis il y a des représentations qui ont été faites, notamment, là, par la société, à l'époque — maintenant règle générale, dans les voitures, il y a des appuie-tête qui sont ajustables.

Alors, oui, le raffinement des véhicules amène nécessairement une amélioration, c'est une multitude de facteurs, mais par ailleurs ce que l'on dénote dans les recherches, c'est que, quand... Vous avez évoqué tout à l'heure l'augmentation des vitesses pratiquées: ce que témoignent les recherches à ce sujet-là, c'est que, lorsqu'on diminue de 1 km/h les vitesses pratiquées, on améliore

le bilan des accidents, on diminue de 3 % le bilan des accidents. Et l'inverse est vrai, selon les recherches: si on augmente la vitesse pratiquée, on augmente le nombre d'accidents. Alors, c'est pour ça qu'on revient toujours avec le fait: la vitesse, c'est multifactoriel, et il faut s'y adresser sous différents angles.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

● (12 h 10) ●

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Après vous avoir entendue, j'aurais le goût de vous poser la question suivante. On sait que les accidents les plus graves se déroulent sur le réseau de 50 km/h et de 90 km/h, et on retrouve une route régionale, une collectrice à deux voies qui rencontre, là, à 90 km/h puis, après ça, on se retrouve dans un environnement d'autoroute à 100 km/h, est-ce qu'on devrait baisser la vitesse sur la route collectrice régionale à 80 ou augmenter celle de l'autoroute à 110? Première question.

Et, deuxième question, est-ce qu'on ne devrait pas afficher, l'hiver, une vitesse maximale diminuée? Considérant que, dans votre mémoire, vous nous dites: L'hiver, vous devriez faire ça, ça, ça, incluant de diminuer la vitesse, est-ce que ça ne devrait pas être affiché moindre? Est-ce qu'on ne devrait pas avoir deux systèmes comme on peut retrouver, exemple, on a bien des affichages qui nous disent qu'on ne peut pas tourner à droite entre telle heure et telle heure et tel jour, donc ce serait faisable, quoi.

Le Président (M. Pinard): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Bon. M. le Président, d'une part, pour la période... Je vais redonner effectivement mes chiffres, là, pour la moyenne annuelle 2000-2004. Vous avez raison, les décès, c'est sur les zones de 90 km/h, et les blessés graves sont vraiment de l'ordre de... la zone de 50 km/h. Les vitesses pratiquées, ce que nous savons sur la base des recherches, c'est que, lorsqu'on augmente la vitesse pratiquée, on augmente les accidents. Donc, nous avons une position très réservée par rapport à des hausses potentielles de vitesse sur les routes. Par ailleurs, aussi il y a une espèce d'effet de halo, je dirais, lorsque vous allez vite dans un environnement x et que vous changez pour aller dans un environnement où la vitesse légale est inférieure, ça prend un petit temps d'ajustement, là, pour se retourner de bord et être adéquat.

Par ailleurs, il existe un article du code — malheureusement, là, je ne l'ai pas parfaitement en mémoire — qui prévoit qu'il faut aussi adapter sa conduite aux conditions qui existent. Et les conditions hivernales, s'il y a de la glace sur la route, même si la vitesse affichée est de 100 km/h, si la glace est noire et qu'il y a beaucoup de véhicules, j'ai tout intérêt à ralentir. Et il y a un article du code qui prévoit cette situation-là, qu'il faut adapter notre conduite aux conditions.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Vous avez fait état, d'entrée de jeu, dans votre présentation, aux facteurs de contrôle et au risque d'être appréhendé par les policiers. Alors, vous dites que ça, c'est un facteur.

Puis, si je prends cet élément-là et je le place à côté du fait que vous dites qu'on ne devrait pas augmenter la vitesse parce que, lorsqu'on diminue la vitesse, on diminue les risques, mais sachez que la vitesse tolérée sur les autoroutes, c'est 119. En tout cas, à moins d'avis contraire, là, on tolère 119. Si on baissait à 110, il me semble qu'on ferait déjà là un effort considérable si en plus on invitait les gens qui font la patrouille, le contrôle routier ou bien la Sûreté du Québec à appliquer les amendes.

Et est-ce que ça, ça compléterait la stratégie avec les fameux radars dont vous faites la promotion, là? Puis en même temps les radars, tantôt les gens du ministère des Transports nous disaient: Oui, les radars, ce serait intéressant dans les zones plus à risque. Mais on sait que, si c'est plus à risque puis qu'on installe un radar à tel endroit, mais par réflexe, quand je vais passer là, je vais ralentir, puis après je vais repasser... Il me semble que le radar devrait se promener de façon un peu aléatoire pour, à un moment donné, surprendre puis faire prendre plus conscience. Parce qu'à partir du moment où... Je vous donne un exemple, dans une municipalité où il y a une voiture de police, après qu'on l'a croisée, on est assuré que, pour un certain nombre de kilomètres, on n'en verra pas.

Le Président (M. Pinard): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Bon. Plusieurs éléments, M. le Président. D'une part, on parle de... Nous, notre base de réflexion et d'intervention, c'est la limite légale. La limite légale contenue dans la loi, c'est le 100 km/h. Alors, lorsqu'on mentionne qu'on est un peu conservateurs par rapport au fait d'augmenter la vitesse légale, c'est ce que je vous mentionnais préalablement, c'est que les recherches sont à l'état que, quand on augmente la vitesse, on augmente les accidents. Il y a effectivement... Dans le modèle dont nous traitons au début, c'est vraiment l'interaction des dimensions sensibilisation, législation, contrôle qui est porteuse de résultat. Et plus on augmente la sensation, le sentiment, la perception qu'on a un risque d'être intercepté, que ce soit par un contrôleur routier, dans le cas des véhicules lourds à certains égards, ou par un policier, il est sûr que c'est le début de la sagesse.

Par ailleurs, je voulais porter à votre attention le fait que la ville de Montréal a annoncé récemment qu'elle allait mettre plus de policiers, là, pour surveiller la problématique en milieu urbain, la ville de Laval... Québec a parlé d'augmenter le nombre de policiers à moto cet été, alors donc il y a naturellement un souci également, à ce sujet-là, de la part des corps policiers.

Le Président (M. Pinard): ...M. le député de Portneuf. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Mme St-Cyr, M. Collerette et Mme Vézina, bienvenue. Je vais aborder d'abord la première question concernant l'état des routes. Est-ce que la Société d'assurance automobile étudie les incidences du mauvais état des routes par rapport aux accidents. Par exemple, on regarde l'autoroute 20, hein, il y a des ornières, même s'il y a des opérations qui sont faites, de l'amélioration, en région il y a des routes qui sont délabrées à certains endroits et... Est-ce que la Société d'assurance automobile se préoccupe de ces problématiques-là? Parce que, quand

vous parlez de la vitesse excessive puis on me dit... Bon. On parle des conditions hivernales, des... en été, l'aquaplanage peut être un facteur d'accident, on ne l'a pas spécifié dans le document, mais j'aimerais ça vous entendre là-dessus, moi, pour voir...

Le Président (M. Pinard): Alors, la question est posée. Mme St-Cyr, s'il vous plaît.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, cette question est dans le champ de compétence du ministère des Transports. Par ailleurs, quand on fait une politique sur la sécurité routière, notre grille d'analyse, si on veut, couvre à la fois les facteurs humains — j'évoquais, là, 80 %, 90 % des cas où le comportement humain est impliqué — mais également les facteurs environnement routier, environnement socioéconomique et véhicules. On se soucie d'avant l'impact, de pendant l'impact et d'après l'impact à la fois pour réduire les accidents et en réduire les conséquences. Donc, cet angle d'analyse là est dans le champ du ministère des Transports, mais il va de soi, lorsqu'on parle d'une politique de sécurité routière, ces angles-là sont couverts.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Je vais aborder un autre sujet, les motocyclistes. Concernant les motocyclistes, vous avez parlé tout à l'heure de ratios, là, que... vous avez parlé de... au lieu de prendre 10 000, 100 000, si j'ai bien compris. À la page 18 de votre mémoire, moi, je retrouve uniquement des comparables sur une base de 10 000 et je crois que, dans votre présentation, vous avez parlé de 100 000, à cause de l'augmentation du parc.

Mme St-Cyr (Johanne): Je me suis trompée, M. le Président. C'est vraiment textuellement comme dans le mémoire.

M. Lelièvre: Ha! Voilà! O.K. Donc, concernant les motocyclistes, j'aimerais savoir comment la Société d'assurance automobile détermine ses critères, par exemple, pour fixer la prime pour les motocyclistes, parce qu'on semble prendre pour acquis, hein, que c'est toujours les motocyclistes — en tout cas, dans l'opinion publique — on le propage, on le véhicule, pour prendre une expression du sujet, que les motocyclistes sont souvent et même régulièrement et majoritairement ceux qui provoquent les accidents, et ça, j'aimerais ça vous entendre là-dessus parce que... est-ce que vous êtes capables, à la Société d'assurance...

Le Président (M. Pinard): ...n'est pas le seul député qui veut vous entendre là-dessus, on est plusieurs motocyclistes, madame.

M. Lelièvre: Est-ce que vous avez une façon de pouvoir identifier, sur un rapport quelconque de police ou d'accident, qui était le responsable de l'accident, sans nécessairement penser à des poursuites mais de pouvoir identifier... Moi, j'aimerais savoir comment vous faites pour proposer des augmentations vertigineuses au niveau des primes d'assurance pour cibler les motocyclistes.

Le Président (M. Pinard): Mme St-Cyr, s'il vous plaît. Une réponse longue, mais j'aimerais avoir... c'est-à-dire une question longue, j'aimerais avoir une réponse courte.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, je suis vice-présidente à la sécurité routière, je ne suis pas responsable du dossier de la tarification et je ne suis pas non plus ni mandatée ni habilitée pour le faire. Alors, malheureusement, je ne peux pas parler de la table de tarification.

Le Président (M. Pinard): On va arrêter là, madame. On aura l'occasion de discuter avec le P.D.G. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Hé! que c'est de valeur. J'espère qu'on va se reprendre.

Une voix: La prochaine fois.

• (12 h 20) •

M. Deslières: Mme St-Cyr, mesdames, messieurs, bienvenue à cette commission. Rapidement, parce que je pense que le temps va nous manquer, M. le Président. Alors, juste une précision, si vous me permettez, Mme la... est-ce que c'est... Quand j'ai commencé cette commission, j'ai affirmé que le P.D.G. de la SAAQ avait dit — je le citais — que le bilan routier pour 2005, les décès seraient supérieurs à 700. Mes chercheurs les confirment, cette déclaration aurait été faite vendredi le 10 mars, à une question d'un journaliste, lorsque M. Harbour a fait une conférence de presse concernant la tarification. Et je suis un peu surpris, je suis un peu surpris — je pense que le P.D.G. ne dit pas n'importe quoi, là — qu'il ait affirmé ça. Et, quand vous me dites: Écoutez, les chiffres ne sont pas à maturité — je pense je vais reprendre votre expression: ne sont pas à maturité — ne sont pas connus, tout ça... Enfin, c'était juste une précision. C'est bel et bien le P.D.G., qui a confirmé, à une question d'un journaliste, que le bilan routier, en termes de décès, serait supérieur à 700. Je n'en fais pas une formalité.

Rapidement, M. le Président. Téléphones cellulaires. Le ministre, dans son mémoire, nous dit: Attention! Feu rouge! Il y a un danger! La position de la SAAQ, est-ce que vous êtes pour ou contre l'utilisation du cellulaire au volant?

Mme St-Cyr (Johanne): Jusqu'à présent, effectivement, M. le Président, la position exprimée par le ministère est la même que celle de la société et la même que la société a suggérée au ministre des Transports, une position de sensibilisation. Sur quoi on s'appuie pour ça? D'une part, si j'étais... je ne suis pas avocate, là, mais, si j'étais en droit criminel, je dirais que la preuve est circonstancielle. Il y a beaucoup...

M. Tomassi: Vous avez une bonne qualité...

Mme St-Cyr (Johanne): ...pardon, M. le... Il y a beaucoup de recherches qui témoignent du surrisque par rapport au téléphone cellulaire mais aucune qui mettait en relief le fait que la personne était au téléphone au moment de l'accident. Par ailleurs, dans les pays ou la province où il y a interdiction du combiné, il n'y a pas

de chiffres disponibles sur l'effet de l'interdiction du combiné.

Ce que l'on sait par ailleurs, l'État de New York, il y a à peu près un an et demi, deux ans, témoignait du fait qu'à partir du moment où la sensibilisation et le contrôle s'estompent le mauvais comportement se réinstalle. Terre-Neuve—Labrador, il y a quelques mois, nous mentionnaient que c'était très difficile à appliquer. Ils étaient même... Ils avaient une cause qui devait être entendue devant les tribunaux, à ma connaissance elle n'est pas encore entendue. Mais là la question était la suivante: Ce n'est pas parce que je tiens mon cellulaire à l'oreille que je suis en train d'entretenir une conversation téléphonique.

Alors donc, la difficulté de la preuve semble relativement grande là où ça se pratique, d'où notre accent citoyen vraiment: Conducteurs, n'utilisez pas le cellulaire, l'attention est divisée, et conduire, ça prend toute notre attention.

M. Deslières: M. le Président, question rapide, bilan routier, statistiques: Est-ce que la société possède, a en sa possession des statistiques concernant la période hivernale et les trois autres saisons ou les deux autres saisons, tout dépendant où on est?

Mme St-Cyr (Johanne): Nous avons effectivement...

M. Deslières: Est-ce que vous avez des statistiques à ce sujet-là? On parle de blessures graves, légères, et tout le bilan routier. Vous les avez?

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, lorsque nous déposons le bilan routier, nous avons effectivement les informations par période, par région, ce qui nous avait permis de voir notamment, là, que le... excusez-moi, que c'est différent, là, en fonction des mois de l'année, là. On le publie aussi par région. Par région, on dit toujours de faire attention aux petits chiffres, là, mais oui, ces données-là...

M. Deslières: Par région et par période de temps?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Ce sont des données qui sont publiées dans...

M. Deslières: Je comprends que la période — excusez-moi, madame — hivernale est plus longue dans certaines régions, naturellement. C'est une... Vous en tenez compte.

Mme St-Cyr (Johanne): Dans le fond, on publie par les mois. Alors, la compréhension doit se faire effectivement sur une base régionale parce qu'il va de soi que ça peut jouer différemment à Montréal centre-ville puis en région.

M. Deslières: Ah! Parfait. Parfait. Dernière double question, si vous me permettez, M. le Président. Motocyclettes, je comprends le bilan, et, lorsqu'on regarde les documents qui nous ont été fournis, 1999 à 2004, en termes de décès, accidents mortels, à peu près l'équilibre, sauf une année, en 2001, une bonne année, si vous me permettez l'expression, là: 34 décès par rapport

à 55, une moyenne. Accidents graves, on est dans les mêmes chiffres: 350, 349, 358. Là où le bât blesse, c'est en termes de dommages corporels et c'est là que l'augmentation est constatée. De 1999 à 2004, on part de — j'arrondis les chiffres, si vous me permettez — 1 500 accidents légers pour 2 100 accidents, en 2004, légers, soit une augmentation de 25 % d'augmentation.

Cependant, dans la même période de temps...

Le Président (M. Pinard): Rapidement.

M. Deslières: ...on constate que, de 1989 à 1999, le parc de motocyclettes a augmenté de 50 %. Il y a déjà une donnée qu'il faut tenir compte, là, il y a une donnée qu'on doit tenir compte. Et ma question, et je reprends la question de mon collègue non pas de Percé, mais de Gaspé: Lorsqu'il y a un accident, c'est comme s'il y avait un préjugé en nous disant: C'est la faute du motocycliste. Est-ce que chez vous, à la société, on départage? Je comprends qu'il est impliqué, mais est-ce qu'on départage la responsabilité de l'autre, mettons, de l'autre automobiliste ou du motocycliste qui est responsable?

Le Président (M. Pinard): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, deux volets. Dans un premier temps, accepter que le nombre de décès suive l'évolution du parc ferait en sorte qu'on accepterait, pour les véhicules légers, d'avoir 4 000 décès sur nos routes, au Québec. Et donc, oui, l'évolution d'un parc, d'une catégorie de véhicule peut expliquer en partie une augmentation du nombre d'accidents et du nombre de victimes, mais il ne faut pas accepter ça pour tolérer des augmentations.

Cela dit, sous l'angle de la sécurité routière, ce que nous regardons pour les accidents en moto, c'est: Quelle est la manoeuvre qui est susceptible d'avoir entraîné l'accident. Alors, c'est sur cette base-là que, pour une période donnée, on avait établi et mis à la disposition des membres de la table moto le fait que, dans 40 % des accidents, des décès répertoriés, la moto était seule et que, dans l'autre 60 %, 50 % des cas, la manoeuvre semblait avoir été causée par l'automobiliste alors qu'il tournait notamment un virage à gauche, et là on pouvait penser qu'il avait mal perçu le motocycliste, mal évalué la vitesse, et, dans l'autre pourcentage, le 50 % où le motocycliste semblait avoir causé la manoeuvre qui avait entraîné l'accident, on parlait, à ce moment-là, de collision arrière et de collision frontale dans des cas de dépassement.

Alors, sous l'angle de la sécurité routière, ce qu'on cherche à voir toujours, c'est: Qu'est-ce qui amène la fréquence des accidents? Quels sont les facteurs sur lesquels il faut agir subséquent pour diminuer les accidents et diminuer les conséquences?

Le Président (M. Pinard): Mme St-Cyr, la consultation en ligne que la commission tient avec l'ensemble des citoyens du Québec actuellement et qui va se terminer mardi prochain fait en sorte que très majoritairement la population, les citoyens qui répondent à notre questionnaire spécifient que... ces gens-là nous spécifient qu'ils aimeraient que, sur les autoroutes du Québec, la vitesse soit augmentée. Parce que, sur le plan pratique, et tout à l'heure vous nous avez parlé de vitesses

pratiquées, et, sur le plan pratique, la limite minimum de 60 et le maximum de 100, ce ne sont plus des vitesses qui sont respectées par l'ensemble des citoyens du Québec. Que répondez-vous à cela?

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, M. le sous-ministre des Transports l'a évoqué tout à l'heure, la question est relativement ouverte dans un sens, mais il y a de nombreux facteurs qui doivent entrer en considération, du fait: la connaissance que l'on a des effets d'une augmentation des vitesses praticables. Par ailleurs, naturellement, et c'est là dans le champ de compétence du ministère et des municipalités, le design des routes peut-il supporter une vitesse supérieure? Il y a des questions...

Le Président (M. Pinard): ...je reviens sur la question des autoroutes. Si la vitesse pratiquée est, par exemple, de 110, de 115 ou de 120 km/h, à ce moment-là, votre bilan routier est conforme à la vitesse pratiquée. C'est ce que vous nous avez mentionné. Alors, si la vitesse pratiquée était, par exemple, de 110 km/h maximum, bien, à ce moment-là, ne serions-nous pas plus logiques de dire que la loi doit refléter ce qui est pratiquement vécu sur nos routes du Québec?

Mme St-Cyr (Johanne): M. le Président, je ne peux que répéter que la majorité des décès arrivent sur les zones de 90 km et la majorité des blessés sur les zones de 50 km. Augmenter la vitesse du 100 km, éventuellement ce que ça a comme effet, c'est que, lorsqu'on quitte la vitesse... où la vitesse maximale est supérieure, ça a un effet d'entraînement sur les vitesses pratiquées dans les réseaux qui s'y connectent.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, considérant l'heure, malheureusement les échanges sont terminés avec Mme St-Cyr et ses collaborateurs. Et je suspends donc nos travaux à cet après-midi, dès la fin de la période des questions. Et nous débutons avec la Sûreté du Québec. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 12)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue à cette séance de travail que nous allons débiter dans quelques instants.

Alors, je constate le quorum. Vous permettez que j'agisse comme président de la commission quelques instants. Je constate le quorum, M. le secrétaire, et je déclare ouverte la séance de la Commission des transports et de l'environnement. Et je demande immédiatement à tous les gens qui ont des cellulaires, même si nous ne sommes pas au volant, de bien vouloir les fermer, s'il vous plaît. Alors, merci. Autant pour les députés que pour les citoyens qui sont ici, avec nous.

Je rappelle le mandat de la commission, qui est de procéder à des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières à l'égard du document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales*.

Alors, M. le secrétaire, est-ce que nous avons des remplacements pour cet après-midi?

Le Secrétaire: Non, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, je vous donne, messieurs dames, l'ordre du jour. Nous débutons par rencontrer M. Luc Fillion, inspecteur-chef, directeur du soutien à la gendarmerie pour la Sûreté du Québec. M. Fillion sera suivi de l'Institut national de santé publique du Québec, et nous terminons notre après-midi avec CAA-Québec.

Alors, sans plus garder, M. Fillion, nous aimerions vous entendre, et par la suite il y aura un échange avec les membres de la Commission des transports sur votre document. Est-ce que vous avez un document à nous distribuer ou si...

M. Fillion (Luc): Malheureusement, M. le Président, je n'ai pas de document. J'en avais avisé le secrétaire.

Le Président (M. Pinard): D'accord, monsieur. Ça va aller, M. Fillion.

M. Fillion (Luc): O.K. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, même si vous ne nous laissez pas une trace écrite, je tiens à vous dire que vos propos seront enregistrés.

M. Fillion (Luc): Merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, M. l'inspecteur-chef.

Sûreté du Québec (SQ)

M. Fillion (Luc): Merci beaucoup, M. le Président. Mesdames messieurs de l'Assemblée nationale, bonjour. Je suis très honoré, cet après-midi, de représenter mon organisation, qui est la Sûreté du Québec, et de faire partie avec les partenaires... d'autres partenaires, à apporter une réflexion sur la sécurité routière pour l'avenir.

Je veux tout simplement faire un petit recul au niveau de mes fonctions. J'ai sous ma charge la sécurité routière à la Sûreté du Québec depuis février 2005. C'est quand même assez frais, c'est mon 14^e mois. Et à la même période, l'an dernier, j'avais la chance d'être invité à différentes tables gouvernementales en rapport avec la sécurité routière, dont, entre autres, en février dernier, j'ai participé à ma première réunion à la grande table gouvernement-industrie du transport lourd au niveau de la vitesse. On m'a par la suite invité à prendre la présidence du sous-comité de la table gouvernement-industrie sur la vitesse du lourd, que j'ai acceptée avec fierté.

J'ai été également invité dans la même période, l'hiver passé, à participer au sous-comité de la table interministérielle sur la vitesse. Dans la même période, j'ai également accepté de siéger sur la table SAAQ-COPS. Je prends la peine peut-être de spécifier qu'au niveau de... c'est une réunion mensuelle où, dans l'avant-midi,

COPS, c'est les corps de police au Québec, c'est-à-dire le SPVM, la Sûreté du Québec et les autres corps de police municipaux, c'est-à-dire l'ADPQ, et le ministère de la Sécurité publique. Et, en après-midi, se joignent la SAAQ, qui préside la réunion, accompagnée du MTQ, toujours le MSP et les corps de police. Alors, c'est dans cette période-là, l'an dernier, que je fais mon apprentissage au niveau de la sécurité routière, au niveau particularités gouvernementales.

À la même période, environ vers mars, il y a une inquiétude gouvernementale du bilan routier de janvier, février, mars 2005. Souvenons-nous qu'il y a eu quelques collisions mortelles impliquant plusieurs décès, que ce soit dans la réserve faunique des Laurentides, que ce soit au niveau de la 155, en Mauricie. Et ça préoccupe beaucoup, et on recommence à se questionner est-ce qu'on est en train de voir une tendance ou... Et à ce moment-là, vu qu'il y a trois mois, quatre mois, on trouve que c'est un peu tôt. Mais cependant on ne prend comme pas de chance et, avec l'accord de certains ministères, en stratégie, on ajoute des effectifs et de l'argent pour la route 175, la 185, dans le Témiscouata, et la 155, et la situation se stabilise. Et, quand on arrive à l'été, la situation est stabilisée.

Cependant, la couverture médiatique comme quoi on s'inquiète de l'avenir au niveau sécurité routière... Un de nos partenaires importants et privilégiés, la SAAQ, nous informe vers la période d'avril, mai que, si la tendance se poursuit, on s'en va vers une hausse des collisions avec blessés et dommages matériels au cours des prochaines années. Je me souviens qu'à cette période-ci j'étais à Mont-Saint-Hilaire, en avril. J'ai posé une question à nos partenaires de la SAAQ et j'ai demandé la question suivante: Est-ce qu'il y a de la place pour l'amélioration du bilan routier? Et la SAAQ nous a répondu: Oui. Et ça, ça me suffisait personnellement et pour l'organisation de la Sûreté du Québec. En sachant qu'il y avait une possibilité de l'améliorer, c'était suffisant. Ils se basaient, à ce moment-là, sur le bilan ontarien où, proportions gardées avec la population, il y avait de la place à l'amélioration.

En même temps, quand j'ai posé cette question-là, moi, déjà, mes deux, trois premiers mois m'amenaient à réfléchir puis à me dire: Qu'est-ce qu'on a fait dans les 30 dernières années si on regarde le constat, qu'on regarde qu'on est partis de 2 209 décès en 1973 à 647 décès en 2004? Il faut admettre que globalement ce n'est pas seulement la Sûreté du Québec, mais les partenaires, les gouvernements qui ont pris des décisions pendant cette période-là, les changements de comportement de la population, c'est-à-dire l'effort du citoyen, citoyenne qui a changé. C'est que ça a été un succès global. D'ailleurs, je me disais: Est-ce qu'on a atteint le plafond? Et ça, ça me rassurait de voir, par nos partenaires de la SAAQ et du MTQ, que, eh non, on peut l'améliorer.

● (15 h 20) ●

À partir de ce moment-là cependant, avec mon équipe, à la Sûreté du Québec, on a commencé tout de suite à se demander: C'est beau qu'on peut l'améliorer, mais est-ce que, la Sûreté du Québec, on est en mesure de l'améliorer avec nos pratiques qu'on a utilisées dans les dernières années et avec les causes de collision des dernières années? Je me suis dit: On a eu un palmarès quand même intéressant avec nos partenaires pendant 30 ans, mais, pour faire un virage vers l'avenir, je crois

qu'on a besoin de porter un diagnostic pour voir si nos causes de collision ont changé, est-ce que nos pratiques sont encore, pour les contrer, à jour, et en même temps recueillir nos bons coups mais aller voir ce qui se fait de meilleur aux États-Unis et aller voir en Europe qu'est-ce qui se pratique pour enfin produire un plan de développement durable en matière de sécurité routière qu'on pourra se porter de 2006 à 2009.

J'ai proposé de faire un diagnostic de la situation en matière de sécurité routière, de revoir les causes et de revoir nos pratiques. J'ai proposé cette avenue à la table gouvernement-industrie de la vitesse, transport lourd, qu'on allait se diriger vers cette avenue, et on l'a proposée à la table interministérielle sur la vitesse également, ce qui a été accepté au printemps dernier. Une fois cet accord entre nous, on s'est réunis, les organisations policières, en juin dernier, l'été passé, le SPVM, l'ADPQ et nous, la Sûreté du Québec, et on est sortis d'un consensus, les organisations policières, pour dire: Oui, effectivement, c'est un beau défi de travailler pour améliorer le bilan avec nos partenaires, mais je pense qu'on doit se faire une mise à jour, regarder ce qu'on a fait de bien. Alors, on a sorti d'un consensus pour travailler ensemble.

Et, comme on avait eu le consensus avec les autres tables, on a été par la suite voir la SAAQ et le MTQ, et eux aussi étaient d'accord pour qu'on travaille ensemble pour procéder à cette analyse-là. Le comité a été mis en branle en juillet dernier, et la table de travail s'est mise à l'oeuvre en septembre dernier. La Sûreté du Québec a dégagé quatre ressources, dont un coordonnateur, le SPVM a dégagé son chef reconstitutionniste en scènes de collision et un analyste, l'ADPQ a fourni une ressource, la SAAQ a fourni des ressources, et le MTQ a fourni des ressources, un comité d'experts qui se sont penchés sur les causes de collision au cours des dernières années. Cette cueillette de données s'est terminée en fin janvier 2006. En février, le mois passé, lors d'une réunion SAAQ-COPS, on a présenté la cueillette de données, les tableaux, qu'est-ce qu'on avait constaté. Entre autres, ça permet à chaque organisation de se l'approprier, ce qu'ils ont fait, et de préparer leurs propres stratégies selon leurs réalités, le SPVM ou les autres corps de police municipaux.

Pour notre part, à la Sûreté du Québec, depuis le mois dernier, nous sommes à travailler l'énoncé d'orientation en matière de sécurité routière en tant que police nationale. Cet énoncé est en projet et il n'est pas terminé. Voilà la raison pourquoi que je suis... c'est dans l'impossibilité, pour moi, malheureusement de vous remettre le document. C'est que, depuis ce matin, 8 heures — d'ailleurs, avant de venir ici, à Québec, j'ai ouvert les travaux avec le DGA à la surveillance du territoire, M. Régis Falardeau — tous les chefs de régions, tous les districts du Québec sont en réunion présentement à l'Auberge des Gouverneurs à l'Île-Charron, où, pendant les deux prochains jours, ils doivent sortir d'un consensus sur les orientations et les stratégies en matière de sécurité routière pour 2006-2009 où le statu quo est inacceptable. Alors, c'est la dernière validation interne qu'on a à la Sûreté du Québec, elle se termine demain soir.

Par la suite, nous sommes rendus à la rédaction et nous serons rendus à l'étape de préparer la stratégie d'implantation. Parce que c'est beau d'avoir un énoncé, une orientation claire, mais, si ça ne se répercute pas sur le terrain, on n'aura pas de résultat et le client ne sera

pas servi. Alors, il va nous rester cette étape-là qui va être terminée avant la période estivale, c'est-à-dire en mai. Fin avril, mai, on devrait être en position de présenter l'énoncé en orientation.

Dans l'analyse qu'on a, il y a cinq causes d'accidents qui ressortent. Naturellement, vous n'aurez pas de surprise que la vitesse excessive, la conduite avec facultés affaiblies, l'alcool et, je rajouterais, la drogue sont toujours dans les causes, et les organisations policières en tout cas et la Sûreté du Québec devront s'engager... Même si c'est un nouvel énoncé en orientation, elles demeurent encore présentes. Les trois autres causes qui ont ressorti par l'analyse, c'est l'inattention et la distraction au volant, ne pas avoir cédé le passage, la fatigue, le sommeil puis les malaises soudains. Et là, au niveau de ces trois autres causes là, bien on a besoin d'aide. Ça veut dire qu'on a besoin des travaux comme la commission parlementaire, la table québécoise, la table gouvernement-industrie sur... On est prêts à participer comme organisation policière, mais on a besoin d'aide, parce que ce n'est pas évident de traiter de la distraction sur le terrain, le sommeil. Alors, on va avoir besoin de travailler en partenariat pour essayer de contrer et de trouver des façons de travailler ces causes de collision.

Au niveau des objectifs de l'énoncé, ce que la Sûreté du Québec vise, c'est d'accroître... Pardon, oui?

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. Vous avez énuméré trois causes. Quelles sont les deux autres?

M. Fillion (Luc): La première cause, la conduite avec la vitesse imprudente; la deuxième, la conduite avec les facultés affaiblies, alcool et drogue; et les trois autres, c'est l'inattention ou la distraction... c'en est une autre, la troisième...

Le Président (M. Pinard): Et le sommeil.

M. Fillion (Luc): ...la quatrième, ne pas avoir cédé le passage; et, cinq, la fatigue, le sommeil, malaises soudains, ensemble.

Le Président (M. Pinard): O.K.

M. Fillion (Luc): Et je ne vous les ai pas données en ordre. Je n'ai pas... savoir lequel qui est le premier, ou deux, ou trois, c'est les cinq principales causes de collision.

Le Président (M. Pinard): O.K.

Une voix: ...

M. Fillion (Luc): Non. Ça me fait plaisir de répéter. Alors, au niveau des objectifs...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi.

M. Fillion (Luc): ...accroître la visibilité de la Sûreté du Québec sur l'ensemble du réseau routier, dont notamment le réseau autoroutier, que vous savez que nous avons l'exclusivité, à la Sûreté du Québec; le deuxième objectif, c'est de renforcer le sentiment de sécurité des usagers du réseau routier, nos clients, la population;

trois, contribuer à l'amélioration continue du bilan routier: moins de collisions, moins de coûts en santé, plus d'argent pour la prospérité et l'éducation, on en est conscients, c'est notre manière de contribuer.

Les actions stratégiques qui vont être dégagées de ces objectifs-là, c'est de développer, un, une vision nationale en sécurité routière laissant place à une liberté d'action locale. Ce qui se passe en Gaspésie peut être différent du milieu urbain à Montréal. Mais ça prend une orientation nationale, on est une police nationale. Il faut travailler tous dans le même sens, mais sans nécessairement oublier les réalités régionales.

La deuxième, c'est d'assurer un déploiement efficient des ressources dédiées à la sécurité routière. Vous savez tous que 2001 a été une année extraordinaire pour la Sûreté du Québec avec l'intégration de plusieurs services de police municipaux. Il y a eu une période de cristallisation et de dégel qui est terminée, mais il fallait prendre le temps de... à nos ressources humaines, une quarantaine de cultures différentes qui s'intègrent à une culture Sûreté du Québec, il fallait donner le temps aux gens, il fallait le temps. Et ce temps-là est passé, et globalement ça s'est bien déroulé, et là, présentement, on est prêts à regarder vers l'avenir. Alors, l'étape de redéployer nos effectifs selon la réalité d'aujourd'hui a été une étape importante.

La troisième, c'est d'adopter une gestion stratégique du territoire relativement à la sécurité routière.

Pour accompagner ces actions-là, vous comprenez que la Sûreté du Québec a mis en place d'autres travaux pour venir nous influencer, nous donner une lecture plus précise. Pensons, entre autres, à la charge de travail des policiers, policières, le temps de réponse, le temps disponible quand on a enlevé les tribunaux, quand on a enlevé les escortes, un peu le travail qui peut être demandé à un patrouilleur. On veut savoir exactement ce qu'il nous reste au niveau de temps. Et, quand on voit ce que l'analyse de données de l'énoncé nous dit, ça nous dit les périodes, les journées, les mois où on est le plus vulnérables en causes de collision. Avec les données, de savoir comment on a de personnes, où sont nos personnes, qu'est-ce qu'ils ont comme temps à consacrer à la sécurité routière, or, bien, on doit bien le planifier. L'organisation du travail doit faire en sorte qu'on soit aux bonnes places au bon moment pour le citoyen et la citoyenne du Québec.

● (15 h 30) ●

Dans l'énoncé d'orientation en sécurité routière, il y a 11 étapes, je dirais, 11 travaux qui sont... et dont, entre autres, il y en a un sur la formation des policiers. On ne peut pas regarder vers l'avenir sans regarder non plus comment sont nos plans de formation. On n'a pas le même environnement après 2001 qu'avant 2001. Les événements du 11 septembre ont influencé les organisations policières et la Sûreté du Québec. Un chantier a été mis en place pour revoir le plan de formation des policiers, policières autoroutiers et ceux des policiers, policières MRC.

Pour augmenter le sentiment de sécurité, nous devons améliorer notre visibilité. Mais cette visibilité-là n'est pas seulement pour la sécurité routière, on doit inclure maintenant le terrorisme, le transport des stupéfiants, le transport des marchandises volées. Il faut que nous ayons une vision plus large, et le plan de formation, on retrouvera à ce comité-là notre division des enquêtes criminelles, notre grande fonction des enquêtes criminelles qui vont participer,

avec la surveillance du territoire, à préparer un plan de formation où on aura une vision élargie du travail policier.

Les travaux devraient nous amener trois, que je pourrais dire, trois orientations, un pour le réseau supérieur, c'est-à-dire les postes autoroutiers, une stratégie bien à eux, les agglomérations urbaines et semi-urbaines — depuis 2001, le portrait, l'environnement de la Sûreté du Québec a changé, nous avons du rural, nous avons du milieu urbain, Victoriaville, pensons à Drummondville, Rimouski, notre environnement a changé, nous devons adapter nos stratégies en fonction de cette nouvelle réalité là — et la troisième, les zones de 90 km. C'est trois stratégies différentes.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous prévoyez arriver à votre conclusion rapidement?

M. Fillion (Luc): Pour la commission?

Le Président (M. Pinard): Pour vous, là.

M. Fillion (Luc): Oui. Il me reste...

Le Président (M. Pinard): ...permettre l'échange.

M. Fillion (Luc): Je peux m'adapter, là. Comment que...

Le Président (M. Pinard): Il vous resterait deux minutes.

M. Fillion (Luc): O.K. Je vais accélérer. L'agenda au niveau des travaux, comme je vous disais, c'est demain soir au niveau de la dernière validation interne. Cependant, l'énoncé, on compte énormément sur la commission parlementaire, on compte sur la Table québécoise en sécurité routière, toutes les tables qui travaillent sur la sécurité routière pour bonifier notre énoncé. Elle ne sera pas fermée, elle est là jusqu'en 2009, et on s'attend de la modifier très périodiquement, au mois, au trimestre, afin de suivre les travaux, ce qui va se produire dans la prochaine année.

Je terminerais par ma conclusion. C'est que je veux vous dire que la Sûreté du Québec est très déterminée à jouer un rôle important avec ses nombreux partenaires pour améliorer le bilan routier, puis on est très confiants d'y arriver parce qu'il y a une volonté organisationnelle. Notre directeur, M. Normand Proulx, y croit et il y tient. Il y a une volonté des organisations policières. Il n'y a pas de compétition, on veut travailler avec nos confrères municipaux pour atteindre cet objectif-là. Le gouvernement du Québec y tient. Nos partenaires privilégiés, la SAAQ, nos CSP, nos MRC, nos préfets, le MTQ, le MSP, ils ont une volonté également. Enfin, nous avons les ressources humaines, les policiers, policières et nos employés civils, pour relever ce défi-là et accroître le sentiment de sécurité chez la population du Québec. Merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Fillion. Nous allons maintenant procéder à une période d'échange. Et, ce matin, vous étiez hors de ces murs, et nous avons eu l'occasion de rencontrer deux groupes fort importants. Le premier est le ministère des Transports, et le second, la Société d'assurance automobile du Québec. Alors, nous avons pu discuter de statistiques, nous avons

pu constater notamment que le nombre de décès a passablement augmenté au Québec et également le nombre d'accidentés de la route. Tout à l'heure, vous avez identifié les causes qui nous permettent, aujourd'hui, de constater un peu le cheminement que votre groupe de travail est en train de faire et que vous allez déposer probablement en mai ou en juin, et il y a la vitesse excessive. Vous nous avez parlé également de l'alcool et des drogues, de l'inattention et les distractions, la question de ne pas céder le passage ainsi que le sommeil.

Nous avons discuté, ce matin, avec les deux groupes que je vous ai cités tout à l'heure, et, moi, une des problématiques que je mets de l'avant, c'est le fait que nous faisons une consultation en ligne, et nous avons au-delà de 700 personnes à date qui ont répondu à notre questionnaire. Et ces 700 là, très, très majoritaires, nous disent qu'au Québec, actuellement, il y a une réalité qui est présente sur toutes les autoroutes du Québec à l'effet que nous avons des pancartes blanches et noires — le blanc, c'est le fond, le noir, c'est les lettres ou les chiffres — et c'est écrit: Minimum 60, maximum 100 km/h sur les autoroutes. Je pense que tous les citoyens constatent que ce n'est pas vrai. On a une législation, mais chacun fait le constat qu'on a beau avoir une législation qui oblige les citoyens à rouler d'une façon minimale à 60 km et d'une façon maximale à 100 km, mais qu'il n'y a personne qui respecte cette législation. Qui, sur l'autoroute, entre, par exemple, Montréal... ou encore — allons plus loin, il y a beaucoup de députés qui viennent de l'Outaouais — entre l'Outaouais et Québec, qui va mettre son «cruise control» à 100 km/h?

Moi, personnellement, je vous avoue que je constate malheureusement que, lorsque je suis à 100 km/h sur l'autoroute, je suis un risque, je suis un risque pour ceux qui me suivent parce que je ne vais pas assez vite. Donc, si je veux m'ajuster au trafic, à la circulation, je dois hausser graduellement, et normalement, à 119, je barre ma voiture et je suis dans la circulation. Je ne dépasse pas, je ne me fais pas dépasser. Et nous constatons également que, sur la même autoroute, à 120 km/h, je me fais doubler régulièrement, régulièrement par tracteurs et fardières ou encore par certains citoyens qui ont non pas des voitures plus rapides que la mienne, mais qui ont des voitures qui leur permettent de rouler à 125, 130, 140 km/h.

Alors, là où je veux en venir avec mon introduction, c'est le fait que nous avons une législation qui date de plusieurs années. Nous avons fait un plan sur la sécurité routière pour les cinq prochaines années. Et là, en 2006, on sait que le ministre des Transports, à l'automne, va déposer une nouvelle proposition pour la sécurité routière, et là il y a plusieurs tables qui travaillent au Québec, et les députés, eux, ont décidé de se saisir également de cette problématique, puisque ça relève également de la Commission des transports.

Alors, ma première question, c'est: Lorsque nous avons une loi qui n'est plus appliquée, lorsque nous avons une loi qui n'est plus appliquée et qui n'est plus respectée par la population, est-ce que le premier rôle d'un législateur n'est pas de modifier cette loi-là pour que cette loi-là soit conforme à la réalité du vécu? J'aimerais vous entendre là-dessus.

● (15 h 40) ●

M. Fillion (Luc): Bonne question. Suite à l'introduction, M. le Président, que vous avez faite, si

vous me permettez, je vais aller en deux parties, la première sur la perception des gens à ce que personne ne respecte les limites de vitesse.

On est très préoccupés présentement, la Sûreté du Québec, sur la perception que nos clients ont présentement de la couverture. On lit des journaux comme tout le monde et on est conscients que nous devons avoir plus de rigueur au niveau des limites de vitesse. L'énoncé en orientation de stratégies au niveau de la sécurité routière fait en sorte qu'au niveau du réseau autoroutier il va falloir une orientation nationale afin que la vitesse soit respectée.

Ce matin, je savais où que je m'en allais, en commission parlementaire sur la sécurité routière. Vous comprendrez que je voulais faire des tests. Je me suis tassé à droite et, moi-même, j'ai vu, là, que j'ai été dépassé. Mais j'ai vu aussi des gens respecter... Il y a des citoyens et des citoyennes au Québec qui sont très respectueux des lois. Ce n'est pas tout le monde qui ne les respecte pas, mais on a une partie de gens qui ont pris avantage de la conjoncture de la dernière année pour peut-être augmenter un petit peu leur vitesse.

A la deuxième partie, où est-ce que vous parlez d'augmentation de la vitesse, je ne suis pas pour ou contre. Cependant, j'aimerais qu'on procède à une analyse sérieuse de l'augmenter parce que je suis préoccupé par les réseaux connecteurs. Vous l'avez déjà sûrement remarqué que, quand on est sur une autoroute puis qu'on la quitte pour emprunter la 132 ou la 117, où on la quitte, bien c'est que les gens ont tendance à avoir la vitesse de l'autoroute, et il ne faudrait pas créer un autre problème sur nos zones de 90 et de 70 à 89, qui sont les plus problématiques au niveau de nos hausses de collisions.

C'est que, moi, je pense que l'analyse qu'on est en train de faire, l'énoncé nous permet de regarder nos stratégies, la prévention. La population a compris dans les 30 dernières années, et on voit des résultats. Nous devons encore axer sur la prévention et nous devons axer aussi sur la répression. Dans la vérification au niveau de ce qui se pratique de mieux aux États-Unis, il y a, entre autres, un psychologue du Massachusetts qui a dit... qu'on a lu sa documentation: Un citoyen qui reçoit un billet d'infraction, il l'a dans sa tête pendant quatre semaines, ce qui le force à lever le pied. Il y aura toujours des gens qui ne pourront pas comprendre sans avoir la menace d'être interceptés. Si on veut en venir à augmenter les vitesses, il va falloir plutôt, pour commencer, qu'on comprenne ce volet-là. Et, si les vitesses sont augmentées, peut-être que ce sera accompagné de d'autres étapes, dont, entre autres, le prix des amendes, où que la deuxième pourrait être salée, où la personne pourrait l'amener à se sensibiliser. Mais, avant de penser ou de dire que l'augmentation des vitesses serait intéressante, je pense qu'on a quelques vérifications à faire, on a quelques réflexions à faire.

Mais entre-temps ce que je vous dis, c'est que, dans la réflexion de l'énoncé d'orientation, il faut que la vitesse baisse sur nos autoroutes. L'industrie du camionnage nous demande d'être plus sévères, les camions vont trop vite. Alors, quand je vous disais tantôt qu'on a une stratégie d'implantation, une stratégie de communication, c'est que c'est beau qu'on ait un énoncé qui soit solide, mais il va falloir que ça travaille sur... que ce soit compris sur le terrain. Et, au mois de mai, bien, quand on va rencontrer nos gestionnaires, il faut que nos policiers patrouilleurs comprennent le message que

notre gouvernement, nos partenaires, la population nous demandent d'être plus sévères.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le vice-président de la commission et député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. Fillion, bienvenue. J'ai écouté votre exposé. Vous avez mis sur pied un comité d'experts, que vous avez eu le plaisir de piloter ou d'être président, qui est venu à la conclusion qu'il y avait cinq causes, cinq constatations des causes du bilan routier: vitesse, alcool, inattention, distraction. Je peux vous dire que vous auriez peut-être pu même prendre toutes les données ou tout ce qui est écrit depuis nombre d'années pour en venir à la même conclusion que c'est les mêmes cinq causes qui reviennent continuellement. diagnostic Alors, je comprends que vous avez fait un travail de concernant les infractions, mais sauf que ça revient quasiment partout, c'est toujours les mêmes choses, l'alcool et la vitesse, on en fait mention.

Vous avez dit tantôt qu'il faut quand même que les gens se sentent sécurisés sur nos routes. Vous avez dit aussi que la personne qui a un billet d'infraction l'a en mémoire pendant quatre semaines, des fois plus, dépendamment c'est quoi, le montant puis où est-ce que tu l'es fait poigner. Et nous allons entendre tantôt l'institut de la santé publique qui a déposé un mémoire pas mal complet, là, que je vous inviterais aussi à lire parce que c'est un document qui est riche d'informations. Et, à leur page V en chiffres romains, là, dans l'introduction, ils disent: «Au-delà des interventions précises pour lesquelles existent des données probantes, un constat plus général s'impose: les plus grandes réussites sur la diminution du nombre de victimes [sur] la route appartiennent aux pays ayant retenu la vitesse comme une priorité équivalente à l'alcool. Des pays comme la Grande-Bretagne, la Suède, les Pays-Bas et l'Australie ont adopté une politique gouvernementale de sécurité qui repousse les seuils de mortalité évitable à leur plus bas niveau. Leur vision promeut la technologie comme un moteur pour atteindre des objectifs ambitieux et réalistes. Elle rééquilibre aussi l'importance de la sécurité par rapport aux diktats de la mobilité.»

Alors, c'est pour vous démontrer que dans... Puis vous l'avez bien dit, vous, là, on n'est pas enfermés dans un petit coin, là, il y a des choses qui se passent ailleurs dans le monde qu'on devrait, de temps en temps, aller voir puis se rendre compte qu'est-ce c'est qui arrive.

Je voudrais vous apporter sur votre... Parce qu'à ce que j'ai compris... Puis vous n'étiez pas supposé de participer à la commission, on vous a peut-être tordu un peu le bras pour que vous veniez, dans un certain sens, là. Parce qu'il y avait quatre grandes questions dans la commission, là, cellulaire, la question de la vitesse excessive, la question des motocyclettes et la question...

Des voix: Des conditions hivernales.

M. Tomassi: ...des conditions hivernales. Dans votre présentation, vous n'avez pas touché à aucun peut-être directement des quatre points. Indirectement, oui. Moi, je voudrais vous apporter sur la question de contrôle de la vitesse, hein? L'application, dans ces pays, de technologies comme le photoradar qui permet en quelque sorte... On le voit, là, les études démontrent, dans des pays où

est-ce qu'ils l'ont déjà implanté, que l'introduction d'un photoradar fait diminuer la vitesse automatiquement. Or, je sais que nous allons recevoir l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, qui sont des agents de la Sûreté du Québec, qui, eux, voient le photoradar, là, complètement d'un autre principe, là, où est-ce qu'à mon avis, là, à ce que... parce qu'ils parlent rien que de ça, là, ils ont laissé faire les trois... eux autres, ils ont laissé faire les trois autres, ils parlent rien que du photoradar, là, rien que là-dessus. Ils sont contre puis là ils nous disent, là, des questions, là: l'engorgement des cours municipales, la difficulté juridique, la difficulté technique, l'absence d'inscription de points d'inaptitude. Je voudrais peut-être vous entendre là-dessus.

● (15 h 50) ●

M. Fillion (Luc): Si vous me permettez, dans votre introduction, quand vous avez dit que les cinq causes, ce n'était pas une surprise, vous avez raison. Et il y en avait d'autres. On vous a parlé des cinq... Vous avez raison qu'on n'a pas eu de surprise. Où c'était intéressant cependant, c'étaient les pratiques policières qu'on utilisait pour les contrer, à quel moment, à quelle heure, comment. Ça, ça a évolué, et c'est là que notre recherche et notre travail, qui va se terminer demain soir, va être important.

Votre deuxième volet, c'est le volet technologique. Il fait partie de l'énoncé d'orientation. Quand je disais qu'il y avait les 11 travaux, un des travaux, c'est le volet technologique. On parle des capteurs climatiques et de vitesse. On parle de la planification de l'intervention de contrôle de la vitesse jumelée à l'utilisation des panneaux à messages variables. On parle de l'implantation, intersections problématiques, de la caméra feu rouge. Et on parle du recours au cinémomètre photographique. Ce volet-là a été traité. Cependant, on a axé nos travaux et notre temps sur le comportement humain, c'est-à-dire sur le comportement de nos policiers, policières. C'est-à-dire qu'avec les ressources que nous disposons en ressources humaines, en prenant comme acquis quand arrivent nos accidents, à quels endroits, les sites accidentogènes, on veut en venir à changer l'organisation du travail de nos policiers, policières, qu'ils soient plus efficaces.

Et là rentre en ligne de compte le volet technologique qui pourrait venir en soutien à l'être humain à des endroits, entre autres, où c'est dangereux pour nos policiers, policières de faire le travail. Pensons aux sites de construction, pensons au boulevard Métropolitain à certains endroits, la 138 dans certaines courbes, ça pourrait être intéressant. Cependant, il faut faire attention à l'utilisation de la technologie avec des comparables en Europe. Quand on a été voir les meilleures pratiques, la France est un bon exemple du photoradar. Mais il faut comprendre que la France, à cause de son contexte de l'Union européenne, les pays qui... la réglementation était beaucoup plus sévère dans certains pays. Puis ils doivent passer par la France, et, avec des réglementations différentes, ça a amené un taux de risque très élevé, et la France, par la pression de l'Union Européenne, a été obligé d'intervenir parce que c'était catastrophique.

On n'a pas ce contexte-là au Québec présentement puis au Canada. Cependant, c'est un outil intéressant à voir comment qu'on pourrait l'utiliser. Nos collègues américains, dans le secteur de Boston, sont, depuis deux ans, en pilote avec le photoradar. Je les ai rencontrés à Miami, au mois de septembre, quand on a été voir les pratiques

américaines, et ils nous ont dit: Soyez bien prudents dans l'implantation, parce que notre population n'est pas contente et, après deux ans, la population n'a toujours pas accepté parce qu'on a manqué de communication, on a manqué de partenariat, on a manqué... Alors, faites attention dans la façon d'utiliser la technologie. C'est un outil intéressant qui vient en soutien à l'être humain. Cependant, on ne doit pas l'utiliser à toutes les sauces. Et ils ont peur qu'à Boston les élus abandonnent le projet.

La caméra feu rouge, c'est la même chose. Près de Burlington, ils sont en projet pilote depuis un an. Les résultats sont probants sur certaines intersections où il y avait eu plusieurs mortels. Alors, la technologie, elle a sa place. Et, dans l'énoncé d'orientation en sécurité routière, c'est... D'ailleurs, quand vous allez avoir l'énoncé, d'ailleurs qu'il va nous faire plaisir de vous donner, vous allez le trouver à la page 14, ça va être le chantier technologique.

Et la Sûreté du Québec s'engage auprès de ses partenaires municipaux de mettre son service de technologie — on a un atelier — au service du gouvernement et au niveau des organisations policières pour faire la recherche et réfléchir sur la technologie. Mais, oui, vous avez raison, c'est un volet. Cependant, je voudrais vous dire qu'on a mis nos efforts sur l'organisation du travail au niveau de nos policiers, policières, et le volet technologique est dans l'énoncé.

M. Tomassi: Vous allez avoir un travail à faire vis-à-vis vos membres de l'acceptation du photoradar.

M. Fillion (Luc): Moi, remarquez que je n'ai pas entendu nos partenaires de l'APPQ. Ce que j'ai toujours entendu, entre autres de M. Cannavino, c'est qu'il a toujours parlé qu'il ne fallait pas que la technologie remplace l'humain.

M. Tomassi: Jamais remplacer l'humain.

M. Fillion (Luc): Et le concept de police de proximité, il faut aussi comprendre que, pour le policier et le citoyen, d'émettre un billet d'infraction en main propre, c'est servir le citoyen. C'est de lui indiquer que, par votre vitesse excessive... à 2 km d'ici, il y a un chantier de construction, puis, à la vitesse que vous allez, ça pourrait être dangereux pour les travailleurs puis ça pourrait être dangereux pour d'autres personnes et pour vous-même. Alors, le côté humain d'émettre un billet d'infraction... Je vois sourire le député qui m'a posé la question.

M. Tomassi: ...la population, je ne pense pas, le gars, vous remettez le billet, lui, il dit que vous travaillez à son service.

M. Fillion (Luc): Peut-être pas dans les 30 premières secondes, mais la grande majorité des gens sont très conscients que... Regarde, j'allais vite, j'allais rapidement, puis ce n'est pas prudent. Alors, le côté humain de remettre un billet d'infraction, pour nous, la Sûreté du Québec, c'est servir le citoyen et c'est ce que nos policiers, policières doivent penser. Ce n'est pas un geste économique, c'est un geste de servir.

M. Tomassi: Vous avez amplement raison là-dessus parce qu'à la limite, là, on s'est donné des limites,

50, 100 km. Si tout le monde les respecterait, il n'y aurait pas de billets d'émis puis il n'y aurait pas personne qui en profiterait, ce que les gens disent, là, en réalité. Merci.

Le Président (M. Pinard): Avant de céder la parole aux députés de Portneuf et Montmagny-L'Islet, je voudrais vous lire ce que la Société de l'assurance automobile du Québec a livré: «...[l'augmentation de] la sévérité d'une sanction n'aura pas d'effet dissuasif s'il n'y a pas de certitude qu'elle sera appliquée. Des amendes perçues comme [étant] trop sévères ou injustifiées peuvent avoir des effets pervers chez les policiers qui hésiteront alors à remettre des billets d'infraction.» J'aimerais vous entendre sur ce commentaire.

M. Fillion (Luc): Tout à l'heure, je vous disais que, selon une étude d'un certain psychologue américain du Massachusetts qui disait: Peu importe l'amende, le montant, qu'il soit plus élevé ou moindre, la personne va retenir pendant au moins une moyenne... pendant quatre semaines que... puis ça va la forcer... On parle d'une personne, là, qui... Je veux dire, on ne parlera pas de nos coureurs, là, le petit noyau, là, qui font de la vitesse, mais le citoyen en général va lever le pied parce qu'il a eu un billet d'infraction. Il y a quelques années, quand les hausses d'amendes ont eu lieu, il y a eu une réaction au niveau policiers, policières. Je ne vous cacherai pas que les policiers, policières, c'est un citoyen comme tous les autres. Et qu'il ait parti d'une amende de 25 \$ à x montant, il est quand même conscient que, quand il intercepte le citoyen, il sait quoi ça veut dire au niveau économique.

Je pense que ça vaut la peine de réfléchir, je suis un peu en accord avec... Vous me disiez la SAAQ, M. le Président? Je suis en accord qu'on doit regarder ce volet-là. Et, si vous regardez au niveau de la table gouvernement-industrie du transport lourd, que la prochaine réunion est jeudi, on va parler du PVL... je n'ai pas le bon terme, excusez-moi, le permis de conduire du conducteur où il y a des propositions qui vont être de baisser les amendes, puis avec un plan de récidive très corsé pour que la personne, si elle n'a pas compris du premier moment, bien, à la deuxième, il faut qu'il s'attende qu'est-ce qu'il va lui arriver. Et ça pourrait avoir une incidence sur la réaction des policiers, policières à intervenir beaucoup plus pointu, et en même temps ça donne un message au niveau du citoyen ou de la citoyenne que: Vous savez que, si vous n'avez pas compris avec... Vous savez quelle amende ça vous coûte, bien, le prochain tour, qu'est-ce que ça peut vous emmener.

Alors, je trouve, ce que vous me parlez, c'est intéressant à débattre, c'est intéressant. Et je suis très à l'aise, moi, personnellement, à travailler avec nos partenaires, à regarder ce volet-là, et ça pourrait avoir une incidence bénéfique au niveau de la compréhension au niveau de nos policiers, policières.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, M. Fillion, ce matin, on entendait la Société de l'assurance automobile nous dire qu'évidemment il y avait plusieurs causes de décès lorsqu'on utilise le réseau routier et que

l'élément qui était... puis les causes de décès sont multifactorielles. Par contre, on nous a très bien précisé que le fait d'appréhender un billet d'infraction, c'était l'élément qui était le plus important, qui avait le plus d'influence sur le comportement du conducteur automobile.

Ma question, c'est: Est-ce que vous pouvez déposer les statistiques sur l'émission des billets de contravention sur le réseau supérieur, 100 km, les autoroutes, sur celui des routes de 70 à 90 et sur le réseau de 50 s'il y a encore de ces secteurs-là qui sont sous votre responsabilité? Ça, pour les 10 dernières années. Est-ce que ce serait possible d'avoir ça en main? Parce que vous nous avez dit, il y a quelques instants, que donner un billet au citoyen, c'était lui rendre service. Alors, le fait de ne pas en donner, c'est de ne pas lui rendre service. Alors, moi, je me questionne sur le fait que est-ce que... C'est que les amendes sont trop basses ici? Parce que, vous savez, quand on entre en Ontario, tu as le premier panneau qui t'indique: Si tu vas à 110, l'amende c'est ça; à 120, c'est ça; 130... On est déjà informé en entrant, là, qu'on aura... Alors, il me semble que je vois une relation de cause à effet sur l'émission des billets de contravention et sur le nombre de décès sur nos routes. Je fais une relation avec ça. Est-ce que je suis dans le champ? Première question.

Deuxième question: En regard du travail de la commission parlementaire, est-ce que... Je sais que, lors du début de l'application du règlement sur la ceinture de sécurité, ce n'était pas toujours évident de percevoir et d'appliquer ce règlement-là. Si on interdisait le téléphone cellulaire, est-ce que, pour vous autres, ça va représenter une problématique qui va être difficile à gérer? Et...

M. Tomassi: Le «si» est important.

M. Soucy: Ah oui! J'ai bien dit le «si». C'est bien sûr, tout ça est conditionnel parce que... Et mon autre question, c'est par rapport à la motocyclette. On a vu ce matin, évidemment il y a des accidents de motocyclette qui posent des problèmes. Est-ce que vous vous êtes penchés particulièrement sur les accidents qui touchent les motocyclettes? Puis quelles sont les causes? Est-ce que les causes d'accidents de motocyclette, pour vous, sont les mêmes que celles que vous avez évoquées pour les véhicules automobiles?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Fillion.

• (16 heures) •

M. Fillion (Luc): Oui. Alors, M. le député, j'ai compris trois questions. Je vous demanderais de m'interpeller si j'ai mal compris ou je répons... La première question, au niveau des billets d'infraction, je n'ai pas les statistiques de billets, mais ce serait très facile pour moi de vous les fournir.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous pourrez nous envoyer ça au secrétariat de la commission.

M. Fillion (Luc): Oui, sur les tableaux avec des comparables, je n'ai pas 10 ans, M. le député, mais j'ai quand même trois, quatre ans, là, que je pourrais vous fournir. Mais j'ai des statistiques — au niveau de la statistique, je pense qu'il faut faire attention — au niveau des causes de décès, là, de 2005, 2004, 2003, 2002. Parce que vous comprendrez qu'étant donné qu'on a notre département

des scènes de collision, qu'on a des spécialistes, naturellement ils interviennent sur notre territoire SQ, sur toutes les causes de décès. On a la donnée immédiatement et, par la suite, on produit ces données-là vers la SAAQ. Mais malheureusement eux les reçoivent un peu plus tard parce qu'il faut faire les dossiers, puis vous comprendrez...

Alors, on regarde, là, en 2002, il y avait eu 369 décès; en 2003, 338; 2004, 239; 2005, 366. Ce qui me frappe, puis ce qu'il faut faire attention avec la statistique, j'aurais tendance à dire en 2002, 369, il y en a eu plus là. Puis, non, je m'arrête là parce que 366, 2005, c'est élevé. Et on disait, tout à l'heure, qu'on est d'accord pour dire qu'on est capables d'améliorer le bilan routier, mais, au lieu de parler de décès, j'aimerais mieux parler de baisser le nombre de collisions, parce qu'on ne peut pas contrôler, exemple, un accident mortel malheureusement qu'il y a trois ou quatre victimes, mais on peut travailler sur les causes de collision. Et où est-ce qu'on s'engage à travailler, c'est de diminuer le nombre de collisions, que ce soient de blessés graves, blessés mineurs, et c'est là-dessus qu'on doit se concentrer, à baisser... Et, oui, vous avez raison, c'est que le billet d'infraction est un élément pour sensibiliser la population, mais ce n'est pas le seul élément.

La prévention, ça ne coûte pas cher, puis c'est payant. Regardons simplement la conduite avec facultés affaiblies. Regardons comment nos jeunes se comportent aujourd'hui contrairement à ma génération ou mon père. J'ai vu mes deux ados, qui sont aujourd'hui adultes, réagir tout à fait normalement avec le permis tolérance zéro, le conducteur désigné. Ils n'ont pas de trouble avec ça, eux autres, et ça va très, très bien. Et c'est là la prévention, les campagnes SAAQ, mais, où qu'on va intervenir, où que ça va être payant, c'est... Dans l'énoncé de sécurité routière, avec les partenaires de la SAAQ, MTQ, on s'est entendus qu'on va travailler conjointement, que, quand on va être sur le terrain, sur l'asphalte, en train de réagir pour réduire le nombre de collisions, eh bien la prévention va venir nous appuyer au même moment. On va frapper sur le terrain puis on va frapper également au niveau de la population, au niveau de la radio, des journaux et de la télévision. Ça, c'est une stratégie nouvelle. Quand on regardait tantôt qu'on voit les mêmes causes qu'il y a quelques années, mais d'intervenir en même temps sur le volet prévention et répressif, moi, j'ai confiance qu'on va être gagnants. Ça, c'est la première partie.

La deuxième partie, le cellulaire, je vais vous avouer, M. le député, qu'on ne l'a pas, l'expertise au niveau du cellulaire, mais on est disponibles à travailler. Mes techniciens, on est prêts à dégager nos ressources, mais on a besoin d'aide. Tout à l'heure, quand je vous disais que la distraction au volant, c'est une cause, là, la distraction, il doit y avoir le cellulaire, j'imagine, mais il doit y en avoir d'autres. Ça, ces volets-là, tout est à travailler. On sait qu'en Europe ils ont pris certaines décisions, aux États-Unis il y a eu certaines décisions. Encore là, j'ai tendance à avoir de l'écoute envers le citoyen, citoyenne, qu'est-ce qu'il entend, qu'est-ce que le gouvernement entend faire. Et là c'est là que la Sûreté du Québec, ce qu'on vous offre, c'est qu'avec la Table québécoise de la sécurité routière, la commission parlementaire, la table gouvernement-industrie du transport lourd on est prêts à contribuer et à participer à la réflexion pour voir comment qu'on pourrait contrer la distraction.

Et le cellulaire, c'est un incontournable, on devra... Maintenant, à savoir où on doit... jusqu'à combien de pourcentage le cellulaire cause des accidents, cause des collisions, on a quelques cas, là, on a 10 accidents, là, que mes reconstitutionnistes ont été capables de me dire: Le cellulaire était ouvert, il était sûrement... Mais ce n'est pas assez, là. Je pense que, pour prendre une décision, il faut avoir un peu plus de données. Je pense qu'on va avoir besoin du monde de la santé, des psychologues. Est-ce que l'attention qu'on peut avoir en se concentrant sur un appel puis en même temps de conduire... On va avoir besoin de l'expertise de d'autres partenaires. Mais je peux vous assurer qu'on est très intéressés à travailler ce volet-là, et nos ressources vont être disponibles pour vous aider.

La troisième partie, les motocyclettes, je ne peux pas vous dire que c'est les mêmes causes que dans les autres collisions parce que c'est un groupe d'âge où qu'on a affaire en majorité au niveau des accidents en motocyclette. Et, vous savez, ça ne pardonne pas, la motocyclette, tu n'as pas la même protection que dans un véhicule.

M. Soucy: De quel groupe d'âge s'agit-il?

M. Fillion (Luc): Est-ce que vous me permettez de... Je ne sais même pas si je l'ai, mais je peux déjà vous dire que c'est dans la vingtaine. Et je prends votre question, puis je vais vous revenir. À qui je peux donner la réponse? Au président?

M. Soucy: Toujours à la commission.

M. Fillion (Luc): Regardez, 20, 24 ans ou 26 ans, là, je ne vous mets pas trop dans l'erreur, mais je vais vous arriver avec le bon groupe d'âge. Et c'est la vitesse. Alors, je vous dirais, là-dessus, qu'on ne s'est pas penchés directement sur les causes au niveau de la motocyclette. Mais dans...

Une voix: La SAAQ.

M. Fillion (Luc): La SAAQ, sûrement, oui. J'entends votre collègue député à l'arrière de vous. Cependant, c'est un volet qu'au niveau de l'énoncé en orientation en matière de sécurité routière les motocyclettes, le transport lourd, ils sont dedans. Mais on va avoir à développer, on va avoir à travailler avec nos partenaires de la SAAQ, le MTQ, il va falloir...

Puis il y a une autre donnée aussi qui nous interpelle, le vieillissement de la population, mais beaucoup de baby-boomers qui reprennent goût à la moto. Et je ne veux pas aller trop loin, mais, au niveau de la formation, beaucoup de baby-boomers ont la classe de moto sur leur permis de conduire, mais ils ont été peut-être 25, 30 ans sans en faire, et est-ce qu'on doit ajuster un peu notre formation ou des tests... On aura à regarder parce que la moto prend énormément de popularité.

M. Soucy: Petite question en conclusion pour mon côté, là. Sur les autoroutes, on roule à 100 avec des voies dédiées, des voies séparées et, après ça, on retombe sur le réseau local, connecteur à 90, et il me semble qu'il devrait y en avoir un qui baisse à 80 ou qu'un autre monte à 110 pour vraiment démarquer. Lequel des deux vous semblerait le plus approprié?

M. Fillion (Luc): Je vous dirais, M. le député, que, dans les 11 travaux, quand on parle au niveau intervention policière pratique, ce qui est en train de se travailler présentement, aujourd'hui, une donnée qui va sortir, c'est qu'il est peut-être... on est à se questionner à savoir si on ne devrait pas intervenir plus précisément dans les zones connectrices, c'est-à-dire déjà que la visibilité soit vue, exemple, dans une route avant que le citoyen, citoyenne emprunte la voie rapide, c'est-à-dire le réseau routier, pour le sensibiliser à réduire la vitesse, parce que, quand il est rendu sur l'autoroute, par la suite... Alors, on veut axer nos opérations dans les tronçons connecteurs afin de prévenir déjà le conducteur ou la conductrice qu'on est là, on est présents, réduisez votre vitesse, pour que, quand il va arriver sur le réseau routier, il va avoir encore dans le subconscient que: Regarde, je viens de voir la police, moi, là, ils en ont arrêté un, au lieu d'intervenir peut-être quand la vitesse est prise sur le réseau routier. D'une manière, on va avoir d'autres policiers qui vont être un peu loin, je veux dire, à 50 km plus loin, mais on veut axer nos interventions sur les routes connectrices afin de déjà sensibiliser la conductrice puis le conducteur qu'on est là, réduisez avant d'arriver sur le réseau autoroutier.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Fillion (Luc): Je ne sais pas si...

M. Soucy: Oui, oui. Ça va.

M. Fillion (Luc): Mais c'est nouveau aussi, hein, comme approche.

Le Président (M. Pinard): Alors, on va essayer, là, d'y aller en rafale au niveau des questions puis essayer de répondre plus rapidement aussi et de façon un petit peu plus courte. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Fillion, merci de votre venue. Je veux d'abord vous dire que nous sommes très impressionnés par rapport à toute la description que vous avez faite de votre participation aux différentes tables, jusqu'à plus faim pratiquement, là. Vous êtes très proactif, et, pour nous, comme législateurs, c'est un plus sur toute la ligne.

Je veux partager quelques réflexions, M. Fillion, avec vous. La société québécoise comme les autres sociétés puis les autres peuples ont leurs qualités et leurs défauts, comme les individus, les forces et leurs faiblesses, et on a nos paradoxes également. Est-ce que vous êtes d'accord pour dire que, dans l'ensemble, les Québécois et Québécoises recherchent plus de sécurité, ils sont d'accord avec plus de mesures de sécurité quoique — et ça, c'est le paradoxe — dans notre vie moderne, on veut toujours aller plus vite? Puis je vais faire une parenthèse si vous me permettez. Ça, c'est une affaire de gars puis d'hommes bien plus que de question des femmes, qui sont beaucoup plus sages à ce sujet-là.

● (16 h 10) ●

M. Lelièvre: Non, non, ça a changé.

Une voix: ...des statistiques là-dessus?

M. Deslières: Je suis certain de mon coup. En politique, il faut avoir du pif.

M. Fillion, c'est vrai, là, hein, on cherche, je pense, comme société, plus de sécurité, mais aussi la vie nous mène, puis on veut avoir plus de vitesse. Comment concilier les deux? Voilà le dilemme, hein? Voilà le problème, comment concilier les deux? Vous avez fait mention tout à l'heure qu'il fallait, je pense — je ne veux pas vous interpréter, là, mais ce que j'ai saisi de votre énoncé — ce genre d'équilibre entre la prévention... Puis vous avez utilisé «les moyens de répression», mais je vais utiliser «les mesures coercitives». Ça me convient mieux, à moi. Est-ce que vous pensez que présentement ou, encore plus fortement, dans la prochaine politique il faut rechercher cet équilibre? Parce que vous avez dit vous-même que toute la question de prévention, de sensibilisation était payante, d'accord, et qu'il y avait des limites. M. le Président, vous avez un texte de la société qui dit: Attention, là, les mesures répressives, ça a des limites.

Alors, question, là, entre... Est-ce que vous êtes d'accord avec mon diagnostic de dire: La société québécoise a évolué, cherche la sécurité et cherche... il y a un élément, là, de vitesse qui cause des problèmes de sécurité mais que, dans l'ensemble, dans l'ensemble, tout ça a évolué? Ce n'est pas suffisant parce qu'il y a une mauvaise tendance, là, les lumières rouges s'allument sur le tableau de bord et que... mais quand même, quand même, il y a eu grande évolution au Québec, tout ça, à ce sujet-là.

Le Président (M. Pinard): M. Fillion.

M. Fillion (Luc): Bon. Au niveau de l'évolution, du changement de comportement au niveau de nos concitoyens, regardez, c'est clair, il faut regarder le bilan des années soixante—dix à aujourd'hui, je pense que tout le monde, tous les gouvernements qui ont intervenu pendant cette période-là et les citoyens, citoyennes, on peut tous se dire qu'on peut se dire: Chapeau! Mais, quand je regarde vers l'avenir, quand je regarde demain, au moment où je vous dis que la Sûreté du Québec... Au moment où qu'on a eu la conviction, que les gens, d'autres partenaires nous ont dit qu'on peut l'améliorer, le bilan, c'est un beau défi pour l'organisation de la Sûreté du Québec, il faut poursuivre encore cependant dans le même ordre que dans les 30 dernières années. C'est-à-dire, ce n'est pas un problème spécifique à la police. La police a un rôle à jouer. Cependant, on a encore besoin des citoyens et citoyennes du Québec, on a encore besoin de notre gouvernement, on a encore besoin de nos partenaires pour arriver à un succès au cours des années à venir.

Où est-ce que je vois, M. le député, dans l'intervention au niveau de la prévention et au niveau des interventions coercitives, ce que je dis, ce qui fait différer un peu, là, de ce que j'ai vu de l'énoncé, parce qu'il n'est pas terminé, mais j'ai quand même vu les grandes lignes, c'est qu'on va intervenir en partenariat, c'est-à-dire stratégiquement. Il y a des données qui nous disent qu'on sait quelle journée où on est plus susceptible d'avoir des collisions, on sait entre quelle heure dans... Avec le diagnostic qu'on a fait dans les derniers mois, on sait à quelle heure où la plupart de nos collisions arrivent, on sait dans quel mois où nos accidents... où qu'on est plus vulnérables. Ça nous amène à revoir complètement notre approche et l'organisation du travail et ça nous ramène,

avec un partenaire comme la SAAQ, de voir... Au niveau des interventions de prévention, au niveau des campagnes, on doit voir différemment.

Je vais vous en donner rien qu'un exemple, si M. le Président me le permet, les campagnes pas d'alcool. Pendant x années, on les a toujours faites dans le mois de novembre, décembre. Ça a marché, ça a eu des résultats concrets. Mais là, présentement, la perception du public, c'est qu'ils en font seulement que dans le temps des fêtes. On doit revoir notre fonctionnement. On n'a pas fait des arrestations seulement que dans la période des fêtes, on en fait à l'année longue.

M. Deslières: Donc, vous nous dites qu'on n'en fait pas assez maintenant.

M. Fillion (Luc): Oui, il faut en faire toute l'année. Il faut continuer d'avertir les gens de la prévention, que le mois d'avril sera le mois de la conduite avec facultés affaiblies ou on choisira le juin à cause qu'on a des étudiants, qu'il y a des partys, on choisira d'autres moments. On arrivera avec des campagnes de sensibilisation. Nous autres, on ne sera plus en interaction sur le terrain, mais on va arrêter de passer un message à la population de dire que les pas d'alcool, c'est avant les fêtes. Bien, ça a marché, mais là, aujourd'hui, vous avez dit: La société québécoise a évolué. Eh bien, des opérations de conduite de facultés affaiblies, on a toujours intervenu 12 mois par année, mais les gens ont la perception que: Ils nous surveillent plus dans le mois de novembre. Et, si vous regardez des statistiques de collisions, ce n'est pas là qu'on est le plus élevé dans notre diagnostic quand vous allez voir l'énoncé. Les mois, là, juin, juillet, août, septembre, c'est les mois où qu'on est vulnérables, où qu'on doit agir... nos interventions, où qu'on doit... nos stratégies. Alors, quand vous nous dites... Oui, ça a évolué, mais la Sûreté du Québec doit évoluer aussi. Ce qui était bon il y a 20 ans et c'était bon il y a 10 ans n'est pas nécessairement bon aujourd'hui.

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Deslières: M. Fillion, vous nous avez parlé tout à l'heure d'une série d'éléments, là, qui faisaient en sorte que les accidents, les décès arrivaient, là. On ne les mentionnera pas tous, vous nous les avez mentionnés. Mais vous, vous et vos agents, là, qui êtes sur le terrain, sur les chemins, sur nos routes, nos autoroutes, est-ce que vous ne croyez pas que l'ensemble de notre réseau, qui a été bâti dans les années soixante, soixante-dix, n'est plus — comment dirais-je? — n'est plus à même de faire face au débit, au trafic, à la puissance des voitures, tout ça, et que, dans la configuration, la reconfiguration de notre réseau... Et je pense juste de la façon qu'on construit, qu'on développe notre réseau, il y a à peu près... chaque municipalité demande à avoir, quand il y a un parc industriel, une sortie pour son parc industriel ou une autre, puis tout ça, et là ça vient...

Une voix: Wal-Mart.

M. Deslières: ...un Wal-Mart, un centre d'achats, peu importe, là, on demande des sorties partout, ce qui vient faire en sorte qu'il y a toutes sortes de points qui

vont être des irritants ou des causes possibles de collision. Il n'y aurait pas lieu, là, dans la construction de notre réseau, dans le développement de notre réseau puis dans la reconstruction de notre réseau, d'avoir cette préoccupation constante que plus on va embarquer d'intercepteurs, plus on va avoir des problèmes de sécurité routière?

Le Président (M. Pinard): M. Fillion.

M. Fillion (Luc): M. le député, pour m'assurer que j'ai bien compris, vous me parlez de l'état du réseau routier, je veux dire, vous parlez des infrastructures?

Le Président (M. Pinard): Ce sera votre dernière intervention, puisqu'on a déjà dépassé le temps imparti.

M. Fillion (Luc): O.K. Je veux répondre en partie. Première des choses, je n'ai pas l'expertise...

M. Deslières: ...excusez-moi, M. Fillion.

Le Président (M. Pinard): Allez, M. Fillion.

M. Fillion (Luc): Je n'ai malheureusement... Bien, malheureusement, on ne peut pas être partout, hein? Je n'ai pas l'expertise au niveau de répondre à votre question bien précisément, mais il y a un constat que je suis capable de voir. Je regarde la région de Montréal — moi, je suis un gars de région, j'ai été un peu partout — quand on regarde l'exode des régions, quand je regarde autour de Montréal, on est près de 3 millions je ne sais pas quoi, on est de plus en plus de personnes à rentrer au travail au même endroit. Ça nous amène à voir nos stratégies... Et tantôt le député... Excusez-moi, hein, ce que je retiens... Quand vous me parliez: On ne serait pas mieux d'intervenir dans les connexions ou plutôt sur le réseau, votre intervention où est-ce que vous me dites au niveau... Prenons la région de Montréal. On a intérêt à changer nos stratégies pour intervenir plutôt sur les connexions afin de réduire la vitesse quand ils vont embarquer sur le réseau supérieur.

M. Deslières: Donc, ma question: Est-ce que le réseau est adapté, oui ou non?

M. Fillion (Luc): Je n'ai pas l'expertise, je ne suis pas capable de vous répondre, M. le député, malheureusement. Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. Fillion. Malheureusement, je dois cesser notre échange. Je vous remercie, et nul doute que vous avez enrichi les membres de la commission. Alors, merci beaucoup.

M. Fillion (Luc): Merci beaucoup.

● (16 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, j'inviterais immédiatement l'Institut national de santé publique du Québec de bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, excusez-nous. Vous savez, de notre grande famille de parlementaires,

il y a certains points qu'il faut régler, nous aussi. Alors, permettez-moi, chers collègues, d'introduire l'Institut national de santé publique du Québec, qui est présent cet après-midi par le Dr Richard Massé, président-directeur général — bonjour — et par le Dr Pierre Maurice, coordonnateur scientifique à l'Unité de prévention des traumatismes et de la promotion de la sécurité — bonjour, docteur — et par Mme Diane Sergerie, conseillère scientifique à l'Unité de prévention des traumatismes et à la promotion de la sécurité. Bonjour, madame.

Alors, vous connaissez les règles de la commission, on s'est rencontrés, je crois, il y a 15 jours, sur les véhicules hors route. Alors, nous allons vous écouter religieusement, et par la suite il y aura un échange avec les collègues. Et, comme vous pouvez le voir, le temps malheureusement est limité, et nous allons essayer le plus possible d'être concis, d'avoir des questions plus courtes. Et je vais vous demander également, dans la mesure du possible, de ne pas rallonger les réponses pour faire en sorte que l'ensemble des députés aient la possibilité de discuter avec vous. Alors, M. le président-directeur général.

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)

M. Massé (Richard): Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, merci pour l'invitation de venir présenter nos mémoires. Vous avez déjà eu accès à nos mémoires sur la vitesse. On y a fait référence tantôt, dans la dernière session, et on vous a déposé séance tenante un mémoire sur l'utilisation du cellulaire et ses risques pour la santé, de même que l'exposé que je vais vous faire maintenant avec même certains détails que je ne vais pas rentrer dedans dans la présentation.

L'Institut de santé publique a été créé en 1998 pour supporter le ministre de la Santé et les directions régionales de santé publique du Québec, le réseau de santé, pour avoir une meilleure connaissance des mesures de prévention, on en a parlé tantôt, des mesures de prévention qui pourraient être applicables et une évaluation des politiques, entre autres une évaluation des politiques qui pourraient améliorer la santé des citoyens du Québec. Et c'est à ce titre-là, dans ce cadre de cette partie de mission là de l'institut qu'on vous présente les deux mémoires. On n'adresse pas la question de l'utilisation des motocyclettes ou de la conduite hivernale, puisque ce n'est pas des choses qu'on a eu le temps de développer, de préparer des avis sur ces sujets-là. Notre présentation va donc aborder spécifiquement ces problèmes, et je vais me permettre de résumer, avant de rentrer directement dans la question de la vitesse, cinq principes fondamentaux sur lesquels on base les activités de prévention dans le domaine des traumatismes.

Le premier, c'est que, bien qu'on pense que les traumatismes arrivent au hasard — et c'est souvent une chose que les gens retiennent — effectivement le hasard est une source de problèmes, mais le vrai problème, c'est dû à une transmission d'énergie entre un corps qui doit subitement absorber cette énergie-là, être arrêté... Et, si on prend ça comme étant un problème physique de transfert d'énergie, on dit: Il y a des moyens pour pouvoir limiter les traumatismes ou même prévenir, ce qui nous change de: Ah! Bien, c'est le hasard.

Le deuxième principe, c'est que, dans ces causes, on dit qu'il y a une interaction qui est déficiente entre les personnes puis l'environnement. C'est évidemment l'environnement physique, mais c'est aussi l'environnement social, organisation des lieux, et puis la formation des gens, leurs connaissances, leurs aptitudes. Les questions technologiques ont un impact directement sur aussi la transmission, et puis les objets législatifs, les questions législatives sont majeures.

Troisième principe, les stratégies efficaces en prévention des traumatismes ciblent la plupart du temps un ensemble de facteurs plutôt qu'un seul. Puis on était tout à fait d'accord, on est tout à fait d'accord avec M. Fillion quand lui rétablit ça en disant: Il doit y avoir plusieurs mesures qui sont utilisées en même temps. On va y revenir dans la présentation.

Le quatrième, c'est que les approches persuasives qui sont axées sur les changements de comportement sont généralement inefficaces. Quand on veut seulement dire aux gens: Vous devez changer votre comportement parce que c'est dangereux ou parce que ce n'est pas légal, on sait que ces approches-là, strictement axées sur le changement des comportements sans d'autres mesures, ce n'est pas des mesures qui sont efficaces.

Le cinquième, c'est que les approches qui sont passives parce qu'elles ne nécessitent pas un effort de la part des individus et ne nécessitent pas de changer des comportements, ces actions-là sur l'environnement ou par des biais technologiques sont des approches qui ont un impact significatif sur la santé et qu'on doit utiliser en même temps que des approches de renforcement ou de changement de comportement. Elles doivent être associées aux autres.

Le volet vitesse. On considère évidemment que la vitesse est un des enjeux fondamentaux. Tantôt, M. Fillion disait que c'était une des cinq grandes causes. Nous, dans le fond, il y a deux de ces causes-là qu'on va toucher, la vitesse et puis la question des distractions avec l'utilisation du cellulaire. D'abord, la vitesse parce qu'elle est en cause dans environ 350 décès par année, au Québec, et dans la majorité des 50 000 hospitalisations qui sont liées aux traumatismes routiers qui surviennent chaque année en moyenne. Il y a des fluctuations. On a eu une diminution depuis 20 ans, on a eu une réaugmentation, mais essentiellement on a encore un problème majeur qu'on pourrait réduire. Les rapports de police au Québec attribuent 22 % des décès et 17 % des blessés graves à la vitesse, ce qui est probablement en deçà de la réalité parce qu'en fait vous savez que c'est souvent multifactoriel, ça a été mentionné tantôt. Et, quand on regarde la littérature mondiale, on peut identifier, dans 50 % des cas de traumatismes, de décès, la vitesse comme étant impliquée soit comme le facteur principal ou comme un facteur associé.

● (16 h 30) ●

On sait aussi que la gravité des blessures est associée à la vitesse au moment de l'impact, et ceci est vrai à des vitesses relativement basses. Je vais vous donner un exemple. Par exemple, pour un piéton, on pourrait penser à un enfant en zone scolaire, par exemple, ses chances de survie sont d'environ 90 % si cet enfant-là était frappé par un véhicule qui roule à 30 km/h, ce qui est ça dans les zones qui sont protégées, mais elles sont presque nulles, c'est-à-dire autour de 20 % — donc 90 % à 20 % — si la

personne roule à 64 km/h. Donc, vous voyez, juste un changement de kilométrage qu'on retrouve en ville — les gens à 64 km/h, vous voyez ça souvent — à quel point ça peut changer la survie d'une personne.

Deuxièmement, parce que la vitesse aussi a un impact négatif sur l'environnement — c'est une commission sur le transport mais aussi sur l'environnement — à titre d'exemple, vous savez que les gaz à effet de serre au Québec sont en lien beaucoup aux transports, et puis on parle d'une augmentation de CO₂ de près de 25 % lorsque la vitesse passe de 88 km/h — 90 étant la norme dans la plupart des routes, excepté les grandes autoroutes — à 112 km/h, 25 % d'augmentation de CO₂. Donc, ça aussi, ce n'est pas négligeable.

Enfin, un autre facteur qu'on a tendance à oublier, c'est une question d'équilibre dans notre société, d'habitudes de vie saine, parce que la vitesse est une barrière au transport actif, puis il y a beaucoup de parents, beaucoup de personnes qui se restreignent de marcher ou d'utiliser certaines voies parce qu'elles sont dangereuses à cause des véhicules qui circulent très rapidement, notamment en zone urbaine, mais aussi dans les petits villages. Donc ça, c'est un problème pour toutes ces grandes questions là.

Ce préambule nous rappelle que les conséquences de la vitesse touchent toute la population et pas simplement certains groupes. On pourrait penser aux jeunes, des fois on peut penser aux délinquants, à des groupes qui ont des comportements qui sont problématiques, mais en fait, quand on regarde les données, c'est l'ensemble de la population québécoise qui doit faire un acte de conscience.

On sait que trois à quatre Québécois sur cinq ne respectent pas les limites de vitesse dans des zones soit de 50, de 90 ou de 100. Donc, c'est la grande majorité des Québécois, ça a été mentionné tantôt. Et ces dépassements-là sont significatifs, puisque la très grande majorité de ceux-ci, c'est de 20 km/h et plus à chaque fois qu'ils sont pris en infraction. Et les trois quarts des infractions sur la route sont dues à la vitesse. En fait, il y a 600 000 infractions pour vitesse qui sont données à chaque année, au Québec.

La vitesse, qui est l'un des facteurs importants de risque de traumatisme, nécessite une approche multifactorielle, je l'ai mentionné tantôt, mais cela ne signifie pas que l'éventail des mesures disponibles soient toutes égales par ailleurs, il y en a qui sont plus efficaces que d'autres. Pour obtenir une réelle diminution du bilan des victimes, il faut choisir des interventions qui ont démontré un effet significatif, et on vous en présente trois: la première — et ça va être très technologique — c'est l'utilisation de limiteurs de vitesse soit adaptatifs ou maximale; le deuxième, ça va être le contrôle de la vitesse sur le réseau routier; le troisième, c'est les approches d'apaisement de la circulation.

En premier lieu, les limiteurs de vitesse adaptatifs parce que ceux-là sont passifs, ils sont mis sur le véhicule, ils fonctionnent. Que ce soit le jour, le soir, la nuit ou en facultés... comme on voudra, ces limiteurs-là fonctionnent, et ils auraient le potentiel de réduire significativement la vitesse sur les routes, l'ensemble des routes du Québec, puisque c'est le véhicule qui limite la vitesse, dépendant des zones dans lesquelles il est. Ce problème-là réduit les problèmes à la source. Ce dispositif s'adapte à la vitesse autorisée sur une commande automatique et agit sans l'intervention du conducteur. De plus, c'est un dispositif qui permet au conducteur de

neutraliser son emploi de façon temporaire pour effectuer un dépassement ou réagir en cas d'urgence jusqu'à environ 20 % de la valeur limite.

Il y a des pays comme la Suède, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas — vous voyez que ces pays-là reviennent souvent dans les comparatifs — qui ont expérimenté ces limiteurs de vitesse adaptatifs intégrés aux véhicules et qui ont conclu que ces technologies étaient fiables et sécuritaires. Et certains de ces pays-là envisagent de le rendre obligatoire dans la prochaine décennie. Donc ça, c'est des choses pour lesquelles il y a même une acceptabilité. On parle en Suède, par exemple, 70 % à 80 % des utilisateurs qui jugeaient que c'était efficace puis que ce serait acceptable pour eux.

On est bien conscients que ces limiteurs de vitesse adaptatifs là ne sont pas pour aujourd'hui. Il faudrait commencer par l'implanter dans certaines cohortes puis l'évaluer. Mais, en attendant qu'on puisse arriver à un mode de contrôle comme celui-là qui serait très efficace, il existe déjà des limiteurs de vitesse maximale. À court terme donc, il y a déjà sur les camions du Québec... les flottes de camions sont équipées de ces limiteurs-là, et on sait que les limiteurs de vitesse maximale pour les camions sont déjà quelque chose qui est prôné par l'association canadienne et l'association québécoise de camionnage pour tous les camions de 10 000 kg et plus et qu'on peut bloquer les vitesses à 105 km/h. Au Québec, on pourrait même envisager de l'appliquer sur les camions de 3,5 tonnes, donc même de moindre grosseur, comme c'est le cas en Europe depuis 2001. Bien sûr, par sa conception même, ce dispositif ne s'applique que sur les grandes routes, on dit 100 km/h et plus, puisque c'est la vitesse maximale, mais déjà ce serait un impact significatif quand on regarde certains des traumatismes liés aux véhicules lourds au Québec.

La deuxième stratégie, parce que ça, c'est très technologique... On arrive à la deuxième stratégie qui est le contrôle de la vitesse. Pour réussir à dissuader les conducteurs d'enfreindre la loi, il faut augmenter de façon significative la perception d'être arrêté. Ça aussi, ça a été mentionné tantôt et c'est un facteur très important, c'est la condition principale, bien avant le coût des infractions. Et la meilleure façon d'y arriver est d'augmenter l'intensité réelle des contrôles. Il y a deux moyens évidemment de faire ces contrôles-là. Le premier, c'est les contrôles policiers traditionnels, et, pour ça, bien il faut augmenter le nombre de réalisations des programmes d'application sélectifs, les réajuster, comme M. Fillion disait tantôt, tenir compte de l'évolution de la conduite automobile au Québec. Et on pense que ça doit être renforcé, ça nous apparaît essentiel.

La deuxième, c'est la question de la photoradar ou du cinémomètre qui, même s'il est supérieur au contrôle policier traditionnel, ne peut pas le remplacer partout. Et j'aimais beaucoup tantôt la position de dire: C'est un outil technologique qui est très prometteur, qui peut avoir des impacts significatifs, mais il ne remplace pas le contrôle qui est fait par les personnes, il doit s'y ajuster, s'y adapter, le compléter. Il doit surtout avoir besoin d'une évaluation des endroits où est-ce qu'on va le faire, on va l'appliquer — on pourrait appeler ça des points à risque — pour être sûr que ces endroits-là, qui sont des points où est-ce qu'il y a plus de décès, sont plus liés à la vitesse qu'à d'autres problèmes qui peuvent être liés à

la route ou à d'autres conditions associées. Donc, c'est vraiment important de faire une évaluation et c'est même une des conditions pour que ces cinémomètres-là soient bien acceptés par la population. Sans ça, ils vont penser que c'est juste une façon de faire de l'argent, et ça va induire d'autres facteurs de résistance.

Il a été utilisé largement non seulement en Europe, mais aussi en Australie. L'exemple australien est probant. Au cours de quatre ans qu'ils l'ont utilisé de façon régulière avec 60 appareils qui étaient mis en place, on a connu une diminution de 18 % du nombre d'accidents avec victimes et de 28 % à 40 % des blessures graves. Donc, on sait que c'est quelque chose qui peut être utile si c'est bien utilisé en lien avec les autres mesures de contrôle. Ces résultats ne sont pas uniformes partout et varient selon le milieu rural, urbain, la zone de vitesse, le type de route, les heures, etc. Parmi les conditions qui rendent le cinémomètre efficace, il faut absolument choisir ces sites qui vont être contrôlés là, je veux réinsister là-dessus.

Une autre condition qui ajoute à la crédibilité au contrôle des photoradars consiste à déterminer au préalable des seuils de tolérance homogènes partout. Ça aussi, c'est important, parce que, si on fait varier ça à travers la province, les gens ne sauront plus à quel saint se vouer, puis, à ce moment-là, ça va entraîner de la confusion et une désapprobation d'un outil qui peut être fort utile.

Enfin, la mesure ne devrait pas être dissociée du système de points d'inaptitude, ce qui tendrait à banaliser, à renforcer le sentiment qu'il s'agit d'une infraction mineure. En fait, pour nous, une infraction pour vitesse, c'est une infraction qui cause actuellement autant de dommages que l'alcool. Donc, il faut la considérer comme une infraction majeure au même titre que la consommation d'alcool.

Enfin, l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation est la troisième stratégie que nous privilégions. Plus précisément, nous référerons à des aménagements physiques qui agissent sur l'ensemble des conducteurs en les contraignant de ralentir. On peut penser à des rues étroites, à des trottoirs larges, à des zones de 30 km, à des carrefours giratoires, à des dos d'âne allongés, toutes ces mesures qui sont déjà largement implantées en Europe, qui sont applicables au Québec et qu'on commence à implanter, mais pour lesquelles clairement on a du développement à faire. L'approche d'apaisement de la circulation, ou qu'on appelle en anglais «traffic calming», a montré des effets positifs sur la réduction des vitesses en milieu urbain et résidentiel mais s'applique aussi aux routes collectrices et même aux routes principales.

Enfin, dans le document de consultation, on parle des amendes. Je veux réitérer le fait que le coût des amendes est un volet important, mais, au-delà du coût des amendes, c'est surtout la perception du risque d'être pris qui est le facteur principal.

Je vais aller maintenant, pour des questions de temps, au téléphone cellulaire, à l'utilisation du téléphone cellulaire. L'Institut de santé publique considère que son utilisation lors de la conduite automobile constitue un enjeu important de santé publique en raison de son impact potentiel en termes de morbidité puis de mortalité. On en glissait un mot tantôt, on sait que les taux de possession de cellulaires ont augmenté significativement au cours des dernières années, presque 12 fois en 12 ans. Donc, vous voyez l'augmentation graduelle. D'après les résultats des

sondages, une proportion importante des automobilistes utilisent leur téléphone tout en conduisant. Léger & Léger et *La Presse canadienne* ont montré que 54 % des gens qui avaient des cellulaires les utilisaient en conduisant. Donc, c'est une pratique qui est largement répandue.

Les effets négatifs du cellulaire sont dus au fait qu'il constitue une distraction importante qui entre en compétition avec la tâche principale qui est celle de conduire. On a recensé 58... Je vais avoir besoin d'un petit peu d'extension de temps, M. le Président. Les 58 études expérimentales qui ont été recensées ont été examinées, et toutes, sauf une, rapportent une diminution de la performance des conducteurs quand ils utilisent le cellulaire — toutes, sauf une étude — une augmentation du temps de réaction de freinage, une augmentation du temps d'adaptation pour maintenir une distance intervéhiculaire sécuritaire, une réduction du champ périphérique, un peu comme on voit avec les gens qui conduisent rapidement, donc des facteurs qui sont principaux pour les mettre à risque d'accident. Non seulement il a été démontré que l'utilisation du cellulaire détériore la performance du conducteur, mais nombre d'études ont également établi que l'utilisation du cellulaire augmente les risques de collision et de blessure, de décès. 11 études épidémiologiques consultées montrent que l'utilisation du cellulaire augmente ces risques-là de quatre fois, de 400 %.

Une des meilleures études qui a été faite, c'est une étude québécoise, faite par Mme Laberge-Nadeau à Montréal, que plusieurs d'entre vous connaissez peut-être, qui elle... Les conclusions de cette étude-là disent que les gens qui ont un cellulaire — là, on ne regardera même pas s'ils l'utilisent ou ne l'utilisent pas, on sait qu'ils l'utilisent souvent — ont 40 % de plus de risque que les autres. Juste le fait d'avoir un cellulaire, donc de pouvoir être dérangés, entre guillemets. Par contre, ceux qui utilisent le cellulaire au moment de la conduite, en conduisant, ceux-là augmentent de 500 % leur risque d'avoir un accident pendant cette période-là. Donc, c'est quelque chose qui n'est pas banal, et il y a une relation dose-réponse évidemment entre l'utilisation du cellulaire et puis les risques d'accident.

En ce qui concerne les lois, il y a 40 pays qui interdisent...

● (16 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, docteur, est-ce que vous pourriez conclure pour qu'on puisse prendre le plus de temps possible pour échanger avec vous? Parce que c'est formidable, le travail que vous avez fait.

M. Massé (Richard): Je conclus, j'arrive à la fin. En ce qui concerne les lois, 40 pays interdisent l'utilisation du cellulaire, et la plupart d'entre eux interdisent le cellulaire à la main... les gens qui l'utilisent à la main. Il y a seulement deux pays qui utilisent le cellulaire à la fois à la main et mains libres. Actuellement, il est évident, d'après toutes les études, que le cellulaire à la main et le cellulaire mains libres ont le même effet sur la nuisance que ça peut comporter parce que ça provoque des problèmes visuels puis des problèmes cognitifs, qui sont les deux éléments principaux pour être capable de conduire de façon adéquate. Compte tenu qu'il y a le même risque pour l'utilisation du mains-libres et l'utilisation du cellulaire en main, compte tenu qu'on sait que c'est un risque majeur

et qu'on peut réduire ce risque-là, on recommande de bannir au complet l'utilisation du cellulaire, et mains libres et en main, au Québec.

Ceci dit, on est conscients que ce n'est pas quelque chose qui est nécessairement prêt et qui va être fait pour demain. Et, si jamais on ne pouvait pas bannir l'utilisation complète du cellulaire, à ce moment-là on pense que la solution qui devrait être mise, c'est... Si jamais on ne bannit que l'utilisation du mains-libres, ce qu'on pense qui est une chose qui peut être dangereuse parce que d'aucuns vont croire qu'on peut le légitimer, on pourrait même augmenter cette utilisation-là et donc accroître les risques, on pense que ça doit absolument être associé à une mesure d'évaluation qui, après deux ans ou trois ans, nous permettrait de rétroagir et puis de dire si effectivement on ne devrait pas passer à y aller complètement si jamais des gens avaient une approche étapiste. C'est la conclusion.

Le Président (M. Pinard): Merci, docteur. La liste des 58 études que vous avez analysées, regardées, est-ce qu'on... Moi, je ne l'ai pas retrouvée dans le dossier que vous nous avez remis, est-ce que...

M. Massé (Richard): C'est dans le mémoire. Vous l'avez à...

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'on le retrouve, par exemple, dans les documents que vous venez de déposer?

M. Massé (Richard): Bien, dans l'allocation que vous avez...

Une voix: Pas l'allocation, le mémoire.

M. Massé (Richard): Dans le mémoire, dans le mémoire que vous avez ici, là. On vous a déposé un mémoire séance tenante.

Le Président (M. Pinard): Oui, oui. C'est dans le dernier mémoire?

M. Massé (Richard): Dans ce mémoire-là... cellulaire, ils sont dedans.

Le Président (M. Pinard): Bon. D'accord. Permettez-moi que je vous dise que je suis un peu surpris qu'au niveau de l'institut de la santé du Québec vous ayez pris connaissance de 58 mémoires, alors que, depuis ce matin, on nous dit qu'elles sont très, très rares, les études qui ont été faites sur le cellulaire. Alors, je vous remercie infiniment, et soyez sûrs qu'on va vraiment prendre connaissance, un, de ce que vous venez de nous dire et également que nous avons maintenant un point de référence en ces études.

Nous allons débiter immédiatement. Et, comme tout à l'heure il y avait certains députés, là, qui avaient demandé de prendre la parole, alors le député de Montmagny-L'Islet, le député de Gaspé, le député de Beauce-Sud, alors, M. le député de Gaspé, est-ce que vous êtes prêt?

M. Lelièvre: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, allons-y.

M. Lelièvre: Je suis toujours prêt.

Le Président (M. Pinard): Nous avons 15 minutes.

M. Lelièvre: Je l'étais auparavant. Bonjour. Effectivement, comme conducteurs, on a tous... les députés ont tous des cellulaires, faites-vous-en pas avec ça, là, et parfois deux, un dans la voiture, puis un portable, puis tout ça, et les constats qu'on doit faire, on doit les partager avec vous parce que je pense que c'est une réalité.

Moi, j'ai beaucoup d'appréhensions concernant les décès qui surviennent puis concernant l'usage du cellulaire, parce que, comme le président le disait tout à l'heure, ce matin on nous disait qu'il n'y avait pas beaucoup d'études, et là vous faites la démonstration aujourd'hui qu'il y en a. Bon. C'est sûr qu'il y aura des recommandations qui vont venir plus tard, là, à la fin de nos travaux, concernant l'utilisation de ces appareils. Parce qu'il y a aussi ce qu'on appelle communément les pagettes, hein? Lorsqu'on circule puis là qu'on est attaché à la ceinture, puis qu'on a ça à la ceinture, la ceinture de sécurité, il arrive aussi qu'on peut avoir des difficultés ou des distractions.

Les véhicules lourds, vous en avez parlé quand même assez abondamment dans le début de votre présentation, qui ne sont pas nécessairement impliqués dans beaucoup, beaucoup d'accidents d'après ce qu'on peut voir, 130 dans une année, qu'on nous a donné dans les statistiques... Moi, je regarde les appareils pour limiter la vitesse, je pense que, sans nuire à l'industrie, il y a possibilité, oui, de fixer une norme. Et j'ai regardé un petit peu qu'est-ce qui se faisait ailleurs, en France, et j'ai vu que certaines entreprises se sont dotées de chartes au niveau de leurs employés, des chartes de sécurité routière, des primes à la qualité, la réduction du temps de travail, c'est-à-dire interdiction de circuler après 20 heures, et également les fins de semaine également, pas de travail pour éviter l'endormissement au volant qui est une des causes principales des accidents. J'aimerais ça vous entendre là-dessus parce qu'ils proposent également d'augmenter les temps de repos. Donc, c'est toute une panoplie qu'ils ont mise en place de façon volontaire parce que ça a été une entreprise ou des entreprises qui ont décidé de faire ça.

M. Massé (Richard): D'abord, vous avez raison de voir toute une panoplie de mesures. Et c'est un problème qui est spécifique, le camionnage, il y a beaucoup, beaucoup d'enjeux qui sont liés à ça, qui sont de diverses sources, et il ne faut pas confondre nécessairement les problèmes de camionnage avec tous les autres problèmes de circulation. Ce que, nous, on voulait mettre de l'avant, c'est qu'il y a des mesures sur le contrôle de la vitesse qui font partie de cette série de mesures là pour limiter les risques reliés aux camions et que l'entreprise du camionnage est d'accord. Et je pense qu'à titre d'exemple, pour le Québec et au bénéfice de la population, même s'il n'y a pas un très grand nombre d'accidents, ce serait déjà une plus-value significative que d'introduire ce qui est déjà mis dessus... En fait, juste le mettre en force, le limiteur de vitesse maximale pour les camions, ce serait déjà un point majeur. Peut-être qu'on a des compléments sur

l'ensemble des autres mesures pour le camion. Je ne sais pas si vous êtes intéressés à ça. As-tu quelque chose de spécial à dire sur les camions... particulier?

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme Sergerie.

Mme Sergerie (Diane): En fait, on n'a pas fait cette étude-ci sur les camions, mais tout ce que je peux dire de mémoire, que je rapporte, je pense, dans une phrase ou deux dans le document, c'est que les camions sont impliqués... par rapport à leur nombre et au kilométrage parcouru, ils sont quand même impliqués plus que la moyenne des autres types de véhicules à moteur. Donc, c'est peut-être une perception qu'on a, là, parce qu'en termes de nombre il y en a moins, mais l'importance des dommages causés en termes de gravité à cause du poids, de l'énergie, etc., donc c'est quand même une mesure qui est significative autant pour la réduction des blessures parce qu'on sait que le poids, quand il y a une collision, ça a un impact important pour augmenter la gravité, mais aussi je pense qu'au niveau environnemental la réduction de la vitesse a un impact important.

Le Président (M. Pinard): M. Maurice, un complément?

• (16 h 50) •

M. Maurice (Pierre): La difficulté avec les mesures volontaires, c'est que c'est une industrie qui est fortement compétitive et puis que c'est difficile de demander à une compagnie d'être plus sévère, d'avoir des normes plus strictes envers ses chauffeurs qu'une autre industrie. Alors, vous savez comme moi qu'au terme de tout ça, là, c'est le profit qui compte. Alors, c'est beaucoup mieux d'arriver avec des mesures qui touchent l'ensemble de l'industrie que de s'attendre à des mesures qui sont appliquées sur une base volontaire.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, M. le Président. J'ai simplement quelques petites questions en rafale. Les dos d'âne, vous m'avez surpris un petit peu. Je ne sais pas comment vous gérez ça l'hiver, là, vous?

Une voix: ...

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Non?

Mme Sergerie (Diane): Bien, en fait, on parle...

Le Président (M. Pinard): Mme Sergerie.

Mme Sergerie (Diane): Il y a deux types de dos d'âne. On parle des dos d'âne allongés, qui ne sont pas une petite bosse comme on peut voir dans les stationnements, mais qui sont sur une largeur beaucoup plus importante, donc. En principe, ça existe déjà dans plusieurs quartiers. Ce n'est pas un impact majeur parce qu'on ne va pas poser ça évidemment sur une grande route, sur une collectrice ou sur une route secondaire. C'est surtout dans les quartiers résidentiels où là il y a une densité de piétons, etc. Donc, ça ne semble pas être problématique là où c'est déjà installé.

M. Massé (Richard): Moi, je l'ai dans ma municipalité, et ça fonctionne très bien.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Même en hiver?

M. Massé (Richard): Oui, oui, même en hiver.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Parce que, tout à l'heure, je crois qu'il a ajouté les routes régionales.

M. Massé (Richard): Bien, là, il faut adapter des mesures, là. Il faut faire attention parce que chacune des mesures doit être adaptée en fonction de la situation, on ne peut pas les prendre...

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, c'est beau, j'avais... C'est parce que vous avez dit... Aussi, on parle des camionneurs, ça fait longtemps qu'ils utilisent les CB, eux, et ce n'est pas vraiment problématique depuis le temps qu'ils... Vous comparez ça au cellulaire de quelle façon?

M. Massé (Richard): En fait, toute mesure qui va réduire l'attention du conducteur sur son objectif principal peut avoir un effet négatif sur sa concentration, donc un effet cognitif, et sur sa concentration visuelle. Le CB fait partie de ces mesures-là, puis, nous, on pense que toutes ces mesures-là sont à risque. Quand vous dites que ça n'a pas été démontré que c'est plus à risque, je ne sais pas, je n'ai pas vu d'étude qui montrait que c'était moins à risque que d'autres choses.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Vous dites, à la page 107: «Des limites de vitesse crédibles constituent la première mesure de respect volontaire des vitesses légales.» Êtes-vous d'accord qu'on augmente la vitesse à 110 km/h sur nos autoroutes?

M. Massé (Richard): Oui. C'est difficile pour nous de se prononcer sur une limite. Ce qu'on peut vous dire, c'est que la vitesse en soi est un risque. À chaque fois qu'on va augmenter la vitesse, on va augmenter les risques de traumatisme puis la sévérité des traumatismes. Et on va malheureusement toujours avoir besoin d'un intervalle de sécurité, ne serait-ce que dû aux appareils pour mesurer la vitesse, pour laquelle on sait qu'il y a des marges de confiance à respecter. Conclusion, quand vous allez augmenter la vitesse, vous allez être obligés de garder une marge quand même, compte tenu des appareils pour la mesurer. Et dans le fond ce que vous faites, c'est que vous augmentez la tolérance non seulement sur ces routes-là, vous l'augmentez sur l'ensemble des autres routes indirectement — la discussion qui a eu lieu tantôt à cet effet-là — et puis vous vous trouvez aussi à devoir garder une marge de sécurité. Est-ce que ce doit être 100 ou 110? Nous, on ne peut pas juger ça. À chaque fois que vous l'augmentez, vous augmentez le risque. Ça, on peut vous dire ça.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Beauce-Nord. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je vais vous poser trois, quatre questions

en cas que je n'aie pas le temps de revenir. On parle beaucoup des cellulaires, empêcher les cellulaires. Moi, je pense que, si, demain matin, on disait: Toute personne qui utilise un cellulaire doit s'immobiliser pour parler à son cellulaire, avez-vous pensé qu'à peu près tout le monde en a, des cellulaires? Je pense, ce serait encore plus dangereux, sur le bord des routes, que tout le monde arrête puis reparte, prenne la route après. Je ne sais pas si on réglerait un problème. Il y a ça que j'aimerais vous entendre.

Et puis on a parlé de... Moi, l'état des routes, vous savez que... Je pense qu'éviter un nid-de-poule qui a un pied de profond, c'est encore plus dangereux qu'un cellulaire parce qu'on perd le contrôle, souvent les gens perdent le contrôle, et puis ça cause des accidents. La pesanteur des camions. Au Québec, aux États-Unis, le transport n'est pas le même. Et puis le virage à droite. On a le virage à droite à Québec. On va à Montréal, on n'a pas le droit de virer à droite.

M. Massé (Richard): D'abord, pour ce qui est du cellulaire, je pense qu'on a été assez clairs pour dire qu'il y avait un risque significatif qui était lié au cellulaire. Je vous invite à lire le mémoire à cet effet-là. Mais les études sont très claires qu'il y a un risque et que, si on veut laisser le cellulaire, on va payer une conséquence importante en termes de fardeau de mortalités puis de morbidité au Québec, et ça, je pense qu'il faut en tenir compte.

Puis peut-être qu'on a ensemble des habitudes à changer. Je dis ensemble parce que, moi aussi, j'ai un cellulaire, je suis comme vous, je l'ai fermé tantôt. Mais tout le monde, on doit arrêter ça.

Pour ce qui est des états des routes, je suis d'accord avec vous, évidemment ces conditions-là sont significatives, il faut les corriger, mais, nous, on n'a pas d'étude sur l'état des routes.

Pour ce qui est de la pesanteur des camions, la même chose, nous, on n'est pas le ministère des Transports. À moins que vous ayez quelque chose là-dessus.

Pour ce qui est du virage à droite, là je vous référerai à un mémoire qu'on a déposé déjà à une commission célèbre pour laquelle on était en défaveur de l'autorisation du virage à droite, et on attend toujours l'évaluation de cette mesure-là qui a été implantée.

Le Président (M. Pinard): Merci, docteur. Tout en souhaitant la présence du député de Beauce-Nord. Vous êtes toujours un actif au sein de la commission, M. le député. Alors, M. le député de LaFontaine et vice-président de la commission.

M. Tomassi: Merci et bienvenue. Et, comme tantôt vous étiez dans la salle, je l'ai dit à l'inspecteur-chef de la SQ, votre mémoire est pas mal... abondamment question... vous faites le tour des problématiques. Il y a une question que vous touchez indirectement, là, que vous ne touchez pas, c'est tout la question, là... vous semblez dire que la vitesse est importante, et il faut aller à la source du problème. Une des problématiques, la SAAQ et le MTQ sont venus nous dire ce matin, c'est la question des jeunes, beaucoup de jeunes. Les jeunes et la vitesse vont de pair. Presque la moitié des incidents ou des infractions qui sont donnés qui ont rapport à la

vitesse sont donnés à des jeunes, hein? Il y a une statistique qu'il y a 19 % des infractions avec les points d'inaptitude qui sont données à des jeunes conducteurs, 33 % des infractions pour grand excès de vitesse, c'est-à-dire plus que 45 km/h, et 45 % des infractions pour vitesse ou actions imprudentes.

Alors, on peut voir que cette problématique des jeunes conducteurs, avec la problématique de la vitesse, est grandement témoin, ce que face à la population... qu'un gouvernement, limiter avec des limiteurs de vitesse tous les gens quand peut-être le problème vient d'une portion de la population, je me dis: Des fois, on essaie de mettre la ceinture, les bretelles puis peut-être même le crochet à ses pantalons pour être sûr qu'ils ne tomberont pas. Je ne vois pas la nécessité. Mais vis-à-vis cette conséquence des jeunes, hein, parce que c'est là, le problème, là, on peut le démontrer... qui démontre que les jeunes et la vitesse vont ensemble, les cours de conduite, vous n'en parlez pas dans votre document, les cours de conduite qui ont été un cours, quand j'y ai été, très facile, là — tu rentrais là, c'était rien que la présence qui comptait, le reste... — vous ne pensez pas que l'implantation d'un cours obligatoire avec une revue plus en profondeur des incidents, des conséquences de la vitesse, de la façon de conduire n'apporterait pas peut-être quelque chose de meilleur à notre bilan de la sécurité routière?

M. Massé (Richard): D'abord, je vais commencer pour la vitesse puis je vais laisser Mme Sergerie continuer pour les autres mesures. Mais, pour la vitesse, je vous réitérerais un chiffre qu'on vous a donné, que trois à quatre conducteurs du Québec sur cinq font des excès de vitesse, et la très grande majorité, 20 km/h et plus. Et donc ça inclut beaucoup des adultes, là. Ça fait que, quand on a la perception que c'est beaucoup les jeunes, le message que je vous donne, c'est que les chiffres qu'on a, c'est que c'est beaucoup tout le monde. Donc, quand on fait des campagnes, je pense que ce que, nous, on dit, c'est qu'il faut cibler l'ensemble des personnes. Évidemment, il y a des messages spécifiques qu'il faut adresser parce que les gens ont des attitudes différentes. Donc, il faut adapter les messages, mais les messages doivent être adaptés à l'ensemble de la population, et les mesures de coercition doivent être pour l'ensemble des gens. Ça fait que, pour la vitesse, on dit: Nous, on pense que ça prend une stratégie qui est «at large» si on veut être efficaces.

Ceci dit, il y a d'autres mesures spécifiques pour les jeunes, je vais laisser Mme Sergerie parler des autres mesures.

Le Président (M. Pinard): Madame.

Mme Sergerie (Diane): Bien, en fait, quand on dit qu'il y a 75 % des conducteurs québécois qui enfreignent la vitesse, ça, c'est des enquêtes d'observation, c'est-à-dire qu'on regarde les gens passer puis on dit: Il y en a trois sur quatre, quatre sur cinq, un sur deux. C'est tous les groupes d'âge compris, et puis tous les groupes d'âge sont victimes des blessures quand ils ont des collisions, parce que la vitesse est un facteur dans l'ensemble des collisions, peu importe, même à des basses vitesses. Donc, tout le monde est à la fois responsable et victime de ça. Et surtout les mesures qui fonctionnent, que ce soit du contrôle par cinémomètre, par contrôle policier ou les autres, elles

s'adressent à l'ensemble des conducteurs. Pour que ça marche, il faut qu'il y ait un taux d'arrestations élevé. Si on arrête un conducteur sur six, on va réussir à baisser la vitesse pour tout le monde, et ça, je pense que c'est important de le comprendre.

Pour les cours de conduite, à la page 47 du document, on en parle et en fait on dit qu'il n'y a aucun bénéfice. Toute la littérature mondiale affirme qu'il n'y a aucun bénéfice en termes de sécurité aux cours de conduite. Il y a même des effets pervers, parce que ce que ça fait, c'est que ça fait en sorte que les jeunes prennent leur permis plus jeunes en disant: Bon, bien, on suit des cours. On a notre permis. Donc, ça les expose, plus jeunes, aux risques et ça a même augmenté le taux de blessures chez les jeunes.

• (17 heures) •

M. Tomassi: Oui. Ça n'enlève pas le fait de dire: Tu instaures un cours de conduite, mais tu laisses la... que le gouvernement a mis en place, disons, par étapes, tu obtiens ton permis de conduire par étapes. Parce que je me dis, moi: Vous avez amplement raison de dire que 75 % de la population du Québec fait de la vitesse. C'est sûr et certain, si vous êtes dans une zone de 50, puis la personne, quand vous faites votre enquête, est à 60, elle a fait de la vitesse. Mais on est conscient aussi que le risque, pour un conducteur, de causer un accident quand il fait de la vitesse, statistiquement parlant, démontre que les jeunes ont le réflexe des fois un peu moins aiguisé qu'une personne qui a une certaine expérience à la conduite.

Or, statistiquement parlant, quand ils disent que les jeunes conducteurs sont impliqués en plus grand nombre dans des accidents de voiture ayant une vitesse que des personnes, M. et Mme Tout-le-monde, qui conduisent peut-être avec un 5 km ou un 10 km de vitesse supplémentaire, mais n'ayant pas causé d'accident, là... Vous me comprenez? En voulant dire: La vitesse, oui, peut causer un problème, mais il faut retourner à la source, là. Ce n'est pas parce que quelqu'un fait 5 ou 10 km de vitesse supplémentaire qu'il va causer un accident. Mais est-ce que la perception ou la manière que le jeune conduit, que ce soit un dépassement sur une voie double... pour être capable de réfléchir à est-ce qu'il va avoir le temps de faire le dépassement ou ne pas avoir le temps de faire le dépassement, un adulte peut-être va le voir plus sur le risque qu'il y a à prendre que le jeune. Un peu, là.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme Sergerie.

Mme Sergerie (Diane): En fait, quand on regarde l'implication des jeunes dans les accidents puis les collisions, ils sont un peu plus représentés par rapport à leur groupe d'âge, mais, en termes de nombre, les 35-64 sont aussi nombreux à faire des infractions puis à être impliqués dans les collisions impliquant la vitesse. Donc, en termes de nombre, là, il y a autant d'autres groupes. Si on ciblait des mesures uniquement sur les jeunes, on passerait à côté du deux tiers des conducteurs qui ont été impliqués dans les collisions pour vitesse. Donc, on passerait à côté de la majorité du problème.

Est-ce qu'un cours peut sensibiliser davantage un jeune à dire... compenser pour l'expérience? C'est ce qui est démontré en fait dans la littérature, c'est qu'il n'y a que le temps et l'expérience qui viennent effectivement faire en sorte qu'il est de moins en moins à risque, et

c'est pour ça que le permis probatoire graduel est une mesure très efficace. Mais, quand on utilise le cours de conduite pour écourter ce temps probatoire là, là, ça devient une mesure où il y a un effet pervers, puis on perd un peu de son efficacité.

M. Tomassi: Je n'ai jamais dit de l'enlever, là. C'est de l'ajouter en quelque sorte.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Madame, monsieur, bienvenue à cette commission. Alors, rapidement, vous faites écho, dans votre... Dans tous les documents que vous nous avez donnés, il y a beaucoup d'évaluations scientifiques, vous êtes très pratiques. Vous apportez, avec précision, des moyens sur lesquels on pourrait travailler pour améliorer la sécurité routière. Mais, à travers de tout ça — et je suis content de le voir — à la page 83, vous faites référence à un modèle qui doit cerner toute cette problématique-là, et, je vous en avais fait mention dans mes remarques préliminaires, ce matin, vous parlez du modèle vision zéro. On sait tous que ce n'est pas zéro décès, là. C'est une volonté qui doit nous conduire, qui doit nous mener, à travers de toute notre réflexion, de tous les moyens... J'aimerais ça, en quelques minutes, madame messieurs, que vous nous définissiez c'est quoi, votre conception de la nouvelle politique... sur quelle conception la nouvelle politique gouvernementale sur le plan de la sécurité doit reposer. Et je fais référence à un concept, à un modèle de vision zéro.

Le Président (M. Pinard): Mme Sergerie ou Dr Maurice.

M. Maurice (Pierre): Je vais commencer, puis... parce que Mme Sergerie va compléter.

Le Président (M. Pinard): Allez-y. Allez-y, on vous écoute.

M. Maurice (Pierre): Bien, en fait, ça fait sourire beaucoup de monde, la vision zéro, parce que les gens s'imaginent que, bon, bien, on ne veut pas d'accident du tout, puis tout ça. C'est sûr que c'est l'objectif à atteindre. C'est une façon de véhiculer un message comme de quoi il n'y a pas de blessure, il n'y a pas de traumatisme routier qu'on peut considérer comme acceptable. Dès lors, il y a un certain nombre de principes qui accompagnent la vision zéro comme, par exemple, ne pas blâmer les victimes, de s'assurer que ce n'est pas... c'est d'avoir une attitude qui fait en sorte que c'est l'ensemble de la collectivité qui prend sa responsabilité, y compris le gouvernement, l'industrie, et ne pas se limiter à toujours se fixer sur le comportement des conducteurs puis dire: Bon, bien, c'est la faute du comportement des conducteurs, c'est la raison pour laquelle il y a autant de problèmes.

Donc, c'est une vision, c'est une façon de concevoir les choses pour rendre inacceptable tout seuil au-delà duquel on va arrêter de travailler. Dans le fond, là, c'est de concevoir que, peu importe le niveau de blessure qu'on va atteindre, il y aura toujours des améliorations à faire, puis ce sera toujours inacceptable d'avoir des

blessures sur la route au Québec. En fait, c'est ça, le message que ça véhicule principalement, là, la vision zéro.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois...

Mme Sergerie (Diane): ...peut-être en disant que, oui, c'est une vision d'abaisser le nombre de victimes au plus bas taux possible, parce qu'on sait que les mesures qui existent nous permettent d'arriver à ça, mais je pense que c'est au-delà d'adopter une mesure ou une autre en silo, comme on fait parfois, dire: Bon, bien, on va faire plus de contrôles, ou plus de ci, ou plus de ça. Je pense que c'est de dire qu'il y a une volonté ferme de tout mettre en oeuvre pour... pas seulement une mesure ou une autre, mais de tout mettre en oeuvre les moyens qu'on connaît, qu'on sait qu'ils sont efficaces, et qu'il y ait une logique aussi dans ça. Si on dit qu'on fixe des limites de vitesse sur le réseau routier, avant, par exemple, d'augmenter les contrôles, il faut savoir que les vitesses sont crédibles, avant d'augmenter les amendes ou les sanctions, il faut savoir qu'on va arrêter les gens de façon beaucoup plus significative que la perception actuelle. Là, les gens perçoivent actuellement qu'il y a un faible taux de risque d'être arrêté. Donc, il y a une logique, il y a une logique dans l'adoption de ces mesures-là et il faut qu'elle se fasse avec quelqu'un qui a une vision globale, une vision claire, qui décide d'orientations, et où les partenaires adhèrent et mettent en oeuvre, que ce soit au niveau municipal, que ce soit au niveau policier, au niveau de chacun des responsables.

M. Deslières: M. le Président, est-ce que ce ne devrait pas être une condition sine qua non à toute nouvelle politique? Poser la question, c'est y répondre?

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Deslières: J'ai compris. Je vais revenir sur une question beaucoup plus... Oh! Bien, je vais la laisser, je pense que mon collègue avait... Je vais le laisser. Excusez-moi.

M. Lelièvre: Oui, M. le Président. À la page 48 de votre mémoire, celui-là, là, sur les stratégies de renforcement positif, il y a une quelque chose de vraiment intéressant concernant les jeunes de 18 à 22 ans, les compagnies d'assurance qui acceptaient de rembourser les primes au niveau des... aux jeunes qui n'avaient pas d'accident, et que ça a apporté une diminution significative de 35 % des taux d'accident. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point — je vais être rapide également — concernant le vieillissement de la population. Et on sait que, dans les régions, il n'y a pas toujours de transport en commun, les gens ont besoin de leur véhicule pour se déplacer, il y a des personnes, bon, dont la vue s'estompe. Est-ce que vous avez commencé à regarder ça au niveau de votre institut? Parce que ça va poser un problème, parce qu'on parle beaucoup de vieillissement de la population, mais également toute la question des déplacements, les gens qui vont vouloir conduire plus longtemps. Est-ce qu'on va s'en aller avec une réduction de la vitesse, au lieu d'être à 90 km/h à l'heure... Les réflexes, quand on vieillit, peut-être que ça diminue.

Le Président (M. Pinard): M. le président-directeur général.

M. Massé (Richard): D'abord, sur le renforcement positif. Je suis content que vous souleviez cette question-là parce que, quand on dit qu'il faut intervenir sur tout un ensemble de facteurs, il y a des facteurs coercitifs, il y a des facteurs d'information, il y a des facteurs de renforcement, et puis, dans celui-là, la question des assurances, ça peut être un facteur qui peut porter les gens à changer de comportement. Mais jusqu'à... Par exemple, si on donne une contravention ou qu'on arrête quelqu'un, est-ce qu'on doit donner toujours une contravention ou est-ce qu'il peut y avoir un premier avertissement? Même un premier avertissement sans qu'il y ait une conséquence financière déjà peut être vu comme une mesure qui va aider à amener un changement chez la personne. Donc, vous voyez qu'il y a plusieurs gradations qui doivent être faites, et les renforcements positifs font partie de celui-là. Peut-être que Diane veut rajouter là-dessus.

La question du vieillissement est une question très difficile parce que, là, il s'agit d'introduire les facteurs de volets médicaux, d'examen médicaux périodiques — qui? à quelle fréquence? quel genre d'invalidité? — et souvent on a la perception que l'âge ou le grand âge est un facteur majeur, alors que c'est un facteur qui est à tenir en ligne de compte, mais qui n'est probablement pas un facteur aussi important que les cinq qui ont été mentionnés tantôt par le directeur de la Sûreté du Québec qui nous a présenté les choses, juste pour relativiser les choses. Peut-être que vous êtes intéressés à ce volet-là.

● (17 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Dr Maurice ou Mme Sergerie?

M. Maurice (Pierre): Peut-être Mme Sergerie. Peut-être d'abord sur le renforcement positif.

Le Président (M. Pinard): Mme Sergerie.

Mme Sergerie (Diane): Bien, oui, il y a cet exemple-là. Il y a d'autres exemples aussi. Je pense que le renforcement positif, c'est souvent une mesure qu'on néglige. Il y a peu d'études, par contre, mais c'est sûr que, d'un point de vue psychologique, quelques études ont montré que le renforcement positif a des effets, parce que la majorité des gens réagissent positivement, en contrepartie, là, à une espèce de... Bon. Comme on dit, on vous avertit, on émet un simple avertissement, et puis ça peut avoir des effets. Donc, ça donne plus de crédibilité aussi qu'après, quand on vient puis on dit: On a une gradation. Donc, je ne veux pas répéter ce que le Dr Massé a dit, mais essentiellement c'est ça.

Le Président (M. Pinard): Merci. Dr Maurice.

M. Maurice (Pierre): Sur le vieillissement, moi, je dirais deux choses. La première chose, c'est que, d'après moi, c'est un argument pour ne pas augmenter les limites de vitesse, parce qu'on sait qu'en vieillissant les réflexes sont moins rapides, etc., et puis les temps de réaction sont plus longs. Et puis je dirais d'autres choses aussi, c'est que le vieillissement de la population va nous

forcer à trouver des moyens alternatifs au transport, parce qu'il ne faut pas juste être préoccupés par la sécurité, mais il faut être aussi préoccupés par l'autonomie des personnes âgées pour qu'elles puissent vaquer à leurs occupations et avoir un rôle social important qui est un facteur important pour la santé des personnes âgées.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de La Prairie, très rapidement, s'il vous plaît.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Bon. Bien, si c'est rapide, je vais peut-être aller avec une question. Si on parle des cellulaires... On parlait des cellulaires tantôt. À un moment donné, c'est sûr que les cellulaires, comme mon collègue disait tantôt, c'est dangereux. À ce moment-là, si on se colle au côté, on se colle sur le bord de la route, puis on appelle... C'est sûr que le répondeur, on peut saluer avec des répondeurs.

Mais j'ai regardé, à un moment donné, ici, dans la page 17. À ce moment-là, ça disait qu'on était rendu à ce que radio, radio et cassettes, à un moment donné, ça causait aussi des accidents jusqu'à un niveau de 19 %. C'est rendu que la radio puis même les cassettes dans l'auto, ce n'est pas facile d'enlever ça, là. Le cellulaire, c'est sûr qu'il y a une possibilité de... je crois qu'il y a une possibilité d'essayer d'améliorer et contrôler ça. Mais, quand on est rendus avec radio et cassettes, comment vous voyez ça, vous? Parce que j'étais un petit peu surpris, là, à la page 33, que ça pouvait causer jusqu'à 19 % des accidents.

Le Président (M. Pinard): Dr Massé.

M. Massé (Richard): Écoutez, on n'a pas fait porter notre présentation sur radio et cassettes. Par contre, c'est évident qu'il y a plusieurs modes qui peuvent être problématiques. On pense au DVD qui s'installe progressivement, et puis là on pourrait en mettre plein, là, donc il y en a qui peuvent poser des problèmes. Ceux qui vont poser des problèmes, c'est ceux qui demandent l'attention du conducteur. Plus ils vont demander l'attention du conducteur, plus ils vont être significatifs. Or, le cellulaire, c'est quelque chose qui demande beaucoup d'attention. La preuve, c'est que vous interdisez les cellulaires, et c'est très correct, dans toutes les commissions, dans tous les lieux où les gens ont besoin de se concentrer, parce que ça nuit à la concentration. Dans une automobile, le conducteur, il a besoin d'être concentré sur ce qu'il fait s'il ne veut pas se mettre plus à risque, et ces risques-là s'additionnent les uns, les autres. C'est pour ça que c'est un facteur majeur. Je ne veux pas rentrer dans tous les autres détails, parce qu'on ne veut pas se mettre comme des gens qui veulent tout interdire. Ça n'aurait pas de bon sens, là. Il ne faut pas exagérer. Mais il faut le garder en fonction de ce qui présente le plus de risques, et clairement les cellulaires sont un risque qui est bien démontré.

Le Président (M. Pinard): Merci, docteur. Maintenant, pour terminer, 30 secondes, votre question, et un temps de réponse de 30 secondes. M. le député de Portneuf, êtes-vous capable d'être aussi concis?

M. Soucy: Oui. C'est sur la question de la crédibilité. Est-ce que, sur nos autoroutes, étant donné

que les constats nous amènent à établir que la vitesse varie entre 115 et 120, la vitesse utilisée par 75 % des gens, est-ce que c'est la vitesse qui devrait être crédible et affichée?

Le Président (M. Pinard): Dr Massé.

M. Massé (Richard): Mais ce qui devrait être fait, c'est clairement, d'abord, ne pas augmenter les vitesses maximales. Il ne faut pas faire ça. Il faut mettre un seuil, expliquer c'est quoi, le seuil, aux gens, et le respecter, le faire respecter, pas le dire, le faire respecter par plusieurs méthodes. Ça, c'est essentiel.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, merci infiniment de vous être déplacés. Vous avez enrichi, vous ne pouvez pas vous imaginer à quel point, les membres de la commission. Alors, merci infiniment et au plaisir.

Alors, j'inviterais immédiatement... parce que nous sommes pressés dans le temps, on doit quitter les lieux pour 18 heures. Alors, j'inviterais le CAA-Québec à bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, permettez-moi, chers collègues, de vous introduire le CAA-Québec qui sera représenté, cet après-midi, par Mme Paula Landry, qui est la directrice principale, Recherche et communications — alors, bonjour, madame — M. Yvon Lapointe, directeur, Sécurité routière — bonjour, monsieur — et enfin Mme Sophie Gagnon, directrice, Relations publiques et gouvernementales — alors, bonjour, madame.

Alors, vous étiez avec nous cet après-midi, vous connaissez maintenant les règles, vous nous présentez votre mémoire, et par la suite il y aura un échange, des deux côtés, avec vous.

Malheureusement, les travaux de la commission, avec l'ordre de la Chambre, se doivent d'être terminés pour 18 heures, et je ne pourrai malheureusement... parce qu'il y a une autre occupation de ces locaux, donc je ne pourrai pas vous demander une autorisation pour continuer. Alors, allons-y immédiatement. Madame.

CAA-Québec

Mme Gagnon (Sophie): Merci.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Oui, oui.

Mme Gagnon (Sophie): Merci. Alors, M. le Président, Mmes, MM. les membres de la commission, bonjour à tous. Et, d'entrée de jeu, le CAA souhaite remercier la commission de cette occasion qui lui est offerte de contribuer à la réflexion entreprise sur plusieurs sujets d'importance, en termes de sécurité routière, afin d'améliorer notre bilan routier au Québec.

Je vous présenterai... Je vais céder la parole rapidement à mon collègue, M. Lapointe, qui fera

l'essentiel de la présentation. Toutefois, avant de faire ça, j'aimerais rappeler brièvement que, depuis bon nombre d'années, CAA-Québec est un intervenant majeur et actif en sécurité routière. Nous avons la conviction, forts d'un siècle d'existence, d'avoir contribué de façon significative à l'évolution de la sécurité routière au Québec. Celle-ci est d'ailleurs au cœur de notre action et des services quotidiens que nous offrons à nos quelque 840 000 membres quotidiennement. Pour ce faire, nous pouvons compter sur une équipe dévouée et compétente.

En termes de sécurité routière, CAA-Québec gagne à être connu notamment pour son programme de brigadiers scolaires qui existe depuis 1929, sa contribution à la formation de nouveaux conducteurs, la formation d'enseignants en conduite automobile, ses ateliers et ses conférences qui sont dispensés à l'intention de différents groupes et d'associations d'ainés, le développement de programmes avancés de perfectionnement — pensons, entre autres, à nos futurs policiers qui reçoivent des formations par nos experts — la formation en entreprise sur des sujets spécifiques comme, par exemple, la conduite hivernale, l'utilisation du cellulaire dans des politiques d'entreprise. Enfin, CAA-Québec est évidemment présent de façon régulière dans les médias, que ce soit dans les médias d'information généraux ou dans les médias comme *Touring* ou notre site Internet, où on offre de façon très régulière des conseils judicieux en matière de sécurité routière.

Alors, je vais laisser la parole à M. Lapointe qui compte une vaste expérience dans ce domaine. Il est responsable notamment du réseau des écoles de conduite recommandées CAA-Québec, il a également pris part à de nombreux comités et groupes de travail, notamment, plus récemment, le Comité de concertation sur la vitesse, et il est actuellement membre de la Table québécoise sur la sécurité routière. M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Alors, bonjour.

Le Président (M. Pinard): ...M. Lapointe.

● (17 h 20) ●

M. Lapointe (Yvon): Bonjour. Je serai bref parce que je pense que les positions que nous allons présenter ici, aujourd'hui, sont relativement bien connues, on les a exprimées à plusieurs occasions. Alors, je serai assez bref donc dans ma présentation pour laisser place à l'échange. Je pense que, pour avoir observé un petit peu tantôt, je trouve que c'est beaucoup plus constructif d'échanger que de passer le temps à vous présenter à sens unique notre façon de voir les choses.

Alors, d'entrée de jeu, je vous dirais que CAA-Québec s'oppose à l'interdiction de faire usage du téléphone cellulaire au volant, que ce soit de la façon conventionnelle ou d'une façon mains libres. Mais par contre ce n'est pas parce qu'on n'est pas conscients des risques liés au cellulaire au volant. Évidemment, on croit qu'il faut d'abord et avant tout sensibiliser les usagers de la route aux contraintes, aux risques liés à l'usage du cellulaire au volant. De connaissance, ça fait quand même quelques années que je suis impliqué en sécurité routière, je n'ai pas souvenir qu'il y ait eu une campagne de sensibilisation qui a attiré l'attention des gens, qui a tenté de sensibiliser les gens à l'usage du cellulaire au volant, puis on voit le cellulaire au volant, nous, comme un des éléments de sources de distraction.

Vous avez évoqué, tout à l'heure, monsieur, la radiocassette ou, peu importe, les CD, DVD, bien il y en a bien d'autres, il y a... Le fait de converser avec un passager est une source de distraction importante, le fait de manger au volant est une distraction importante, le fait de fumer au volant est une distraction importante, prendre un café, le fumeur qui échappe sa cigarette dans la voiture — pour être un ex-fumeur, je sais c'est quoi — la fumée qui nous entre dans les yeux, on sait c'est quoi. Donc, nous, on voit l'usage du cellulaire au volant comme source de distraction, mais parmi une foule d'autres sources de distraction, et on croit que le problème doit être pris globalement plutôt que simplement mis dans le contexte du cellulaire lui-même.

Alors, il faut dire aussi que notre position est basée sur le fait qu'il n'y a pas de statistiques réelles qui démontrent le phénomène de cause à effet entre l'utilisation du cellulaire au volant et les accidents de la route, et donc c'est sûr que, nous, on ne veut pas ajouter une loi dans le Code de la sécurité routière pour le plaisir d'en ajouter une, on veut que ce soit fondé sur quelque chose. Et aussi notre préoccupation est au niveau de l'application, donc comment on va contrôler l'usage du cellulaire au volant. Ça aussi, si on met une loi dans le Code de la sécurité routière et puis qu'après coup on se rend compte que les policiers n'ont pas les moyens de s'assurer qu'une personne est réellement en conversation au volant, bien c'est encore une loi de plus qui rend le Code de la sécurité routière un tout petit peu plus épais. Donc, c'est dans ce sens-là que, nous, on a pris position en fait contre l'interdiction de l'usage du cellulaire au volant.

En ce qui concerne la vitesse évidemment, nous, on pense que l'un des moyens importants pour contrer le phénomène de la vitesse, peu importe le groupe d'âge que cela peut concerner, c'est de faire en sorte que les gens aient le sentiment que le risque d'être pris est élevé. On le sait tous, on se promène sur une route, on entend à la radio qu'il y a un véhicule qui fait du radar, un véhicule de police qui fait du radar à un endroit donné. Qu'est-ce qui se passe dans la circulation? On lève le pied. Voilà. Pourquoi? Parce qu'on a peur d'être pris. Personne n'aime ça, être pris, personne n'aime ça, avoir une contravention, avoir des points d'inaptitude. Et puis donc c'est la même chose lorsqu'on voit un véhicule qui fait du radar sur l'autoroute, toute la circulation ralentit. Il y a même des autos qui nous font des signaux en sens inverse pour dire: Aïe! Regarde, fais attention, il y a un radar. On ralentit, on craint ça. Donc, si on arrive par des moyens plus punch, des moyens un peu plus costauds, à faire en sorte que les gens, dans leur quotidien, sur la route, ont le sentiment que le risque de se faire prendre est plus élevé, on va probablement aller chercher une bonne part des conducteurs qui de toute façon dépassent les limites de vitesse parce qu'ils se donnent la tolérance que le contrôle et que la loi leur donnent, sans que ce soit écrit comme tel.

Alors donc, il y a aussi... Évidemment, on croit à l'augmentation des effectifs policiers. C'est sûr qu'il ne peut pas y avoir un policier derrière chaque conducteur, on est plus conscients, mais plus il y aura d'effectifs policiers, plus... On a l'exemple avec le SPVM, par exemple — excusez-moi, je vais prendre un peu d'eau — la police de Montréal, le Service de police de Montréal, qui a ajouté 133 policiers pour travailler avec les usagers de la route, piétons, automobilistes, pour assurer une meilleure

sécurité aux intersections. Bien, je pense qu'on a une belle démonstration de la volonté d'augmenter les effectifs policiers dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Sur nos routes, ce serait exactement le même phénomène. Puis on sait pertinemment aussi qu'il y a des endroits où le contrôle policier traditionnel ne peut pas être exercé de façon sécuritaire parce que c'est trop dangereux, parce qu'il y a une situation qui est plus à risque. On peut prendre comme exemple ici, dans la région de Québec, l'autoroute du Vallon, entre le chemin Sainte-Foy et la partie qui mène à trois voies, là, où c'est plus droit. Donc, c'est certain que c'est un endroit très dangereux, où la vitesse est excessivement élevée, la vitesse est de 70 dans ces coins-là, puis on roule à 90 puis on se fait pousser. Alors, c'est sûr que, dans ces endroits-là où on est capable de démontrer qu'il y a eu des accidents réels, donc il y a un danger réel qui est documenté, je pense que le photoradar, le cinémomètre photographique aurait une place très importante, et ça, nous, on appuie ce phénomène-là, parce qu'encre une fois ça revient à ce que je disais d'entrée de jeu, on va augmenter chez les gens le sentiment que le risque d'être pris est plus élevé, et, automatiquement, les gens qui sont moins réfractaires au contrôle, ils vont tout de suite s'ajuster, puis des gens un peu plus... auront besoin d'être pris tout simplement pour comprendre que le risque de se faire prendre est élevé.

Évidemment, il ne faut pas que ce soit vu comme une machine à piastres, parce que ça peut être tentant, et, nous, ça, c'est sûr qu'on ne veut absolument pas que ça prenne cette allure-là. Et c'est pour ça qu'on croit qu'il y a des endroits actuellement qui sont déjà identifiés. On est sûrs qu'à Transports Québec il y a un répertoire de lieux dangereux où le cinémomètre photographique aurait avantage d'être installé, d'être utilisé pour améliorer la sécurité. Puis on l'installe de façon temporaire, parce que, s'il y a un réel danger à cet endroit-là, ça veut dire qu'il y a peut-être des moyens correctifs qui pourraient y être apportés. Installons le cinémomètre à l'endroit concerné, le temps d'apporter les corrections, et, une fois que le problème est corrigé, bien, enlevons-le de là puis servons-nous-en ailleurs, à d'autres endroits. Donc, vous voyez, pour nous, le cinémomètre photographique est un moyen important, mais en même temps temporaire.

Évidemment, il faut des campagnes de sensibilisation, de promotion, il ne faut pas donner l'impression que les automobilistes vont être pris au piège. Donc, il faut annoncer, il faut avoir des campagnes qui vont annoncer aux automobilistes que dorénavant il y aura la présence de cinémomètres photographiques à des endroits dangereux, et qu'il y ait peut-être même une signalisation qui dise: Risque de voir ici un cinémomètre en fonction. Ça ne veut pas dire qu'il va l'être, mais peut-être qu'il le sera aussi. Donc, on crée chez les gens ce sentiment que le risque d'être pris est plus élevé. Alors, on revient toujours, finalement, à notre prémisse de départ.

Concernant la motocyclette, évidemment le problème est le même, que ce soit pour la motocyclette que pour l'automobiliste, c'est la vitesse qui est le plus gros problème sur les routes. On n'a pas réussi encore à faire de la vitesse un consensus social comme on a réussi avec l'alcool, par exemple. Non pas que l'alcool n'est plus un problème, mais on est quand même plus conscientisé, on fait plus attention, même les jeunes font

plus attention. Et j'entendais, tout à l'heure, les bienfaits d'un cours obligatoire. En tout cas, on croit dans certains cas que le retour d'un cours de conduite obligatoire pourrait être une solution. Bien, sachez qu'il y a quelques années le cours de conduite de motocyclette... l'obligation a été réinstaurée par le ministre des Transports, M. Chevrette, à l'époque, et sous prétexte qu'il y avait trop d'accidents de moto. Et c'est quoi, les accidents de moto qu'on retrouve? Ce sont toujours des accidents où il y a un motocycliste, et vous allez m'excuser de l'expression, mais qui s'est planté parce qu'il roulait trop vite, il a perdu le contrôle de sa moto.

Est-ce que, dans un cours de conduite... Moi, ça fait 32 ans que je suis dans le domaine de l'éducation routière. Un cours de conduite, à sa base, c'est conçu pour permettre à quelqu'un d'acquérir des habiletés. Donc, on habilite quelqu'un à conduire une moto, on habilite quelqu'un à conduire une auto. Le cours, écoutez, il est d'une durée de 12 heures, dans certains cas 10 heures, ainsi de suite. On n'a pas le temps, dans 12 heures, dans un cours de conduite, aussi bon soit-il, de sensibiliser les gens à la façon de se conduire avec le véhicule, on a juste le temps de lui apprendre à conduire, et il passe l'examen. L'examen de conduite est conçu aussi pour permettre à quelqu'un de démontrer qu'il est capable de conduire: Est-ce qu'il est capable de manoeuvrer? Est-ce qu'il est capable de tourner? Est-ce qu'il est capable de changer de voie? Et ainsi de suite. Bon. Alors, je pense qu'encore une fois, pour qu'un cours de conduite soit profitable, il faudrait qu'il ait une durée énorme — est-ce qu'on va implanter ça au cours collégial? — une durée de trois ans pour avoir le temps de toucher les attitudes, les comportements, les risques réels de...

Je pensais d'être court, mais je pense que je ne serai pas si court que ça, hein, voyez-vous. Alors, voyez-vous, donc, encore une fois...

Une voix: Vous êtes un excellent conférencier.

● (17 h 30) ●

M. Lapointe (Yvon): Encore une fois, donc, la motocyclette... Il faut créer, chez les motocyclistes, le sentiment que le risque de se faire prendre est élevé et puis faire des campagnes de sensibilisation. Encore une fois, est-ce que vous vous souvenez d'avoir vu une campagne de promotion faite par la Société d'assurance automobile sur le risque lié à la motocyclette? On a vu des campagnes liées à la vitesse, qui présentaient des véhicules automobiles, puis de façon générale on parlait de la vitesse, mais les cyclistes le disent, hein... les motocyclistes le disent: On est un monde à part. Donc, s'ils sont un monde à part, il faut trouver des moyens de promotion à part des moyens ordinaires pour les toucher, pour les atteindre. Voyez-vous?

Et on termine avec les conditions hivernales. Évidemment, on pense qu'entre autres il faudrait peut-être mettre un peu d'accent sur un entretien meilleur, disons. Ça ne veut pas dire que ce n'est pas bon. Il y a eu beaucoup d'améliorations dans les années précédentes. On remarque particulièrement dans les endroits où ce sont des entrepreneurs qui ont un territoire donné... puis, lorsqu'on change de territoire, on peut remarquer des différences parfois, particulièrement dans les zones rurales. Donc, est-ce qu'il y a une amélioration à apporter là? Bien sûr.

Et puis à part ça, bien, au niveau de...

Le Président (M. Pinard): Alors, nous aurons l'occasion, M. Lapointe..

M. Lapointe (Yvon): Oui, les pneus d'hiver.

Le Président (M. Pinard): ...d'échanger avec vous. Et peut-être conclure, 30 secondes, sur les pneus d'hiver.

M. Lapointe (Yvon): Oui, les pneus d'hiver, effectivement. Nous, on a fait partie de la table de concertation sur les pneus d'hiver. Évidemment, on s'est prononcés contre l'obligation d'avoir des pneus d'hiver, encore une fois non pas parce qu'on n'est pas d'accord avec les pneus d'hiver, au contraire on en fait la promotion régulièrement, sauf qu'il y a une contrainte avec les pneus d'hiver, c'est que, si on oblige tout le monde à en installer sur leurs voitures, on sait pertinemment qu'il y a beaucoup de gens qui vont les garder aussi en été. C'est déjà le cas pour plusieurs entreprises qui ne veulent pas gérer les changements de pneus, et tout. Et ça, il y a une contrainte au niveau de la tenue de route et des freinages en été. Le pneu d'hiver, en été, a tendance à être plus glissant. Donc, c'est certain que la distance de freinage risque d'être plus longue. Alors, est-ce qu'on va créer un autre problème? La question se pose, et c'est pour ça qu'évidemment on ne s'est pas prononcés.

Le Président (M. Pinard): Merci, monsieur. Alors, on va immédiatement procéder à notre échange, et je cède la parole au vice-président de la commission, le député de LaFontaine. Alors, M. le vice-président.

M. Tomassi: Merci, merci beaucoup. Je voudrais peut-être revenir, là, sur la question des cours de conduite, hein? Vous allez peut-être me trouver tannant là-dessus. Vous avez une entente avec la SAAQ, je crois, actuellement qui fait en sorte que, si les gens passent un cours chez vous, la période de probation diminue.

Une voix: La période d'apprentissage.

M. Tomassi: L'apprentissage. Alors, on serait porté à croire que vous donnez un bon enseignement. Si la SAAQ vous a donné cette permission-là, et la période d'apprentissage diminue, c'est parce que peut-être le cours donne un résultat quelconque, parce que, si le cours ne donnait pas un résultat quelconque, la période d'apprentissage serait pareille s'ils venaient chez vous ou s'ils ne venaient pas chez vous. Vous êtes d'accord avec moi?

Une voix: Tout à fait d'accord.

M. Tomassi: Alors, je suis d'accord avec vous pour dire: Est-ce que ça prendrait un cours de trois ans pour apprendre à conduire? Non. Mais est-ce que le cours devrait être plus long que 12 heures? Probablement que oui.

Vous ne trouvez pas que l'implantation d'un cours de conduite obligatoire, avec un délai qui serait respectable, ne permettrait pas aux jeunes conducteurs... Parce que tantôt l'institut de la santé publique est venu nous dire que c'était un tiers de la population. Les statistiques de la SAAQ démontrent que 50 % des accidents — blessés

et morts — sont causés par la tranche d'âge 19-24 ans. Tout le reste, là, à partir de 25 ans jusqu'à 65 ans, cause l'autre partie des 50 %. Alors, c'est énorme.

Moi, ma question à vous: Est-ce qu'une révision d'un cours de conduite plus axé sur la prévention, sur le danger de la vitesse, non pas seulement un cours de 12 heures pour dire c'est quoi, le panneau de signalisation, puis tourner à droite, l'obligation de tourner à gauche sur le panneau noir avec la flèche... Moi, ma question est là: Est-ce que vous ne pensez pas qu'un cours bien structuré, avec des incidences puis des faits, là, où est-ce que des gens vont pouvoir dire... sur la motricité des gens, sur la compréhension de la distance de freinage et tout ce qu'on n'apprend pas en cours de conduite... Il n'y a pas un cours de conduite qui nous apprend le dépassement, là, oubliez ça.

Une voix: ...

M. Tomassi: La conduite en hiver, exactement. Ce ne serait pas quelque chose que vous voyez dans un bon sens?

Le Président (M. Pinard): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Le cours de conduite a été obligatoire au Québec, hein? Je ne sais pas si vous vous souvenez de ça. Entre 1983 et 1997, le cours de conduite était obligatoire pour toute personne qui sollicitait un premier permis de conduire. À l'époque, le cours théorique durait 40 heures, entre 38 et 40 heures, selon que la personne voulait apprendre sur un véhicule à transmission automatique ou à transmission manuelle. Il y avait 30 heures de cours, en classe, où justement on touchait beaucoup... Et j'étais à l'époque propriétaire d'une école de conduite, donc je connais un peu le contenu du cours. C'était un cours qui visait beaucoup les attitudes, les comportements. Il y avait une section sur la psychologie du conducteur, il y avait des films qu'on avait, qui étaient produits à l'époque par les autorités gouvernementales et autres, qui étaient assez «punch», là, qui étaient assez... qui touchaient l'imaginaire des jeunes. Mais pourtant, entre 1983 et 1997, il n'y a eu aucune démonstration, et les études l'ont démontré, le Dr Laberge-Nadeau était l'une de celles qui préconisaient ce phénomène-là, que, pendant les 14 ans où le cours de conduite était obligatoire, notre bilan routier chez les jeunes n'était pas meilleur ici, au Québec, qu'il pouvait l'être ailleurs, en Amérique du Nord, où le cours n'était pas obligatoire. Nulle part ailleurs, le cours n'était obligatoire, en Amérique du Nord.

Alors, c'est sûr qu'obligeant tout le monde à suivre un cours de conduite, alors qu'en bout de course on se rend compte qu'il n'y a pas de gain sur le bilan routier... Parce que, je le disais tantôt, ce n'est pas que les jeunes ne savent pas conduire, le cours de conduite leur apprend justement à conduire. Et la preuve qu'on s'implique, c'est qu'on trouve qu'on leur apprend bien à conduire. Mais il y a toute l'expérience qu'ils n'ont pas acquise durant leur cours, c'est l'expérience, on le sait, ça, c'est dans n'importe quoi, c'est avec le temps, avec nos erreurs. Malheureusement, il y a des erreurs plus graves que d'autres, là. Quand on est inexpérimenté puis qu'on roule trop vite, peut-être qu'on va avoir des problèmes, et c'est là que...

Nous, ce qu'on a préconisé à la place, lorsqu'on a déposé un mémoire sur la réforme du Code de la sécurité routière, en 1996, c'était de rendre les examens de qualification au permis de conduire plus complets, plus sévères de manière à ce que les gens justement se préparent mieux. Parce qu'actuellement l'examen... écoutez, l'examen pour passer un permis de conduire, on l'a dit ça fait longtemps, là, et on va le répéter, c'est 20 minutes, 25 minutes dans un quartier résidentiel. On ne fait même pas d'autoroute durant l'examen de conduite. Alors, c'est sûr que ce n'est pas un examen qui mesure les capacités de se conduire.

Par contre, si on mettait un examen plus sévère, plus long pour l'obtention du permis probatoire, après la période de huit mois ou la période d'un an, selon que la personne suive ou pas un cours de conduite, et qu'en plus on ajoutait une troisième phase d'examen, c'est-à-dire l'examen avant l'émission du permis régulier, à la fin de la période de deux ans de probation, soit après deux ans de... ou lorsque la personne atteint 25 ans, selon le premier atteint, là, la période de probation aurait une valeur ajoutée beaucoup plus importante. Parce que le jeune, là, actuellement il sait qu'une fois qu'il a obtenu son permis probatoire il n'a plus d'autre examen à passer. Mais, si on... Et c'est notre position donc d'ajouter une troisième phase d'examen. Après l'examen du permis d'apprenti, l'examen du permis probatoire, rajouter un examen pratique beaucoup plus long, beaucoup plus sévère, qui amène les gens plus dans des situations où ils doivent faire preuve de jugement, ils doivent faire preuve de leur capacité à anticiper les dangers, et ça, ça se trouverait donc après deux ans, et ça existe déjà, ce genre de concept d'examen, en Ontario et en Colombie-Britannique. J'imagine qu'actuellement les autorités regardent aller la situation.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Lapointe. Mais je vais vous demander, pour la suite, d'essayer de rétrécir un peu, de raccourcir votre temps de réponse pour que l'ensemble des collègues aient le temps de vous interroger.

M. Lapointe (Yvon): Parfait. Merci.

Le Président (M. Pinard): Avant de vous... M. le député de Beauharnois, s'il vous plaît, et après ça je reviendrai, Tony.

● (17 h 40) ●

M. Deslières: M. le Président, mesdames monsieur, bienvenue à cette commission. Je vais y aller directement parce que le temps qui nous est compté, là, est... Vous vous opposez à la législation interdisant le téléphone cellulaire, et par contre CAA participe à beaucoup de tables sur la sécurité routière. Et, dans son mémoire, ce matin, le ministère nous disait, à la page 23, concernant toute cette question-là — j'essaie de simplifier, mais je vais le lire directement au texte: «Le ministère des Transports considère que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant représente un risque important d'accident.» Et vous vous opposez... Et on vient de nous dire, là, l'Institut national vient de nous dire, juste avant vous, je crois, qu'on l'avait interdit dans... il y a une cinquantaine d'études, 58 études scientifiques et qu'il y avait 40 pays qui l'avaient interdit.

CAA a une image commerciale, là, qui dit... Bon. Bien qu'il offre toutes sortes de services à ses

membres... Et vous êtes un participant depuis des années, des décennies, et je vous lis régulièrement dans votre revue, vous avez pris des positions, on peut être en accord ou pas d'accord, mais vous êtes en connaissance de cause. Comment expliquer votre position, M. Lapointe, sur ça, sur cet élément-là, où quand même on ne peut pas nier, là, que c'est une distraction supplémentaire, avec toutes les... et importante?

Le Président (M. Pinard): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Puis je vais essayer d'être bref. On l'a dit tout à l'heure, le cellulaire est une des sources de distraction importantes parmi tant d'autres. Et, si vous avez lu *Touring*, on a déjà fait un texte éditorial sur le sujet, qui disait: La conduite d'abord, la conversation plus tard. Et, là-dedans, on évoquait aussi toute la nouvelle technologie qui s'installe dans les voitures. On peut penser aux écrans GPS, on peut penser aux courriels, à Internet, et tout ce que vous voulez, etc...

Une voix: L'ordinateur.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Il faut voir ça dans son ensemble parce que ça aussi, ce sont des sources de distraction importantes. Et il ne faut donc pas s'attarder uniquement au cellulaire parce que tantôt il va falloir aussi s'attarder à ces autres éléments là, puis on va tous mettre ça dans le même bateau, à un certain autre moment. Donc, c'est dans ce sens-là que, nous, on s'est... Puis il n'y a pas de... Je vous le dis, on n'a aucune statistique de cause à effet actuellement dans le... puis on espère en avoir un jour ou l'autre.

M. Deslières: Mais, M. Lapointe, pourtant, malgré votre affirmation, 40 pays l'ont interdit.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Absolument.

M. Deslières: Il doit y avoir des données en quelque part qui... Ces gens-là n'ont pas pris des décisions en disant qu'il n'existe rien de tout ça. Il y a 40 pays. Ce n'est pas moi qui le dis, là, c'est marqué dans le mémoire des gens de l'institut, à la page 14.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Alors, écoutez, je n'ai pas d'autres... Nous, toutes ces études-là...

Le Président (M. Pinard): M. Lapointe, si vous permettez, je suis un peu surpris parce que vous me dites que vous avez enseigné pendant de nombreuses années. Et je vois, par exemple, mon fils être au volant d'une marque d'automobile sportive, avec un bras de vitesse et avec son cellulaire, puis commencer à jouer avec son bras de vitesse, mais il parle à sa copine, alors les angles de ses miroirs, son miroir en haut... Vous ne direz pas aux membres de la commission que mon fils a toute l'attention sur la route et bénéficie de tout ce que l'automobile lui donne comme moyens de sécurité pour protéger sa vie ainsi que celle des autres.

M. Lapointe (Yvon): Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Le Président (M. Pinard): Et, vous, vous continuez à vous opposer à l'effet que le gouvernement pourrait éventuellement dire non à l'utilisation d'un cellulaire au volant?

M. Lapointe (Yvon): Est-ce qu'on s'opposera à partir du moment où le gouvernement décidera de mettre une interdiction obligatoire? Ça, il va l'avoir décidé, puis on va vivre avec. Mais je vous dis que, moi, si j'étais un représentant du gouvernement qui devait légiférer demain matin, je dirais: Bien, apportez-moi des données, apportez-moi quelque chose. Parce que, en ce qui concerne l'exemple que vous m'avez servi, de la personne qui conduit avec le cellulaire accoté sur l'épaule, c'est sûr que cette personne-là n'est probablement pas consciente du risque. Et c'est pour ça qu'on disait tout à l'heure: Est-ce qu'il y a déjà eu des campagnes? Est-ce qu'il y a déjà eu de la sensibilisation? Il y en a eu pour la vitesse, puis il y a des campagnes... je me souviens de la campagne *10 km/h de moins, ça sauve des vies*, c'était punch, ça, ça donne quelque chose, donc c'est dans ce sens-là.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Vous dites que vous êtes contre l'interdiction des cellulaires mais par contre, dans votre mémoire, vous mettez toutes les interdictions de ne pas l'utiliser dans la voiture. J'essaie de voir.

M. Lapointe (Yvon): Entre le fait... Est-ce que je peux répondre?

M. Lelièvre: Oui, oui.

M. Lapointe (Yvon): Dans le fait de l'interdire et le fait de l'utiliser de façon judicieuse, de façon intelligente, il y a une marge. Je pense que, nous, ce qu'on dit aux gens: Le cellulaire dans une voiture, c'est bien important parce que d'abord c'est un moyen de sécurité si jamais on est mal pris, si on voit un accident ou n'importe quoi. Mais est-ce qu'il y a quelqu'un, est-ce qu'il y a quelque chose qui oblige un conducteur à répondre à un appel lorsque son téléphone sonne? Moi, je n'en ai pas. Moi, j'ai toujours un cellulaire sur moi puis j'ai, dans mon message vocal, une information qui dit que je ne suis peut-être pas en mesure de prendre l'appel parce que je suis au volant ou je suis occupé à autre chose. Et les gens comprennent, puis des fois je m'arrête une heure plus tard pour traiter mon appel ou je le traite au bureau, puis il n'y a personne qui est bien désolé de ça, bien au contraire.

Le Président (M. Pinard): Tous les citoyens n'ont pas votre sagesse, cher monsieur.

M. Lapointe (Yvon): Peut-être.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Bien, écoutez, je vais juste faire un commentaire au niveau du mémoire mais surtout des cellulaires. J'ai été très surprise quand j'ai lu votre mémoire,

parce que c'est un mémoire qui dans le fond est un peu contre, contre les cellulaires... contre une législation pour les cellulaires, contre une législation pour les pneus d'hiver, et c'est le seul que j'ai lu qui avait cette connotation-là. J'ai été très, très surprise.

Au niveau des cellulaires, je veux revenir avec les cellulaires. Je pense que — puis je veux renchérir, puis je vais aller rapidement — ça a été prouvé dans plein d'États. Il y a l'État de Washington, il y a plusieurs États, aux États-Unis, qui l'interdisent parce qu'il y a eu des preuves à l'effet que. Je me suis demandé à quel point le CAA informait ses membres sur les cellulaires et quel type d'information est retransmise aux membres par rapport aux cellulaires et tout le débat, non pas juste ici, là, ça se passe un peu partout, les États qui l'ont interdit, puis ces choses-là. C'est quoi, vos campagnes que vous avez faites?

M. Lapointe (Yvon): C'est intéressant. D'ailleurs, évidemment, on a sondé nos membres sur le sujet, et puis peut-être que Mme Landry pourrait transmettre certaines données à ce sujet-là, parce que bien sûr, nous, on sonde nos membres avant de prendre position.

Le Président (M. Pinard): Mme Landry.

Mme Landry (Paula): Merci. Je vous dirais qu'on n'a pas... La question, on l'a posée récemment, en décembre 2004. Une question, c'était... On voulait mesurer dans quelle mesure certains comportements de la part de d'autres conducteurs pouvaient irriter les gens, donc jusqu'à quel point il y a une désapprobation sociale qui se rattache à certains comportements. Et ce qu'on a trouvé, c'est que, par exemple, quand les gens regardent quelqu'un utiliser un téléphone cellulaire au volant, 50 % des répondants ont dit que ce comportement-là les irritait beaucoup. Et ça venait en cinquième rang, après brûler un feu rouge; on avait suivi de trop près, qui était un comportement irritant aussi; utiliser sans droit un stationnement pour les personnes handicapées; ne pas faire d'arrêt obligatoire, etc. Donc, le téléphone cellulaire, déjà il y avait une réprobation sociale d'attachée dans la tête de 50 % des gens. Alors, ça passait même devant même rouler trop vite dans une voie de dépassement, ne pas céder le passage à un piéton. Donc, il y a déjà quelque chose d'installé à cet égard-là, il y a une sensibilisation aussi qui est en train de se mettre en place.

Au niveau des efforts que l'on fait, c'est sûr que, dans la revue *Touring*, on va avoir des articles sur le sujet. On a pris position dans l'éditorial, et l'éditorial se voulait aussi un outil, vraiment un outil d'information. Et, comme le disait M. Lapointe, c'est sûr... Bien, on a fait part du fait aussi d'ailleurs d'études, d'études faites avec le regroupement AAA, aux États-Unis — et d'ailleurs c'est indiqué dans notre mémoire, ici — où on associe les distractions courantes et les risques associés à la conduite automobile. Et ce qu'on a pu voir, c'est qu'il y avait beaucoup d'autres choses que l'on pouvait faire en voiture qui présentaient un niveau de risque encore plus élevé. Et, comme le mentionnait M. Lapointe, ce qu'on se fait dire, c'est que... puis on voit de plus en plus la technologie, l'avènement des nouvelles technologies, que ce soient les GPS ou autres, on voit des gens regarder, dans les véhicules, leur carte routière, où ils s'en vont. Ça présente des risques aussi élevés qu'un téléphone

cellulaire, et il faut regarder vraiment le problème dans son ensemble. Est-ce qu'il y aura une législation pour l'ensemble de la distraction au volant, un jour? Peut-être. Il n'y a même pas eu encore de campagne de sensibilisation. Ce serait peut-être un début.

M. Lapointe (Yvon): Je pourrais peut-être ajouter...

Mme L'Écuyer: ...M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui, madame, allez-y.

Mme L'Écuyer: En 2004, vous disiez que, lors d'un sondage, 50 % des gens étaient... pour eux, le cellulaire était un irritant?

Mme Landry (Paula): Quand on voyait quelqu'un utiliser son cellulaire...

Mme L'Écuyer: Quelqu'un, O.K.

Mme Landry (Paula): ...au volant de sa voiture, c'était un geste qui les irritait.

Mme L'Écuyer: On fait une consultation en ligne, aujourd'hui, 2005-2006, et, sur 700 réponses jusqu'à date, en ligne, on a eu 90 % des gens qui sont contre. Ça fait qu'on peut voir qu'il y a une évolution contre l'utilisation du cellulaire.

Mme Landry (Paula): Au volant.

Mme L'Écuyer: Ça fait qu'on voit qu'il y a un désavouement social du cellulaire.

M. Lapointe (Yvon): Pourrais-je ajouter un petit élément?

Le Président (M. Pinard): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Qu'est-ce qu'on fait avec les moyens de communication qu'on retrouve dans les véhicules commerciaux? On sait que la plupart des véhicules commerciaux sont équipés, les camions, d'un ordinateur de bord. Le camionneur peut gérer certaines affaires avec ça. On a le même phénomène, nous, avec nos remorqueuses, où il y a un ordinateur de bord, et tout ça. Et puis qu'est-ce qu'on fait aussi avec ces éléments-là? On sait qu'actuellement ce sont des sources de distraction importantes. Nous, on a même placé, sur les écrans, des housses pour ne pas que les gens voient l'écran quand ils roulent, et même, avec les nouveaux systèmes, l'écran se ferme dès que le véhicule se met en route. Donc, ils ne peuvent plus le consulter. Mais est-ce qu'il y a des compagnies, des entreprises qui sont moins soucieuses, qui ont des moyens de communication à bord et puis... Est-ce que ça aussi, c'est concerné? Vous voyez, le problème, il est plus large que l'unique téléphone cellulaire, et c'est pour ça qu'on a pris cette position.

● (17 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Je vous remercie, M. le Président. Moi, j'ai une question sur la crédibilité évidemment du réseau routier... la vitesse crédible, c'est-à-dire. Quand on est sur l'autoroute, toutes les études ont démontré jusqu'à maintenant, semble-t-il, que 75 % des usagers dépassent les limites entre 15 et 20 km/h. Alors, sur l'autoroute, est-ce que la vitesse crédible devrait être 100, 110 ou 115? Et on nous dit aussi que, sur le réseau routier de 90 km/h et de 50 km/h, c'est là qu'a lieu le plus grand nombre d'accidents mortels avec des blessures graves. Est-ce qu'on devrait baisser dans les endroits où c'est dangereux et augmenter là où c'est crédible? Parce que, d'après moi, la différence entre 90 km/h sur la collectrice et 100 km/h sur l'autoroute, ça ne m'apparaît pas... il n'y a pas de lien à mes yeux, là.

M. Lapointe (Yvon): Bien, en fait, pour nous, on ne s'est pas interrogés sur la crédibilité des limites de vitesse parce que... D'abord, je ne suis pas sûr qu'on se prononcerait en faveur d'une hausse des limites de vitesse sur les autoroutes. D'abord, une question d'environnement. Voyez-vous, on est aussi sensibles à ça. On sait que les véhicules automobiles sont des gros pollueurs et puis... Donc, on serait contre à cause de ça, c'est bien certain.

L'autre phénomène par rapport à la limite de vitesse, le problème est plus la tolérance. On sait qu'il va toujours y en avoir une, tolérance. On ne peut pas... À 101 km/h, on ne peut pas donner une contravention. Il n'y a pas un policier qui va faire ça. Mais on va... Actuellement, on accorde jusqu'à 20 km/h de tolérance. Ce n'est pas écrit nulle part, mais on sait que ça se fait. Et cette marge de tolérance s'applique aussi sur les limites de 90 et de 50. Qui s'est fait arrêter à 55 km/h dans une zone de 50? Non. On va se faire arrêter à des vitesses beaucoup plus élevées.

Alors, je pense que la problématique, c'est vrai, est sur les limites de 50 et de 90 en grande partie. Bien, mettons l'accent là. Faisons du contrôle, prenons des moyens qui fassent en sorte que les gens aient moins tendance à se donner cette marge de manoeuvre qui est de plus en plus élevée parfois.

M. Soucy: Une petite question encore une fois sur...

Le Président (M. Pinard): Rapidement.

M. Soucy: Très courte. On sait que, exemple, on est capables d'établir que le dégel a lieu de telle date à telle date, puis on pose une interdiction pour les véhicules lourds, pour leur circulation. Est-ce qu'on ne devrait pas avoir aussi des vitesses différentes en hiver et en été sur le réseau routier?

M. Lapointe (Yvon): Très bonne question. Ça existe déjà, d'ailleurs, un peu, hein? Vous savez qu'il y a plusieurs compagnies sérieuses qui, pour des questions d'économie entre autres, d'abord et avant tout pour des questions d'économie de carburant, imposent à leurs conducteurs de rouler à 90 km/h. Est-ce que c'est un problème? Moi, je fais quand même pas mal d'autoroute, puis ça ne m'a jamais posé problème, cet écart-là, dans la mesure où la circulation n'est quand même pas... l'écart n'est pas trop grand. C'est sûr que, si un véhicule roule 140, puis

un autre, 90, l'écart peut devenir problématique. Alors, plus il y aura de contrôles, plus les vitesses vont se rapprocher de la vitesse permise, et moins l'écart entre les camions lourds et la vitesse de la circulation normale sera problématique. Alors, je ne sais pas si je réponds à votre question.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, j'endosse entièrement votre position sur le cellulaire au volant parce que je trouve que le cellulaire, même si on ne l'utilise pas au volant, le cellulaire rend des services énormes. Puis, quand on circule sur les routes, il y a des gens qui sont mal pris, il y a des gens qui prennent le champ, n'importe quoi, on a un cellulaire, on appelle, on appelle la police, on l'envoie. Alors, il ne faut pas juste regarder le côté négatif. Il y a le côté positif.

Puis qu'est-ce que vous apportez comme arguments, les GPS, puis tout ça, ça va déranger autant que le cellulaire. J'avais déjà apporté comme exemple, moi: quand il y a des chevreuils dans le champ, on les regarde. Quelqu'un qui veut être distrait, il est distrait par n'importe quoi. Alors, il ne faut pas s'énerver avec ça.

Moi, je voudrais avoir un peu... Est-ce que vous avez des statistiques depuis l'avènement des ballons gonflables en avant, dans les portières? On parle beaucoup que, là, le nombre de morts a diminué dans les accidents sur les routes, mais par contre les blessures graves ont augmenté. Est-ce que vous avez des statistiques là-dessus?

M. Lapointe (Yvon): Non, on n'a pas de statistiques là-dessus. Par contre, concernant le coussin gonflable, on sait qu'il peut blesser la personne si la personne n'est pas ajustée convenablement par rapport à son coussin. La course de déploiement d'un coussin gonflable est d'à peu près 25, 30 cm. Alors, la personne qui est à l'intérieur de ce 25, 30 cm dans son ajustement de dossier, c'est sûr qu'il va y avoir des risques de blessure, mais ça va peut-être lui sauver la vie, par exemple, parce que le coussin va la retenir; il vient la frapper, mais il va la retenir aussi.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauharnois, pour compléter.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. M. Langlois, dans votre propos, d'entrée de jeu, vous nous avez parlé des motocyclistes, vous avez dit: Écoutez, ce sont — je vais prendre votre expression — des gens à part, un monde à part, et il faut prendre des mesures qui sortent de l'ordinaire. Ce que vous proposez dans votre mémoire, à mon humble avis, là, n'est pas particulièrement différent des autres mesures qu'on utilise pour d'autres utilisateurs de la route. Et je vais juste vous faire une observation. Ces motocyclistes sont aussi, la plupart, des automobilistes et peut-être... Je vais vous laisser répondre, M. Langlois.

M. Lapointe (Yvon): Je faisais référence... Lorsque j'évoquais les moyens à part, je faisais référence à la campagne de sensibilisation et de promotion de la sécurité spécifique aux motocyclistes et non pas à d'autres... parce que les moyens de contrôle routier sont les mêmes.

M. Deslières: M. Langlois...

M. Lapointe (Yvon): M. Lapointe.

M. Deslières: M. Lapointe, excusez-moi. M. Lapointe, excusez-moi. Sur vos 840 000 membres, combien avez-vous de motocyclistes membres chez vous?

Mme Landry (Paula): Je vous dirais qu'on en a entre 32 000 et 35 000, à peu près.

M. Deslières: Sur 140 000, à peu près.

Mme Landry (Paula): Sur 840 000.

M. Deslières: 32 000, vous m'avez dit?

Mme Landry (Paula): 32 000 à 35 000 sur 840 000.

M. Deslières: Au Québec, hein? Au Québec.

Mme Landry (Paula): Au Québec. Oui, oui, au Québec.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous allons compléter avec le député qui représente la circonscription de La Prairie et qui représente la sagesse ici de par son âge. Alors, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: On peut-u avoir le consentement pour aller jusqu'à 18 h 15, parce que j'ai plusieurs questions?

Une voix: Non, non.

Le Président (M. Pinard): Non.

Des voix: ...

Le Président: Alors, la dernière question, M. le député de La Prairie, et très rapidement parce que...

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Je ne sais pas si j'ai comme bien compris, tantôt, quand vous avez parlé des pneus d'hiver, que vous êtes contre les pneus d'hiver. J'ai-tu comme bien compris ça?

M. Lapointe (Yvon): Oh non! On n'est pas contre les pneus d'hiver, on est contre l'obligation d'installer des pneus d'hiver. C'est une tout autre affaire.

M. Dubuc: O.K. Mais je crois que c'est important. Moi, je suis pour l'obligation des pneus d'hiver, je vais vous donner mon point de vue à moi. Souvent, si on n'a pas l'obligation, souvent, plus souvent qu'autrement, bien on peut tolérer. Moi, je viens souvent à Québec, puis je me suis aperçu que je n'avais pas de pneus d'hiver, puis, dans certains moments donnés, là, c'était très difficile. J'ai mis des pneus d'hiver, puis j'ai vu qu'à ce moment-là c'était très important, même sur la route, sur la 20 — je demeure sur la rive sud — c'est important. Puis tantôt, quand vous avez dit ça, si j'ai comme bien compris, vous

avez dit le pourquoi vous n'étiez pas d'accord, dans l'obligation, c'est pour la question qu'il y a un danger l'été. C'est-u bien ça que j'ai compris?

M. Lapointe (Yvon): C'est un élément entre autres, oui...

M. Dubuc: Le pneu d'hiver...

M. Lapointe (Yvon): ...parce que la distance de freinage risque d'être plus longue.

M. Dubuc: Le pneu d'hiver, il y a un danger pour l'été.

M. Lapointe (Yvon): Nous avons fait des tests d'ailleurs, hein, avec la collaboration de Transports Québec, l'été dernier, et on a constaté qu'avec le pneu d'hiver, en été, sur une chaussée d'asphalte chaude, et tout ça, la distance de freinage et la tenue de route avaient tendance à être altérées.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme Landry, Mme Gagnon, M. Lapointe, merci infiniment de votre contribution et participation à la commission. J'ajourne les travaux à mercredi 22 mars, à compter de 9 h 30, ici même, à la salle Louis-Joseph-Papineau.

(Fin de la séance à 17 h 58)