



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 22 mars 2006 — Vol. 39 N° 2

Consultations particulières sur le document intitulé
La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales (2)

**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 mercredi 22 mars 2006 — Vol. 39 N° 2

Table des matières

Auditions (suite)	1
M. Thomas A. Dingu	1
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)	6
Ministère des transports du Québec (MTQ) (suite)	14
Association canadienne des télécommunications sans fil (ACTS)	19
Fédération des policiers et policières municipaux du Québec (FPMQ)	27
Groupe de recherche en sécurité routière	38
Comité d'action politique motocycliste (CAPM)	47

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président
M. Tony Tomassi, vice-président
Mme Charlotte L'Écuyer, présidente suppléante

M. Guy Lelièvre
M. Jean-Pierre Soucy
M. Janvier Grondin
M. Norbert Morin
M. Jean Dubuc
M. Serge Deslières

- * M. Romain Girard, APAQ
- * Mme Claire R. Drolet, idem
- * M. Denys Jean, MTQ
- * M. Pierre Perron, idem
- * M. Peter Barnes, ACTS
- * M. Sylvain Roy, idem
- * Mme Kasia Majewski, idem
- * M. Denis Côté, FPMQ
- * M. Paulin Aubé, idem
- * M. Guy Paquette, Groupe de recherche en sécurité routière
- * M. Normand Noiseux, CAPM
- * Mme Thérèse Ménard, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 22 mars 2006 — Vol. 39 N° 2

Consultations particulières sur le document intitulé *La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales* (2)

(Neuf heures trente-neuf minutes)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, bienvenue à vous tous. Nous entreprenons, aujourd'hui, notre deuxième journée de consultations particulières sur le mandat d'initiative sur la sécurité routière au Québec et précisément sur quatre thèmes déjà mentionnés, tels les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes, motocyclettes et également la question des conditions hivernales avec les pneus d'hiver, tout en laissant, bien entendu, ouvert aux gens qui se présentent devant la commission aussi de discuter de d'autres sujets pertinents pour assurer une meilleure sécurité routière. Alors, je constate de facto le quorum et je déclare donc ouverte la séance de la commission. Et je demande immédiatement à tous les gens ici présents, dans cette salle, de bien vouloir fermer immédiatement leurs téléphones cellulaires, sachant, bien entendu, à quel point que c'est distrayant.

Je rappelle le mandat de la commission. La commission est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des 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*.

M. le secrétaire, avons-nous des remplacements ce matin?

● (9 h 40) ●

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

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, je vais vous donner l'ordre du jour de ce matin. Alors, nous débutons nos travaux, ce matin, en recevant, par vidéoconférence, de Virginie, le Dr Dingus. Par la suite, nous aurons le privilège de recevoir l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, suivie du ministère des Transports du Québec — nous allons poursuivre la discussion entamée avec ces derniers hier matin — et nous allons compléter notre avant-midi en recevant l'Association canadienne des télécommunications sans fil.

Auditions (suite)

Alors, sans plus tarder, j'inviterais le vice-président, député de LaFontaine, à bien vouloir introduire notre invité. Alors, M. le député.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup. Dr Dingus, thank you very much, and welcome on this commission.

M. Dingus (Thomas A.): Thank you.

Le Président (M. Tomassi): All right. So we're going to have your presentation for 15 minutes, and after there's going to be an exchange with the members of the Parliament for about 30 minutes. So to start, we want really to thank you for your acceptance of coming to the commission and to tell us a bit more about your work on the driving distraction. We put up this commission to talk about maybe... about the security on driving. So one of the major concerns on our part, of the... of the place here, is maybe the cellular phone and all the other components that could be put in the car that could distract the driving of a person. So we leave you the word to use for your presentation, and we'll come back to you with some questions after your presentation.

M. Thomas A. Dingus

M. Dingus (Thomas A.): Thank you very much. I want to talk to you today about a large-scale research study that was recently completed at Virginia Tech University. It uses an approach of naturalistic driving or naturalistic assessment, and what this essentially means is we instrument cars to watch drivers just drive as they normally would. Can I have the next slide, please?

Our approach to this type of research, as I said, was to obtain data in a natural driving environment, and we had 241 drivers who participated. Their cars were especially instrumented, they drove on public roads, as close to unobserved as possible. Unlike prior studies of this type, they drove extensively, they drove 12 or 13 months with the instrumentation in their cars. They were just asked to drive as they normally would. In other words, they were not asked to test any device or anything like that, and we tried to make the instrumentation as inconspicuous as possible so as not to remind the drivers or other drivers around them that their vehicles were instrumented. Next slide, please.

I won't go into all the detail, but the instrumentation that we used was very capable. It had five video cameras, it had a number of radar sensors in each direction and a number of other sensors that allowed us essentially to detect when the driver was in a crash or near-crash situation and to analyze that data in great detail. Next slide, please.

A major advantage of this approach is it provides more information than is currently available from crash databases developed from police reports or from empirical studies, for example, in driving simulators. Specifically, it allows you to essentially watch the driver just prior to a crash and assess why the driver was involved, what errors they made, what were the contributing factors to the crash. Specifically, this approach is aimed at pre-crash events, say within 10 seconds just prior to the crash, and on specifically the driver behavior that led to the crash. Next slide, please.

So one thing as a committee that you have to ask yourself is how valid are these results, and I would make the argument to you that they are very valid. There were 241 drivers. They were recruited from flyers and newspaper ads. They ranged in age from 18 to 73. Some were very safe drivers, and some were very unsafe drivers. And they drove a wide range of mileage, a wide number of kilometers. They commonly drove in urban settings or suburban settings and to a lesser degree rural, driving through the countryside, and they drove both sedans and SUVs. Next slide, please.

One thing to keep in mind if you look at these results, however, our extreme age groups are missing from the data, that is newly licensed teen drivers, 16 and 17 years old, and drivers over 75. These two groups get in a large proportion of crashes relative to other drivers. There was only one location. This was in Washington D.C., Northern Virginia region. There was not a whole lot of rural driving. At least in the... there were fewer SUVs and light trucks than the national average. And there was also the possibility of a recruiting bias because we advertised for the drivers, and so it wasn't a truly random sample. These are things to keep in mind. Next slide, please.

Another question that you need to consider is: To what degree was the presence of the instrumentation affecting their behavior? We measured this with our instrumentation and determined that, after the first hour or so of driving, they drove very normally. Keep in mind that the cameras were hidden and that the instrumentation, although visible, was covered in black boxes, if you will. We saw a number of extreme driving events, including subjects who were driving while impaired due to alcohol and fatigue, a number of traffic violations, aggressive driving, what we call road rage, where drivers are angry with one another. All the performance data indicated that they were driving consistently with what their normal driving would be. Although we did find a few instances of showing off among younger drivers, it really... this behavior went away after just a couple of weeks of driving. Next slide, please.

● (9 h 50) ●

This is just a picture of the instrumentation mounted under the package shelf in the trunk of a car. You can see that it's just a black sealed box. The subject could not access any of the data, and it collected the data automatically when the car was started. The subject did not have to interact with it at all. Next slide, please.

This shows a camera, a set of two cameras mounted above the center rear view mirror. This camera took a view of the driver's face. Just to the left of the camera was a push button that we asked the subjects to activate when something unusual happened to them, when they were caught up in traffic or witnessed a crash. Next slide, please.

This shows the forward camera mounted behind the rear view mirror. It also shows the light sensor that allowed us to tell whether there was an issue with glare from oncoming traffic or whether roadway lighting was present at the time of an event. The purpose of these slides is to show you that the instrumentation was relatively unintrusive or inconspicuous. Next slide, please.

...database that we collected during this study was 42 000 hours of driving data, and, during that period, we witnessed 82 crashes and collisions. Now, this may seem like a high number, but you have to keep in mind that we see all crashes, and these include both police-reported

crashes and more minor property damage crashes. We also witnessed 761 near-crash events, and then in addition we collected data of 20 000 of what we would call normal driving episodes to compare the crash and near-crash data too. Next slide, please.

This slide shows the type of crashes that we collected. We collected a number of airbag deployment and injury crashes, a number of property damage crashes that were police reported and a very large number of crashes that were not police reported. Next slide, please.

These are the numbers and types of crashes that we collected. You can see that we had five injury crashes, 11 police-reported property damage only crashes. Now, this is... these two categories together are what you typically see in a crash database. We collected another 25 crashes that had police... property damage that were not police reported and another 41 where there were physical contact between vehicles but no property damage. Next slide, please.

This slide illustrates what we mean by a near-crash. And what we mean by a near-crash in this case is that it has all of the elements of a crash with one exception, and that exception is the presence of a successful evasive maneuver on the part of one driver or the other. And so we have done numbers of analysis on the near-crashes and determined that they were very similar to the crash events because they have all of the elements with the exception of the evasive maneuver. But what I am going to report to you now are data analysis that include both the crash and near-crash events, and we have roughly 830 or 840 events that were analyzed. Next slide, please.

So of interest to this committee, and there are a number of results that are present from this database, but of interest to the committee is driver inattention or distraction. We defined inattention to the forward roadway as a category which contained the following information: those events which were caused by a secondary task distraction, and that includes cell phones, operating PDAs or MP3s, or tuning a radio, or using another in-vehicle device.

We also had a category that was driving-related inattention. This is where the driver is looking away from the forward roadway, but for the purpose of driving, for example checking mirrors or blind spots. We had a number of cases of moderate to extreme fatigue where the drivers eyes were actually closed because they were very drowsy, and so we categorized this as inattention also. And then we had other driving-related glances away from the forward roadway, but we couldn't tell what they were looking at. They were just randomly glancing away from the roadway, typically when the driving task was not very demanding, and so we had that category as well. But the combination of these four categories led to the majority of crashes and near-crashes. Next slide, please.

This chart shows the relative frequency of the presence of inattention for the different categories that I mentioned before. As you can see, the largest category for crashes and near-crashes was secondary tasks, including cell phones and other devices. Next slide, please.

We were able to make distinctions with respect to crash risk between different types of secondary tasks, and we have defined the three here as complex, moderate and simple. The complex secondary task is a multistep task requiring more than one eye glance away from the

forward roadway, or multiple button presses, or other control activation. An example would be dialing a handheld cell phone. A moderate task had at most two glances away from the roadway and at most two button presses. An example of this would be tuning a radio or setting the temperature on many cars. Simple secondary tasks are things like pressing a single button or taking a very short glance away from the roadway. These included things like checking the speedometer or making a single button press to change the radio station. Next slide, please.

This is a very important slide, and this is a unique aspect of the study, is that now we can predict... Because we have both crashes and near-crashes where these things happen in a large enough number and also normal driving for the same drivers, we can determine the relative crash risks, crash and near-crash risks of each of these types of tasks. For example, in the top of the chart, you see the complex secondary task, the... ratio is 3.1. This means that there is a three times greater chance of being in a automobile crash while doing a complex secondary task than just normal driving. You also see moderate secondary task is slightly over two times greater crash risk than just normal driving. Moderate to severe drowsiness, over six times more risky than just normal driving. And you can see the rest of the data there. Next slide, please.

● (10 heures) ●

This statistic is called the population attributable risk. This estimates the number of crashes across the entire population and the percentage of crashes across the entire population due to these kinds of tasks. And what you see there is that the complex secondary task contributes to about 4% of all of the crashes in the U.S., that is our estimate, while the moderate secondary task contributes to 15%. The reason for this is this statistic accounts for the frequency or the number of times that these tasks are performed in an automobile. So, moderate secondary tasks, since they are much more frequent than complex tasks, contribute to a greater proportion of crashes than do complex. In contrast, you see, a moderate to severe drowsiness contributes to over 20% of the crashes in the U.S. This is much higher than was previously thought. Next slide, please.

Now, if you break down the individual secondary tasks in terms of crash risk, you can see where things like cell phone fall in terms of relative risk to other things that are commonly done in a car. At the top of the list, you see the ones that have the highest risk. The highest risk that we found was reaching for a moving object. This was a case where something was falling off the seat or a driver was spilling a cup of coffee, for example, things like that. That has the highest risk of a crash. You also see things like reading in the car, not necessarily reading a novel or a newspaper, but, you know, reading a short paragraph or directions or things like that. That resulted in a crash risk 3.4 times higher than normal driving. And dialing a handheld cell phone, that was 3.8 times greater than normal driving.

If you go down the list, you see talking and listening to a handheld device was 1.3 times greater than normal driving, but was not statistically significant in terms of its difference from normal driving. And then you see other examples there such as eating or drinking or adjusting the radio, and this gives you sort of an indication of where these tasks fall in terms of their riskiness to other things that are done in a car. Next slide, please.

Now, if you look at the population attributable risk associated with many of these tasks, what you see is that dialing a handheld device such as a cell phone and talking and listening to the phone are the highest among the secondary tasks. And we estimate that they contribute to about 3.6% of the crashes each. The reason that talking and listening is higher in this chart than it was in the prior chart is because it is done very frequently by drivers. It is by far the most frequent task performed in an automobile today. And then you see dialing a handheld device is also very high, and the reason is because it is relatively frequent, that, as you saw from the prior chart, is also relatively risky, that combination led to that. Next slide, please.

This is an important consideration in the U.S., a lot of States are going to laws that limit a handheld device used but only by younger drivers, and this is just to point out that in fact the youngest drivers have the biggest problems with these kinds of tasks. They're not good at judging when it is safe to perform tasks such as dialing or talking on a cell phone. Next slide, please.

So, based on these data, I have developed the following opinion: moderate and complex secondary tasks should be avoided while driving. This includes manual dialing of handheld cell phones, using a PDA or using a MP3 player, such as an iPod, and a number of other more conventional and traditional automotive tasks. Secondly, conversations on handheld cell phones are not particularly risky on a one-time basis, but, because they are so frequent, the risk to the total population is higher than many tasks.

However, it appears likely that a true hands-free phone — when I say "true hands-free", I mean "voice activated, not using a headset" — that, for example, uses a single button press and a voice activation, it doesn't appear that this would elevate the risk significantly above normal driving. An example of this kind of device would be an OnStar system that appears in many General Motors cars, where the driver makes a single button press and then just carries on a conversation without holding a device.

And another important finding of this study is that, in particular, very young drivers need limits on their abilities to perform secondary tasks while driving. This appears to be largely a judgment and over-confidence issue on the part of younger drivers. That's the end of my presentation. Thank you very much.

Le Président (M. Tomassi): Thank you very much, Dr. Dingus. We're going to have an exchange with the Members of Parliament. Maybe one question that I could ask you before is... We had a couple of people that came in yesterday, it was our first day. Let's say, on the group, there's 50% of the people that think cell phone is a danger, 50% of the other people say it's not really a danger. Some people came and told us that there were not really studies made that show that the cell phone in use in a car is really a danger. You made a study, it's eloquent, the numbers you say, that a cell phone could be a distractive driving effect that could cause some major fault on the driving of the drivers. So add up maybe on that perspective, on telling us if really the cell phone, on the base of your studies, is really something that has to be banned from the driving.

M. Dingus (Thomas A.): Well, this is a new study. Some of the results that I am showing you today have

yet to be publicly released. They will be released very soon. So I wanted to show you them because I thought they were important for your consideration.

I think, in particular, dialing a cell phone is dangerous, that every effort should be made to create a hands-free situation. Having said that, many laws have banned the use of handheld phones but not headsets. Now, if you think about how a headset is commonly used, you still have to... if you're going to dial a cell phone, you still have to dial your cell phone and use the headset. And, not only that, you have to... If you decide to use your cell phone headset, not only do you have to dial the phone, but you have to put the headset in your ear. So in my opinion the headsets are not particularly a better option.

I would recommend... A good compromise is to allow a true hands-free voice-activated cell phone while driving but to ban handheld and headset use while driving.

Le Président (M. Tomassi): I'm going to leave my colleagues asking questions, so an exchange with the MNA of Portneuf in Québec City.

M. Soucy: Thank you very much. So, Mr. Dingus, Dr. Dingus, it's a pleasure to welcome you in our Assembly this morning.

I have a tricky question for you: Among your data, is there any difference between men and women?

• (10 h 10) •

M. Dingus (Thomas A.): Not much. Not much. And this is truly typical of driving these days. There are important behavioral differences between men and women, particularly at younger age groups. Young males, in the U.S. and many places, are by far the most hazardous drivers on the road in terms of probability of getting in a crash or a fatal crash. That is because they tend to be overconfident, in my opinion, and they tend to take high risks. So... But in terms of performance, there are not a lot of differences. There are some, but they're relatively minor, and so that's my answer to that tricky question.

M. Soucy: So, thank you, Dr. Dingus. I have another one. Among the stats, it seems to be evident that the possibility of accidents from the rear end is more important than from the front. Can you explain this?

M. Dingus (Thomas A.): We saw that a lot in our data. I didn't talk about it much today, but essentially, when a driver is distracted, oftentimes they react very late to a situation in front of them, which violates the expectations of the driver behind them, which leads to more rear-end crashes. Now, one of the problems with police reports is those drivers are often not cited for those crashes, so they don't show up as being their fault, but in fact they contributed to it by violating the expectations of the following driver. So that is a very important aspect of driving distractions.

M. Soucy: Thank you.

Le Président (M. Tomassi): Thank you, Mr. MNA of Portneuf. Mrs. MNA of Pontiac.

Mme L'Écuyer: Good morning, Dr. Dingus. Thank you for being with us. Your study was very helpful.

I have a question concerning that you left out the younger ones, 16-17, and the ones above 75. Since our population is aging very rapidly, I was wondering why those age groups were left out of the study.

M. Dingus (Thomas A.): For practical reasons. Since this was the first study of its kind, we wanted drivers who drove a lot, tended to drive more miles, and so drivers who are over 75 tend to not drive very much.

16 and 17-year-olds, since they are legally minors, require sort of a different protocol. We are currently just starting a study looking specifically at a naturalistic approach to the driving for 16 and 17-year-olds, and we hope to do one on over 75-year-olds in the very near future. What I would expect though, based on what I know about these driving populations, is that the 16 and 17-year-olds would have greater problems with driving distractions, even greater than what you saw here with, say, the 18 to 20-year-olds. That would be... I don't have that data, but that's my expectation.

The over 75-year-olds would also have trouble time sharing, to some extent, that they tend not to do these kinds of tasks very often, nearly as often as the rest of the population. So they may actually not have as big a problem with distraction as younger drivers.

Mme L'Écuyer: Just another question: Does the Transport Institute think of doing a study on the 75-year-olds and more? Specially in rural areas, we know that they really need their cars to go from one place to the other. Is it something that you're looking into or not?

M. Dingus (Thomas A.): Yes, we have several proposals currently under consideration to do such a study, specifically of drivers over 75, but they have yet to be awarded. If you know of some money, though, we would be happy to do such a study.

Mme L'Écuyer: Thank you, Dr. Dingus.

Le Président (M. Tomassi): Yes, Mr. MNA of Portneuf.

M. Soucy: Dr. Dingus, I have another question about the fact that... Is this more distracting to get the buzz when a call comes in or if the discussion is more distracting?

M. Dingus (Thomas A.): Unfortunately, in our study, even though we had over 2 million miles, 3 million kilometers of data collected, we didn't see a whole lot of cases where answering a cell phone was part of the problem. And that's not to say that it wasn't a problem, we just didn't have enough data to look at it specifically and statistically.

I am aware of other studies. There was a study done by a ministry of Japan, when they banned cell phones, that showed that there was a large number of crashes related to answering a ringing phone, particularly in cases where the person had to reach into a handbag or briefcase to find the phone and answer it. And, if you think about it in terms of a complex task, it's a very complex task when you have to search for and find the telephone. So I believe that that is a big part of the problem.

M. Soucy: Thank you.

Le Président (M. Tomassi): Alright. We're going to go with the MNA of Beauce-Nord. He's going to ask the question in French, I'm going to try to translate it in English, so you could answer, and I'm going to try to translate the answer to him after.

M. Grondin: Merci. Moi, j'aimerais savoir... Je n'ai pas vu dans les graphiques... Concernant les véhicules lourds et les accidents qu'il peut y avoir avec les véhicules de passagers, est-ce qu'il y a une étude de faite là-dessus — on ne l'a pas vue — la pesantur des véhicules lourds, le temps que les chauffeurs ont à conduire, ce qu'on appelle ici les «logbooks», est-ce que c'est très bien respecté, ça? Je pense que l'étude vient de la Virginie, je crois.

Le Président (M. Tomassi): The Member of Parliament is asking: On your study, there's no object on the big trucks on the road and their consequence on the accident or if they're following up their logbook on the transit perspective. On the study, we're just talking about cars and small SUVs.

M. Dingus (Thomas A.): Yes. The study I reported today is a study that just looked at cars and SUVs. We have done, just recently completed, a large-truck study that had 100 drivers and used similar instrumentation, and we found a similar kind of results. Large-truck drivers, they do a lot of tasks while driving, including talking more and more on their cell phones, CB radios and things like that. They have similar kinds of problems, but, until those results are analyzed, I can't be more specific about the relative risk of those activities.

Le Président (M. Tomassi): Ça va, M. le député, vous avez compris?

M. Grondin: Un petit peu.

Le Président (M. Tomassi): Ils ont fait une étude aussi, et les résultats sont quasiment identiques à ceux que les conducteurs... Maybe a question on that perspective. We're going to have a trucker association that is going to come here and talk to us, maybe tomorrow or next week, if I'm not mistaken, and, on their concern, they say the cell phone is an instrument they really need to work. It's a tool that they cannot go over or pass over because it's a working tool. So, on your study, did you take into consideration that aspect of a working tool? And I understand that, on this perspective, you say: Hands-free completely, where there's one button to dial, the risks are inferior to the one where you have to dial. Because, if I understand, the problem with the cell phone is on the dialing or the searching for a phone when it rings. The danger is not really on the talking or on the listening of a conversation over a phone.

● (10 h 20) ●

M. Dingus (Thomas A.): Yes. The best estimate I have is that either dialing or answering the phone is about two thirds of the crash risk. So, if you eliminate, if you create a hands-free environment, the risk is about one third of a handheld device. And I think it's very similar for truckers, and truckers not only have cell phones, but

they have other communication devices, some dispatching devices and other things. I would say that the same principles apply, that is, if you can take any of those devices, whether they're a cell phone or another communication device, and you can make the task simpler or very simple, as opposed to moderate or complex, you will reduce the risk of those crashes even for truck drivers.

Le Président (M. Tomassi): Thank you very much. Mr. MNA of Gaspé.

M. Lelièvre: Good morning, Dr. Dingus. I would like to know if you study... in a school bus with children inside, you know, they could disturb the attention of the conductor.

M. Dingus (Thomas A.): If I understand your question correctly, you're saying: What is the relative distraction of school children to a bus driver? Is that the question?

Le Président (M. Tomassi): Non.

M. Lelièvre: I'm talking about the school bus. You see, the students, the children inside the bus could disturb the attention of the driver. Did you study that part of the driver?

M. Dingus (Thomas A.): We have not specifically studied the school buses.

Le Président (M. Tomassi): Non.

M. Lelièvre: Non. O.K. About the age group, you stop at 55 and over, you see, and, about the persons over 70 years old, did you study also? Do you have any statistics on that?

M. Dingus (Thomas A.): We had drivers up to age 73, but we haven't studied specifically a group of drivers over age 70 to date. That is a very important study that needs to be done using this methodology, but we have not done that yet.

Le Président (M. Tomassi): O.K. The MNA of Portneuf has another question for you.

M. Soucy: Yes, Dr. Dingus. A few years ago, the Government went through with a new bylaw that forbids alcohol to young drivers. Do you think the Government should introduce a new regulation to prevent very young drivers to use a cell phone or other device when driving?

M. Dingus (Thomas A.): Yes, I do. I think the data from this study and also data from other studies that I'm aware of show that young drivers in particular have trouble judging when to engage in these kinds of tasks, and these tasks include not only cell phones, but using MP3 players, and iPods, and things like that. I think a law banning those kinds of wireless handheld devices is very important, particularly for drivers who are 16, or 17, or even 18.

M. Soucy: Thank you.

Le Président (M. Tomassi): Thank you very much, Dr. Dingus. Miss MNA of Pontiac has another question on the youth drivers.

Mme L'Écuyer: Dr. Dingus, in your study, you say that the younger driver needs limits. We were talking yesterday with groups that appeared in front of us if we should go back to the courses that were given before you could have your permit, your driving permit. And we were even talking about extending it to have security items in, so that the younger ones would know exactly what's going on if you go 120 or something like that. Do you think that would change the number of accidents or that would help those younger groups in more safely driving?

M. Dingus (Thomas A.): Yes. There are more and more devices being developed for the purpose of monitoring newly-licensed drivers with cameras and other sensors. The degree to which these help is still in question, but I believe, based on my experience, that if you can monitor a teen driver and you can... They know they're being monitored and then not only do they know they're being monitored but... provide a feedback and a potential for, you know, having their driving privileges revoked. If you're a parent, I believe all of those things will help with this problem.

Le Président (M. Tomassi): Mr. Dingus, time is up. We really want to thank you to have participated in our commission. Most of all, we understood that we were maybe the first ones to see your late study. So thank you very much on the results and sharing with us the results of your study. And hopefully your presentation will help us giving up... some good advice to our minister and some other government officials for the security on the road.

M. Dingus (Thomas A.): I thank you very much for the opportunity. If I can be of further assistance, don't hesitate to contact.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup. Nous allons maintenant inviter l'Association des propriétaires d'autobus du Québec de bien vouloir s'avancer.

Alors, chers collègues, permettez-moi de vous présenter M. Hugo Gilbert, président, et je prierais M. Gilbert de bien vouloir présenter sa collègue aux membres de cette commission et également pour fins d'enregistrement. Et je vous mentionne que vous avez un temps de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire. Par la suite, il y aura échange avec les collègues pendant 30 minutes. Alors, M. Gilbert.

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

M. Girard (Romain): Alors, d'abord, je veux excuser l'absence d'Hugo Gilbert, le président de notre conseil d'administration.

Le Président (M. Pinard): Donc, vous êtes M. Romain Girard?

M. Girard (Romain): Vous aviez deux chances. On est, bon, à la deuxième. Alors, mon nom est

Romain Girard. Je suis vice-président exécutif de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, et je suis accompagné, à ma droite, de Claire Drolet, qui est notre responsable des communications et des relations publiques, chez nous. M. Gilbert est retenu dans son entreprise. À titre de président du conseil, c'est un transporteur par autobus, et il est lui-même directeur général du groupe Interar, alors une entreprise présente à la grandeur du territoire québécois avec plusieurs centaines de véhicules. Donc, son quotidien est très chargé.

Quelques mots de présentation sur l'association. Nous réunissons, depuis maintenant 80 ans, les entreprises privées exploitant des services de transport par autobus. L'histoire du Québec et de l'occupation du territoire passe beaucoup par les services de transport par autobus régionaux. Et, depuis une vingtaine d'années, ces entreprises de transport par autobus régional ont ajouté à leurs opérations des opérations de transport scolaire, de transport adapté, de transport urbain. Dans plusieurs cas, ils sont à contrat avec des municipalités. On pense à Rouyn-Noranda, on pense à Chibougamau. Dans plusieurs cas, ils sont à contrat avec des conseils intermunicipaux de transport. Alors, nos membres opèrent 280 autobus urbains dans la grande périphérie de Montréal, dans les conseils intermunicipaux de transport. Alors, tout ce qui est autobus de transport public appartenant à des entreprises privées peut être membre chez nous, au-delà de 230 membres opérant au total 6 000 véhicules. Alors, voici le portrait statistique de notre association.

Les entreprises membres chez nous et notre association ont toujours privilégié la prévention et la sécurité. Les entreprises de transport par autobus ne peuvent pas dire à leurs clients: Venez à bord, nous sommes sécuritaires. C'est comme si un restaurant vous disait: Venez manger, nous sommes salubres. Il faut donc, comme entreprise, garantir la prestation sécuritaire des services et il faut fonder notre relation de confiance avec nos clients là-dessus.

● (10 h 30) ●

Au niveau de l'APAQ, on vous confirme que notre dévotion à l'objectif de sécurité, ce n'est pas nouveau. Ça date de plusieurs années. J'ai personnellement coprésidé la table gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds de 2001 à 2005 et je siège à titre de membre de la nouvelle table sur la sécurité routière qui justement tient une assise aujourd'hui. Alors, voici pour le préambule.

Nos entreprises de transport par autobus gèrent la préoccupation de sécurité routière parce que c'est une préoccupation commerciale, c'est vital pour eux. Les clients n'iront pas à bord s'ils ont la perception que prendre l'autobus, c'est risqué. Nos entreprises, elles ont cette certitude pour au moins quatre raisons. Elles savent qu'avoir un accident de quelque nature que ce soit, avoir une panne, un retard, une infraction, elles savent que ça a des conséquences de gestion, des conséquences de sanction, des conséquences d'enquête. Et, dans leurs entreprises, aussitôt qu'il y a un imprévu de nature accident, événement, plainte, réclamation, elles ont un travail de gestion à faire. Elles souhaitent le faire le moins souvent possible, d'où la nécessité de la prévention.

Mais, à trois autres niveaux, un accident coûte de l'argent à nos entreprises. Je parle au niveau de la CSST, puisque les travailleurs sont en emploi lorsqu'ils sont au volant de leurs véhicules, au niveau de leurs PEVL, donc leurs dossiers de démerite découlant de la

Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, notion que vous maîtrisez probablement déjà, et on pourra y revenir plus loin, et ils ont des conséquences financières dans leurs dossiers d'assurance. Donc, tout événement qui a des dommages aux véhicules, dommages aux tiers en responsabilité civile, nos entreprises, lorsqu'elles ont des accidents, elles voient leurs factures d'assurance s'accroître. Donc, pour quatre raisons, donc la gestion nécessaire qu'on essaie d'éviter, la hausse des coûts de la CSST, la hausse des coûts d'assurance responsabilité et accident et la conséquence sur le PEVL, nos entreprises, elles sentent la nécessité de prendre des décisions fondées sur la sécurité.

Conséquemment à cela, lorsqu'elles gèrent le dossier du cellulaire utilisé par leurs conducteurs, bien elles le gèrent comme un outil contribuant à l'opération sécuritaire de leurs véhicules. La plupart de nos conducteurs d'autocars nolisés et d'autocars interurbains sur le réseau régulier sont munis de téléphones cellulaires. Dans certains cas, ça leur appartient en propre ou, dans d'autres cas, ça leur est fourni par l'entreprise. C'est considéré par nos entrepreneurs comme un outil aidant à l'opération sécuritaire du service.

Pendant, dans la majorité des cas, que le cellulaire appartienne au conducteur ou que le cellulaire appartienne à l'entreprise et soit confié au conducteur, il y a des directives d'utilisation. Alors, directives d'utilisation, entendons par là: ce n'est pas pour discuter de l'épicerie nécessaire au retour avec votre conjoint, conjointe, c'est pour recevoir ou émettre des appels avec des confrères conducteurs qui pourraient être en cortège avec vous autres, c'est pour recevoir ou émettre des appels avec la répartition, avec le client qui veut communiquer à bord du véhicule pour informer que... On veut savoir si le véhicule est à l'heure ou s'il sera en retard, s'il est sur le bord d'arriver. Donc, la communication maintenant du conducteur d'autocar — là, je limite ça à nos autocars et j'exclus pour le moment l'autobus scolaire et les autobus urbains — c'est une chose nécessaire.

Ce qui est nécessaire, ce sont des directives d'usage faisant en sorte qu'il n'y a pas d'usage inconsidéré ou insécuritaire avec le cellulaire au volant. Ajoutons à cela que nos passagers, dans les autocars, lorsqu'ils voient le conducteur au cellulaire, ils ont eux-mêmes une crainte que le conducteur soit distrait. Alors, nos passagers souhaitent que le conducteur utilise le cellulaire le moins souvent possible, mais ils souhaitent que ce soit un outil disponible si on en a besoin.

La situation d'un conducteur d'autocar nolisé avec un groupe de 50 personnes à bord qui sont en activité de loisirs et qui ont un multiplicateur, qui ont un «group leader», un agent de voyage, un guide à bord, c'est souvent une situation d'un conducteur qui a un habitacle à l'arrière qui est bruyant, dans lequel il y a un micro interne, dans lequel il y a des gens qui s'amusent, dans lequel il y a des gens qui s'interpellent. Donc, ce que nos conducteurs ont besoin, c'est d'une capacité de gérer, de devenir indifférents de cet habitacle ou de cette animation qui est à côté d'eux, et, de la même manière, ils ont des outils de communication, il faut qu'ils les utilisent en le faisant de manière préventive.

Dans le transport en commun urbain, dans le transport scolaire, dans le transport adapté, encore là il y a des usages beaucoup moins intenses. Je pense particulièrement

au transport adapté, ces minibus avec rampe qui sont souvent à contrat avec des MRC ou avec des organismes locaux de transport adapté, bien, souvent, le conducteur, il doit avoir son cellulaire pour recevoir un appel de la répartition. Ce client, es-tu allé le chercher? Ce client, est-ce que tu l'as laissé là? Je viens d'avoir une demande d'un nouveau client. On comprend que le conducteur d'un minibus dans une situation de transport adapté, c'est quelqu'un qui doit être en lien avec des clients inquiets puis un service de répartition qui donne des directives.

Donc, pour nous, on ne peut imaginer éliminer le téléphone cellulaire. Parmi tous les éléments distrayants, on ne doit que faire en sorte que l'usage en soit le plus strict possible et qu'il soit utilisé avec des programmations automatiques déjà codées faisant en sorte que le conducteur n'a pas à se distraire pour composer des numéros. Dans la plupart des cas, c'est ce que nos entreprises font, d'ailleurs. De un à six ou de un à neuf, il y a des codes prévus, et le dispatch, c'est neuf, puis les ressources humaines, pour aviser d'un retard, c'est quatre, puis on y va comme ça.

Le sujet de la vitesse maintenant. Nous sommes tout à fait d'accord sur le principe de faire en sorte que la vitesse appropriée à une situation et à un risque soit la mieux gérée possible. Si «le mieux gérée possible» veut dire réduire, tant mieux, ça va, mais ce n'est pas vrai en toutes circonstances. Les accidents, dans le transport par autobus, ne surviennent pas à 120 dans des zones de 100. Les autocars, ou les autobus scolaires, ou les autobus urbains, ils ont surtout leurs accidents dans des zones urbaines, en périphérie donc de l'habitation. Ça fait partie de la définition de l'autobus. On n'est pas dans les parcs industriels, nous, avec nos véhicules, on est là où les humains vivent et où ils ont besoin de services. Donc, c'est dans des zones de 30, c'est dans des zones de 50, c'est dans des zones de 70, et la préoccupation de la vitesse adéquate, de la vitesse sécuritaire est plus importante comme concept que réduire de manière statutaire la limite de 100 à 90 ou la vitesse théorique de 120 à 105. Pour nous, là, ce débat-là, il est un débat de relations publiques pour notre industrie. La vraie préoccupation de sécurité, c'est une préoccupation dans les banlieues et là où il y a du monde et où on est à des limites de vitesse plus restreintes.

Si j'aborde le sujet du photoradar ou du cinémomètre, nos entreprises, elles sont dans une situation où elles sont responsables de l'immatriculation, et le conducteur, lui, qui serait constaté en excès de vitesse par un cinémomètre, c'est lui qui doit être donc le fiduciaire ultime de l'infraction. Et ce qui nous déplaît dans le concept du photoradar pour des véhicules lourds de type autobus, c'est la transition nécessaire de l'infraction ou du constat de la vitesse qui va passer de l'appareil à l'entreprise l'ayant immatriculé, le transformant, lui, en huissier pour aller signifier à son conducteur qu'il a une infraction à lui porter. Et, pendant cette période de transition là, entre le moment où le constat de la vitesse est fait sur un véhicule immatriculé par autobus Y et le moment où le gestionnaire d'autobus Y a trouvé conducteur Bêta, bien, entre les deux, notre entreprise, elle porte une infraction dont elle doit se défaire, qu'elle doit transmettre, autour de laquelle elle doit faire de la gestion. Donc, on appelle ça: ce statut de huissier qui nous déplaît chez le gestionnaire d'une entreprise de transport par autobus.

Deuxièmement, dans la période — et je réserve ce bout de commentaire aux autocars — de mai à octobre

où beaucoup de nos... La période de transport nolisé de pointe pour nous, c'est de mai à octobre. C'est la période où nous recevons, au Québec, des milliers et des dizaines de milliers de clients en autocar. Nous les recevons à l'aéroport Trudeau ou Pearson, nous leur faisons faire des tournées, huit jours, 12 jours, 14 jours, des tournées qui peuvent être d'Argentins, d'Asiatiques, de Japonais, d'Européens ou de toutes nations. C'est la période de pointe de notre tourisme réceptif en groupes. Alors, voici l'expression. Je l'utilise en présumant qu'elle est claire maintenant pour vous. Sinon, revenez-y, ça me fera plaisir de vous le détailler plus à fond. Dans ce tourisme groupes de mai à octobre, nos entreprises louent des autocars d'ailleurs sans chauffeur. Ils les amènent au Québec. Ça peut être loué de Colombie-Britannique, de l'Alberta, de l'Ontario ou des Maritimes parce que cette période de pointe là n'est pas la même dans les autres territoires, et des autocars qui se louent sans conducteur, au Québec, il n'y en a pas. Il y en a venant des autres provinces.

● (10 h 40) ●

Alors, mes entreprises vont beaucoup louer d'autocars, à peu près le tiers de la flotte. C'est au-delà de 250 autocars nolisés, ça, qui, de mai à octobre, sont immatriculés en Colombie-Britannique, loués ici pour une période de deux, trois, quatre mois. L'immatriculation demeure une immatriculation là-bas, puisqu'on n'est pas au-delà de la période d'un an pour faire en sorte que notre locataire devient l'immatriculeur. Quelle mauvaise expression, excusez-moi. Et notre employeur qui a loué un véhicule a donc une immatriculation de Colombie-Britannique où va aller l'infraction. Il va la recevoir en vertu d'un contrat de loueur d'un autocar entre une compagnie de location et une compagnie opérante et il va devoir la transiter à un conducteur après qu'il l'ait identifié. Alors là, dans ces trois étapes-là, il va s'en perdre, il va se gaspiller de l'énergie, et on souhaite que ceci ne soit, en aucune circonstance, imposé à notre industrie. Donc, faisons encore une fois confiance aux mécanismes mis en place.

Le sujet de la motocyclette ou le sujet plus large de la tarification du risque à ces assurés ou à ces utilisateurs de la route qui encourent des conséquences plus importantes. À l'APAQ, on soutient ce discours. Nous soutenons le fait que, les groupes de conducteurs ou les groupes de clientèles qui immatriculent des véhicules, il faut que la tarification d'immatriculation et de permis de conduire ressemble à leur classe de risque. Cette page-là que nous avons mise dans le mémoire sur tenir compte de l'expérience de réclamation vous a été déposée avant que la Société de l'assurance automobile du Québec ne lance son processus avec son comité d'experts. Vous comprenez donc, en y lisant ça, que nous sommes d'accord avec le principe qui soutient la consultation de la société mais dans la classe d'immatriculation autobus scolaire. Et, dans la classe d'immatriculation autres véhicules de type autobus, il y a des autobus de toute nature, il y a des autobus urbains, il y a des autocars, il y a des minibus adaptés. Et ça, à l'intérieur de la classe, ça n'a pas le même type de risque, et on va donc se présenter dans les prochaines semaines au comité d'experts pour le documenter plus à fond. Si vous souhaitez tout de même poser des questions, évidemment on y répondra. Nous, on veut que soit donné un message clair aux entreprises qui font des efforts pour faire de la prévention, on veut qu'elles aient un message d'encouragement.

Deux sujets abordés sous la rubrique Conditions hivernales. C'est très scolaire dans les deux cas. Le premier sujet, c'est: Nous, nos autobus scolaires — en fait, les autobus scolaires de nos membres — sont tenus d'avoir des pneus d'hiver sur au moins la partie qui tracte le véhicule, c'est-à-dire les roues arrière. Et on voit de plus en plus, dans les commissions scolaires, ajouter des contrats de berlines, c'est-à-dire des automobiles qui vont faire du transport d'élèves. Ils sont généralement identifiés par un bandeau jaune sur le dessus, et ces véhicules-là sont des véhicules qui sont souvent contractés plus tard en saison à la faveur de: dans tel secteur, il y a trop d'élèves; dans tel secteur, il n'y en a pas assez; il y a un groupe d'élèves spécialisés, donc un autobus à 72 passagers ne ferait pas l'affaire. Donc, il y a des contrats de berlines qui sont donnés. Alors, nous, on considère que, si un véhicule de type autobus doit être équipé de pneus d'hiver pour faire du transport d'élèves, pour toutes sortes de raisons qu'on invoquerait, il faut aussi faire en sorte que les élèves transportés dans des véhicules de type berline soient transportés dans des véhicules qui ont des pneus d'hiver.

Et la dernière considération, c'est la considération sur la fermeture des routes. C'est une considération générale, d'une part. Nous subissons actuellement un problème de relations publiques sur la Côte-Nord, sur la route 138. Lorsque la route est fermée aux camions, on la ferme aussi aux autobus. Et ce n'est pas le même type de comportement, puis ce n'est pas le même type de risque, mais, lorsque les automobilistes passent à côté de nos autocars qui sont immobilisés parmi les camions, les automobilistes comprennent qu'en automobile ils sont en sécurité et en autocar ils ne le seront pas, et ce message nous fait mal et nous déplaît terriblement. Alors ça, on porte ce commentaire-là, ce serait exactement le contraire. Si on voulait que les usagers de la route soient tous en sécurité dans la neige, il faudrait leur dire de tous prendre l'autobus et il faudrait immobiliser les automobiles. Ça, c'est un commentaire non objectif, je vous le partage. Par ailleurs, dans le dossier du transport scolaire...

Le Président (M. Pinard): Une minute. En terminant, s'il vous plaît, parce que nous avons déjà dépassé le temps...

M. Girard (Romain): Une dernière phrase. Dans le dossier du transport scolaire, lorsqu'il y a, au niveau des commissions scolaires, actuellement, des mécanismes pour fermer les écoles, donc faire en sorte que le transport n'a pas lieu cet après-midi ou ce matin, on constate que c'est inégal à travers les commissions scolaires, on constate qu'à l'intérieur d'une commission scolaire il y a des conditions climatiques différentes qui peuvent exiger des bémols. Et on comprend que les commissions scolaires n'ont pas les ressources pour présumer ou prévoir le climat, prévoir les conditions de la route. Et on a déposé au comité sur la sécurité sur le transport des élèves une demande que le ministère des Transports du Québec examine avec les commissions scolaires comment les compétences et les outils d'analyse du ministère des Transports pourraient servir à aider les commissions scolaires à prendre la décision de fermer l'école au moment où il y a un risque pour les usagers. Merci infiniment.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup. Alors, immédiatement, nous allons débiter notre échange. Alors, M. le député de LaFontaine... Allons-y avec le député de Portneuf. M. le député.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, j'ai bien compris votre intervention à l'égard des cellulaires. C'était votre premier sujet. Je me demandais même si on ne devait pas en venir à les garder fermés, mais, selon ce que j'ai compris de votre intervention, en tout temps vous devez communiquer avec vos chauffeurs. Est-ce que vous faites maintenant une différence entre les cellulaires qui sont fixés dans l'autobus ou ceux qui sont, je vous dirais, mains libres ou attachés sur le chauffeur ou ailleurs dans l'autobus? Parce que précédemment on a vu une étude qui nous disait que finalement une des problématiques, une des causes d'accident, c'était le fait d'abord de signaler; l'autre fait, c'était de chercher le téléphone dans... Alors, vous, votre recommandation, ce serait que le téléphone soit fixe dans un appareil et que, comme vous avez déjà... en tout cas, ce que j'ai compris, vous aviez des directives d'utilisation, que les principaux numéros de téléphone soient encodés pour qu'il n'y ait qu'un seul bouton à peser pour fonctionner, ce qui répondrait un petit peu, là... ce qui viendrait corroborer, là, l'étude du Dr Dingsus qu'on a eu avant.

M. Girard (Romain): C'est l'objectif poursuivi, d'ailleurs. L'objectif, c'est... D'abord, je vais vous décrire pourquoi il y a ces deux situations. Dans certaines situations, le conducteur est propriétaire de son cellulaire, donc il le transporte d'un véhicule à l'autre. Dans le transport par autobus, les conducteurs ne conduisent pas toujours le même véhicule. Alors, lorsque le conducteur est propriétaire, bon, il le transporte avec lui. Lorsque le cellulaire est associé au véhicule, il peut plus facilement être fixé dedans. L'étape qui reste à franchir — et c'est un objectif qu'on peut poursuivre — c'est de faire en sorte que, lorsque le cellulaire appartient au conducteur, qu'il soit de toute façon pas dans la poche, dans la valise ou à quelque part, mais qu'il soit toujours en vue sur le tableau de bord, permettant ainsi qu'on puisse s'en saisir facilement.

M. Soucy: Merci. Maintenant, vous avez fait une petite sortie contre l'installation des photoradars. J'ai bien compris que c'était la technique... en fait, c'était le processus, je vous dirais, administratif qui posait plus de problèmes, parce que vous vous comparez à un huissier, si j'ai bien compris. Mais, au-delà des problèmes administratifs, est-ce que vous ne pensez pas que c'est un instrument qui peut aider à ralentir la vitesse ou bien les autobus... ou les passagers ou vos visiteurs sont trop pressés puis que la limite actuelle permise, exemple, sur les autoroutes ne permet pas d'assurer l'ensemble, là, du programme qui avait été préparé pour vos visiteurs?

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): D'abord, je vais prendre une distance par rapport à ce que votre question sous-entend. Même s'il y a retard, ou même si l'horaire est trop chargé, ou même si l'agent de voyage à bord souhaiterait qu'on arrive plus rapidement à destination, qu'on en fasse plus aujourd'hui, le conducteur a toujours autorité pour

dire à son client qu'on sera en retard, mais on y sera de manière conforme à mes directives de conduite. Alors, la pression que peuvent exercer les clients, ça fait partie de l'environnement, mais ça ne fait pas partie des considérations ici.

Effectivement, notre argumentaire, il est strictement sur les conséquences de gestion de cette infraction émise à la plaque d'immatriculation. On n'a pas d'opinion d'expert sur qu'est-ce que le cinémomètre ferait, hein? L'approche à l'APAQ, ça a toujours été, dans des expérimentations comme celle-là, de souhaiter l'expérimenter avec des outils d'information, des outils de sensibilisation. Ça nous apparaît un outil pertinent, mais nous n'avons pas la certitude que c'est très bon ou très mauvais. Entre les deux, l'effort de travailler sur l'attitude du conducteur, pour nous, demeure le meilleur investissement parce que c'est ce qui a la conséquence la plus directe pour l'entreprise. Et, si notre conducteur, un jour, avait une infraction qui lui était émise par un cinémomètre, ce serait une infraction traitée comme d'autres. Parce qu'ils en commettent, des infractions, dans la situation actuelle, et nos entreprises ne veulent simplement pas être le corridor par lequel cette infraction va parvenir aux travailleurs. Actuellement, ils ont des infractions qui leur sont de temps en temps émises. Elles leur sont signifiées directement, ça atteint le même objectif.

● (10 h 50) ●

M. Soucy: Non. Si j'amenaient le point, c'était parce qu'hier, dans nos discussions, il a été assez clairement établi que le fait d'appréhender une infraction faisait lever le pied aux conducteurs. Alors, comme des fois on voit sur les autoroutes que les autobus roulent quand même un bon train, là, je comprends que c'est sécuritaire, mais c'est pour ça que je vous amenais le point. Mais je n'avais pas d'intention de prétendre que vous subissiez les pressions de vos organisateurs pour arriver à heure exacte, là, à vos rendez-vous. Moi, ça va pour moi.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Bonjour, madame. Bonjour, monsieur. Hier, on nous a parlé de limitateurs de vitesse. Qu'est-ce que vous en pensez? Et aussi, au niveau de la signalisation, est-ce que vous croyez qu'il y aurait des améliorations à faire de ce côté-là?

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): La plupart de nos autocars sont munis de limiteurs de vitesse qui peuvent être ajustés à des vitesses variables, là, hein? Des fois, ils peuvent l'être à 105, des fois à 115. Mais, dans les composantes mécaniques standard d'un autocar de 600 000 \$, il y a à peu près tout le temps un limiteur de vitesse, c'est le choix de nos entreprises de l'exploiter, de l'opérer, de le mettre en opération ou non.

Le cas le plus notoire d'entreprise de transport par autocar avec des limiteurs de vitesse ici, c'est Autocars Orléans. On les voit beaucoup, les gens ont vu leur signalisation sur leurs véhicules disant qu'ils étaient limités à 105. L'entreprise, lorsqu'elle a fait ça, elle a fait ça pour deux raisons. La première raison, c'était faire en

sorte que ses conducteurs aient moins d'infractions qui encouraient des points de démerite dans le programme PEVL de l'entreprise, alors le PEVL, qui découle de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, qui est un système qui a changé la vie de nos entreprises. La première motivation pour lever la pédale, elle est survenue là, hein, au-delà des autres considérations, là. Quand une entreprise a vu que la somme des infractions de ses conducteurs pouvait faire en sorte que l'entreprise pouvait ne plus opérer, ça, ça a parlé très fort. Ça a déjà sept ans, ça a parlé très fort. Donc, nos entreprises, elles ont beaucoup initié des processus avec limiteurs dans leur entreprise en invoquant le fait que, globalement comme équipe de travail, globalement comme entreprise, il faut qu'on s'expose à moins d'infractions. Alors, le limiteur est donc un outil dans ce sens-là.

L'autre sens dans lequel le limiteur a été utilisé, c'est pour diminuer la consommation excessive de carburant en pointe ou en excès de vitesse. Par ailleurs, on comprend bien qu'une entreprise qui fait Québec-Montréal sur l'autoroute 20, où on connaît la rectitude linéaire, plate de l'autoroute 20, ça a peu de chances de devoir monter à 130 pour se sauver d'un mauvais pas à un moment donné, hein, on comprend ça. Dans le parc des Laurentides, le limiteur de vitesse est déjà moins pertinent parce que, bon, il y a des côtes, il y a des ci, il y a... Donc, là, les entreprises le jouent selon leur territoire et selon la mentalité ou le partenariat qu'ils ont pu développer avec leur équipe de travailleurs.

En autobus scolaire, en autobus...

Le Président (M. Pinard): Je vais vous demander d'essayer de raccourcir vos réponses parce que le temps est très limité, et tout le monde veut poser des questions.

M. Girard (Romain): Je me fais violence. Allez-y.

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

Mme L'Écuyer: Je vais faire ça très brièvement. La première, c'est un commentaire concernant les cellulaires. Je suis très surprise que vous ayez dit qu'il y a des compagnies qui possèdent leurs cellulaires qui sont installés à mains libres dans les autocars, par contre, dans d'autres circonstances, c'est l'employé qui a son cellulaire. Je ne comprends pas, si c'est un outil de sécurité aussi important que vous le disiez, qu'on laisse ça... Dans le fond, c'est aléatoire. Si l'employé décide de ne pas en acheter, ça veut dire qu'il n'en a pas, là. Je voudrais juste une réponse brève.

L'autre — je vais poser tout de suite ma deuxième — c'est au niveau des conditions routières, là, au niveau de la fermeture des écoles. Dans des régions, j'ai appris que souvent la commission scolaire va décider de fermer quand le transporteur dit: Nos chauffeurs ne sortent pas ce matin. D'autres fois, c'est la commission scolaire qui ferme. D'autres fois, c'est les transporteurs qui disent qu'on ne bouge pas. Mais ça ne semble pas égal partout. On a vu, dans certaines conditions climatiques très difficiles, des autobus scolaires sortir puis être obligés de revenir. Ceux qui ont l'expertise sur la route sont les transporteurs. Vous disiez tantôt que vous étiez pour

avoir des recommandations que vous alliez faire au comité d'experts. Est-ce que c'en est une, des recommandations? Est-ce que ça doit être de l'avis de la commission scolaire ou bien du transporteur de fermer l'école quand les conditions climatiques sont dangereuses?

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Alors, ce n'est pas aléatoire que le conducteur ait un cellulaire ou non. L'entreprise peut faire le choix de l'acheter, de l'installer ou peut faire le choix de l'imposer à son travailleur, qu'il l'ait lui-même. Mais le résultat, c'est qu'ils en ont tous.

Pour ce qui est de la fermeture des écoles, votre constat à l'effet que c'est inégal d'un territoire à l'autre et que c'est même inégal d'un transporteur à l'autre, hein, pose problème. Alors, c'était le sens de notre recommandation et c'est au comité sur la sécurité sur le transport des élèves, un comité présidé par Claude Martin, directeur du transport des personnes du ministère des Transports, qu'on a soumis cette réflexion. Et la réflexion qu'on a soumise, elle est dans le sens de faire en sorte que les connaissances stratégiques du territoire, de la météo, des prévisions auxquelles le ministère des Transports du Québec a accès dans ses différentes directions territoriales soient mises à contribution avec les commissions scolaires pour les aider à prendre des décisions plus cohérentes sur le territoire.

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

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Ça va aller dans le même sens que ma collègue, je voulais prendre la parole sur la question des cellulaires. On est tous bien conscients, je crois, que les cellulaires, là, c'est... on croit que c'est un danger. Moi, personnellement, même, je m'en sers souvent, et puis ça m'arrive des fois — wouh! — puis je m'aperçois que j'ai rangé un peu d'un côté ou de l'autre. On sent que c'est un danger. Puis vous disiez tantôt: Tous les usagers qu'il y a dans les autobus, quand ils voient le chauffeur qui parle au cellulaire, ils sont inquiets. Ça fait qu'on peut se permettre de dire: Oui, il y a un doute, oui, il y a une inquiétude à quelque part. Comment est-ce qu'on peut trouver une solution? On dit toujours: Quand il y a un problème, il y a une solution. C'est une solution qui n'est pas facile à trouver, puis on le fait pour protéger un peu des accidents. Le but de la commission, c'est essayer de trouver une solution.

Je ne le sais pas, vous disiez tantôt qu'il y avait des codes. J'ai trouvé l'idée, qu'elle était... c'est assez bien, un code, tu sais, un, deux, trois, quatre jusqu'à neuf, peu importe, là. Avant qu'il y ait des cellulaires, il y avait d'autres choses. Y a-tu d'autres possibilités à un moment donné? Je ne sais pas, moi, là, on essaie de trouver des solutions en quelque part, de dire: Bien, sur un répondeur, puis, après un certain temps, bien il y a un arrêt à quelque part, puis il y a des appels qui se font. C'est toujours rien que sur le côté sécuritaire, puis on le voit, parce que vous l'avez dit vous-même tantôt, tous les passagers sont inquiets quand ils voient le chauffeur. Ça fait qu'il y a une inquiétude sur ça.

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Alors, la volonté que le conducteur utilise le moins possible son cellulaire, elle est partagée par le conducteur, par le client puis par son employeur. Ça, on s'entend là-dessus. La technologie qui était utilisée auparavant, elle n'était pas plus discrète, elle était plus bruyante, c'était le fameux CB, et là ce n'était pas moins déconcentrant que ne l'est le cellulaire. Le cellulaire, il est la continuité contemporaine de ce qu'était le CB, et nos conducteurs les utilisent dans les mêmes considérations, mais ça coûte moins cher et c'est accessible partout sur le territoire. Voici pourquoi le cellulaire a pris la place du CB, il est maintenant accessible et économique. Mais il faut faire en sorte que son utilisation demeure restreinte à des fins de sécurité et d'entreprise.

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

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Dans votre mémoire, vous indiquez que la tarification de l'assurance — on parle d'assurance automobile, là, en tout cas de la Société d'assurance automobile — devrait être basée sur le niveau de risque des catégories de véhicules. Est-ce qu'il n'y a pas là un danger que ce qu'on ne veut pas faire directement, on le fasse indirectement? À savoir, le «no fault», si c'est sans égard à la responsabilité, il me semble que, là, je sens un virage vers: Maintenant, regarde, là, ce n'est pas de ta faute peut-être, là, mais tu conduis ça, puis ça va te coûter tant. J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Alors, nous, je ne l'ai pas mentionné en introduction, mais nous sommes... Bon. 4 500 véhicules de nos membres sont mutualisés dans une corporation d'assurance avec une équipe de gestion, là, de ce projet d'assurance qui est à temps complet là-dessus. Donc, pour nous, la notion de risque, puis de prime, puis d'indemnisation, c'est notre quotidien. Il y a plusieurs millions de prime là-dedans, puis on se gère en conséquence, et le volet de l'immatriculation nous apparaît une extension de celle-là. Ce qu'on ne veut pas, c'est que nos entreprises, qui font des efforts pour améliorer leur bilan de non-accident de la route ayant des conséquences sur le métal, on ne veut pas que leurs efforts là, qui ont aussi des conséquences sur le passager ou sur les dommages aux personnes, on ne veut pas que, de ce côté-là, on leur dise: On ne tiendra pas compte du résultat de vos efforts. Nos entreprises font des efforts pour être sécuritaires, elles font des efforts pour ne pas avoir d'accidents, sélectionnent leurs travailleurs, elles ont des plans d'amélioration de gestion des réclamations, elles ont tout ça, et au bout de la ligne on leur dirait: Malgré vos efforts, on va vous tarifier selon une donnée qui n'est pas pertinente à votre secteur? Là, on ne marche plus.

Nous, le discours de prévention responsable chez nos entreprises, ça marche avec un discours de résultat attendu, et ce qui nous est proposé... En fait, la revendication qu'on faisait à la société, elle invoque les mêmes valeurs que ce que la société invoque pour avancer son projet. Cependant, il y a une dissonance dans la catégorie autobus scolaires et autobus autres, ce sur quoi on va faire des représentations. Mais la notion que l'effort doit

donner un résultat dans des entreprises, pour nous, on va la défendre jusqu'au bout.

● (11 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Merci. Une seule petite question. La loi stipule que le maximum est de 100 km sur les autoroutes, alors pourquoi que le limiteur de vitesse n'est pas à 100 pour les autobus Orléans? Et, pour les autres compagnies, vous dites que les compagnies ont une certaine latitude, et je n'en doute pas parce que régulièrement, moi, je me fais doubler, moi, à 120. Alors, est-ce que vous accepteriez que la limite de vitesse soit imposée à 100?

M. Girard (Romain): Alors, l'argument des conducteurs, des entreprises et l'argument de sécurité, c'est: Pour se sortir d'une situation, souvent il faut être capable d'accélérer pour être capable de se tasser, doubler, avancer ou s'enlever d'une situation qui peut être dangereuse. Alors, c'est la volonté des gens d'avoir cette latitude pour dépasser. Par ailleurs, lorsqu'Autocars Orléans opérait entre Québec et Montréal à 100 km à l'heure, le handicap marché qui les a frappés, c'est que les automobilistes comprenaient que, si on prend l'autobus, on y va lentement, à Montréal; si on prend l'automobile, on peut y aller rapidement. Nous, notre concurrent, c'est l'automobile. Alors, dans le dossier de l'autocar interurbain en particulier, on ne veut pas être, en termes de véhicules lourds, handicapés ou avoir préjudice par rapport à un automobiliste qui, lui, ne l'aurait pas. Alors, qu'on impose 100 à l'automobiliste...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous seriez d'accord, est-ce que l'industrie serait d'accord pour qu'il y ait une hausse des limites de vitesse sur les autoroutes du Québec, par exemple de 100 à 105, de 100 à 110, de 100 à 115, de 100 à 120? Est-ce que je peux avoir votre opinion là-dessus?

M. Girard (Romain): Si on le monte à 110, serons-nous capables de faire en sorte que personne n'ira à 111? Si c'est le cas, on peut le mettre à 110 et se faire confiance, l'un l'autre. Mais là on le met à 100, et on sait qu'on n'aura pas d'infraction à 110. Alors, nos conducteurs, ils ont même la considération qu'ils pourraient aller 5 km de plus que ce que le limiteur leur dit.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je constate qu'il est 11 h 3, M. Girard. Nous avons 15 minutes, alors nous allons donc finir à 11 h 18. Plus vos réponses vont être longues, moins je vais poser de questions. À moins que ce soit une stratégie, que vous ne vouliez pas beaucoup de questions.

M. Girard (Romain): Vous avez déjà constaté mon handicap là-dessus, je suis volubile.

M. Deslières: M. Girard, conditions hivernales, les pneus d'hiver, je veux comprendre, là, et puis rapidement. Autocars, autos scolaires, autos urbaines, autos de transport, vos membres, chez vous, est-ce que tous les autobus sont munis de pneus d'hiver?

M. Girard (Romain): Autobus scolaires, c'est obligatoire. Les autocars et les autobus de transport public en ont tous. Chez nos membres, c'est la règle parce que ça représente des avantages en termes d'usure, en termes de non-accident, et nos entreprises le gèrent comme ça.

M. Deslières: Quand vous me dites qu'ils en ont tous, là, c'est 100 %, là?

M. Girard (Romain): Les entreprises que nous avons consultées nous disent qu'ils ne se promèneraient pas l'hiver avec des pneus qui ne sont pas des pneus d'hiver. Écoutez, là, quand vous opérez des autobus, c'est des passagers que vous avez à bord, et s'ils ont l'impression qu'ils sont en danger, ils n'embarqueront plus. Alors, c'est l'avis de nos entreprises d'avoir en tout temps une sécurité garantie, et ils le font au-delà de la loi.

M. Deslières: 90 % des automobilistes ont des pneus d'hiver. Votre position claire et nette. Parce qu'il y a quand même 500 000 automobilistes, là, qui n'en ont pas, là, hein? 5 millions, 10 %, ça fait 500 000, c'est beaucoup de monde, là. Et, vous, vous êtes sur la route constamment, sur les autoroutes, sur la route, est-ce que la position de l'association, c'est de rendre obligatoires les pneus d'hiver?

M. Girard (Romain): Si vous rendez obligatoires les pneus d'hiver, ceci n'aura aucune conséquence pour nos entreprises dans leur gestion à elles. Ça ne peut qu'avoir une conséquence de garantir un meilleur comportement sur le réseau routier des autres usagers qui n'ont pas de pneus d'hiver.

M. Deslières: Ça peut avoir des conséquences chez vous, M. Girard, parce que l'automobiliste qui n'a pas de pneus d'hiver, qui rentre dans l'autobus, ça a des conséquences chez vous.

M. Girard (Romain): On dit la même chose. Donc, nous, ça n'aura pas de conséquence de gestion chez nous, là, ils en ont déjà. Si on oblige ceux qui n'en ont pas à en avoir, ça ne peut que diminuer le risque d'accident qui nous est imposé par d'autres.

M. Deslières: Mais vous êtes un citoyen corporatif, un citoyen... Dans ce sens-là, est-ce que la position de l'association, c'est de rendre les pneus obligatoires pour tous en conséquence des éléments négatifs qui pourraient survenir de collision avec vos autobus?

M. Girard (Romain): Nous, on a fait le choix de ne pas prendre position là-dessus, alors nos commentaires se limitaient à notre domaine d'intervention. Si on devait répondre à la question comme vous la formulez, on aurait tendance à répondre: Bien oui, obligez-le à tout le monde, ça va être plus sécuritaire.

M. Deslières: Merci. C'est ce que je voulais savoir.

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

M. Deslières: M. le Président, M. Girard, vous avez parlé, là, de transport scolaire, conditions climatiques,

tout ça. Il semble y avoir une zone grise, là. Je m'excuse, j'ai été dérangé quand vous avez parlé. Éclaircissez-moi ça en deux, trois minutes, là. Il y a une zone grise, ce n'est pas clair. Il y a du laxisme là-dedans, il y a des conditions... les commissions scolaires n'ont pas la compétence, il n'y a pas assez de collaboration avec le ministère du Transport. Est-ce que je traduis votre pensée? Il y a un problème, là. Comme on dit, il y a un problème.

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Chaque commission scolaire est responsable de décider de la fermeture de ses écoles, et, lorsqu'elle prend cette décision-là, il y a une chaîne qui dit au transporteur: Vous ne partez pas à matin. Cette décision-là, elle se prend autour de 6 h 30 à 7 h 15, le matin. Ce qu'on soulève, c'est l'inégalité de la connaissance pour cette prise de décision. D'un territoire à l'autre, ce n'est pas pris de la même manière, ce n'est pas débattu de la même manière. Il y a effectivement des territoires où c'est un groupe de transporteurs qui réfléchissent entre eux, qui appellent la commission scolaire en disant: Ce matin, on ne veut pas sortir. Et donc cette manière de prendre des décisions là... Et surtout que, dans le territoire d'une commission scolaire, il peut y avoir des conditions climatiques inégales. Je pense à Québec. Avec un milieu urbain où, dans le même territoire des commissions scolaires, on a Sainte-Brigitte-de-Laval, qui est une campagne montagneuse avec des climats très variables, ça prend plus de finesse pour faire en sorte que les décisions prises par les commissions scolaires soient plus adaptées au territoire.

M. Deslières: Qu'est-ce que vous suggérez pour remédier à la situation que vous décrivez? Puis je partage, là, votre propos, là, mais la solution, qu'est-ce que vous proposez?

M. Girard (Romain): Mettre en commun formellement les ressources des directions régionales du ministère des Transports du Québec et des équipes terrains pour faire en sorte que l'état des routes... et la prévision météo en soit une mieux documentée que celle qu'un directeur de commission scolaire peut entendre à la radio ce matin. Réunir les compétences des équipes techniques terrains du ministère des Transports et les décideurs des commissions scolaires.

M. Deslières: M. Girard, est-ce que votre association a fait des représentations dans ce sens-là aux différentes tables, aux différents forums, aux différentes...

M. Girard (Romain): On a porté cette préoccupation au comité sur la sécurité sur le transport des élèves, puis ça a été fait il y a un mois et demi.

M. Deslières: Un mois et demi?

M. Girard (Romain): Il y a un mois et demi...

M. Deslières: Est-ce qu'il y avait... Excusez-moi. Oui, allez-y.

M. Girard (Romain): Le lendemain des conditions climatiques de verglas du 18 janvier.

M. Deslières: Est-ce que vous aviez fait auparavant, parce qu'il y a eu des conditions climatiques difficiles et dangereuses, est-ce que vous aviez fait à différentes tables ou à cette table-là ce même genre de représentation?

M. Girard (Romain): Nos transporteurs nous l'avaient porté inégalement, là, mais c'est le 18 janvier, cette année, que le dossier a dû être provincialisé, je dirais.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous n'avez pas eu de retour?

M. Girard (Romain): Non, non. De toute façon, ça va prendre quelques mois avant que ce soit avancé.

M. Deslières: Bon. Photoradar, vous êtes contre. Vous avez signalé la problématique où c'est l'employeur ou la personne qui a passé son véhicule — chez vous, c'est l'employeur — qui aurait la responsabilité de dire: Ce n'est pas moi, c'est lui... Bon. Bon. Ça va. Si, avec grande imagination et beaucoup d'évaluations et d'études, on trouvait une solution ou des solutions, est-ce que vous seriez pour ou contre le radarphoto, si on enlevait cet obstacle, là, cet irritant qui est majeur, je n'en disconviens pas, là, qui est majeur?

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Posé comme ça, la réponse, c'est: Nous serions pour.

M. Deslières: Est-ce que vous avez des suggestions pour qu'on puisse trouver une solution à résoudre cette problématique?

M. Girard (Romain): Je vais m'habiter, là, de toute ma paresse intellectuelle, là, pour vous dire que... Exemptez les véhicules lourds.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Peut-être que Mme Drolet a un complément de réponse.

M. Girard (Romain): Elle avait peur de ma paresse.

Mme Drolet (Claire R.): Oui, j'ai peur de sa paresse.

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

M. Deslières: Avez-vous un complément?

Mme Drolet (Claire R.): Non, non, non.

M. Deslières: Ça va. Merci. Il reste encore quelques minutes. Monsieur... on a parlé de cellulaire, de téléphone cellulaire, mes collègues ont posé plusieurs questions. Vos conducteurs, est-ce qu'ils ont d'autres

appareils, GPS, «palm», qui les entourent? On parle beaucoup de cellulaire, là, mais est-ce que vos... Ordinateurs? Est-ce que je me trompe en me disant qu'ils n'ont pas seulement le cellulaire? Ils ont le monde dans l'autobus — vous avez décrit quelque chose, puis je reviendrai sur ça — ils ont peut-être des GPS, ils ont peut-être des «palm», tout ça. Est-ce qu'ils en ont d'autres, là? Est-ce qu'ils sont entourés d'un environnement technologique qui... les communications rentrent tout le temps mais où leur attention est pas mal dérangée?

● (11 h 10) ●

M. Girard (Romain): Les conducteurs ne sont pas supposés avoir d'autres équipements technologiques que ce qui est au tableau de bord, sauf exception du cellulaire, là, qui a remplacé le CB, là. Parce que l'équipement de localisation à distance qu'on va appeler GPS ou la cartographie assistante qu'on peut avoir à l'écran sont des choses qui ne sont pas disponibles dans les autobus, nos entreprises n'installent pas ça. Nos conducteurs, leur job, c'est de planifier leur itinéraire de déplacement, savoir quand tourner à gauche et à droite, connaître la route. Ils ne sont pas supposés avoir besoin de technique de circulation assistée, et il n'y en a pas d'installée dans les véhicules. Quant au GPS qui permet, du garage, de savoir où est mon autobus sur le réseau nord-américain, il ne demande aucune intervention au conducteur. C'est une puce de localisation, elle est une composante mécanique, et le conducteur n'est pas en lien avec ça.

M. Deslières: Peut-être une dernière question, M. le Président. Vous avez mentionné que la plupart des accidents des autobus se faisaient en zone urbaine. Donc, on voit que le mariage autobus-automobile est difficile. Vous prenez beaucoup de place, vous êtes gros, vous prenez beaucoup de place, tout ça. Est-ce que vous avez fait ressortir les différentes, les principales causes des collisions dont vous êtes impliqués?

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Oui. Dans les collisions dans lesquelles nous sommes impliqués, d'abord il y en a 31 % dans lesquelles nos conducteurs sont responsables. Alors, la bonne nouvelle, c'est qu'il y en a 69 % dans lesquelles ils ne sont pas responsables. Et, dans ce 69 %, ce sont effectivement les angles, les virages à droite avec quelqu'un qui s'insère dans l'espace que nous avions réservé pour tourner à droite, c'est les angles morts. Ce sont les mêmes éléments que vous allez entendre sur le camionnage.

Nos autocars généralement ont la directive ou nos autobus scolaires généralement ont la directive de ne jamais reculer sans qu'il y ait quelqu'un à l'arrière pour les assister en recul. Donc, il y a peu d'accidents dans ce sens-là. Ce sont toujours des éléments de convivialité sur le réseau routier qui sont des accidents. Par ailleurs, ces accidents-là, ils ne génèrent à peu près jamais, sauf exception dont on se souvient très bien, des décès ou des dommages aux personnes dans l'habitacle, hein? C'est là que tu es le plus en sécurité dans le véhicule. Donc, les accidents qui nous concernent surtout, à 69 %, non responsable, dans les angles morts et dans le virage à droite, lorsque quelqu'un s'insère à droite dans l'espace qu'on avait prévu pour tourner à droite.

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

Une voix: ...

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, quand vous me parlez des téléphones cellulaires et puis vous n'êtes pas d'accord à ce qu'on interdise, vous allez dans le même sens que moi parce que je pense que c'est un outil. Puis c'est un outil très... on s'en sert. Puis, moi, je pense que, si, demain matin, on met une loi pour interdire le cellulaire, tout ce que ça va avoir comme... ça va nous montrer à l'utiliser encore en se cachant. Parce qu'on en a tous, des téléphones cellulaires, je ne pense pas qu'on les jette aux vidanges demain matin. Et puis, moi, quand... que ce soient nos enfants qui sont sur les routes, à un moment donné on est tout inquiets, on aime ça qu'ils nous appellent, voir où qu'ils sont. Alors, je pense, c'est un outil... Moi, d'après moi, vous me direz si je suis en tort, mais je pense que c'est encore la boisson qui est encore pire que le cellulaire pour causer des accidents, l'état des routes, puis l'état des autos. Et puis je vais vous poser ma question parce que je ne pourrai pas revenir, là. J'aurais aimé que vous me donniez votre idée là-dessus.

Puis le PEVL, que vous appelez, que vous avez dans le domaine des autobus, je me demande si ce modèle ne pourrait pas s'appliquer à tous les automobilistes. Si les assurances ou tout serait relié, si tu as une infraction puis, sur ton dossier, à un moment donné, tu en as trop, bien tu paies plus d'assurance, tu paies plus d'immatriculation. Si tout était relié ensemble, ce serait peut-être la meilleure manière de sensibiliser les conducteurs à faire attention s'ils ne veulent pas être obligés de prendre une hypothèque sur leur maison pour mettre les immatriculations sur leurs autos.

Et puis, l'autre chose, vous me parlez que vous avez les pneus d'hiver sur vos autobus pendant l'hiver, mais, hier, il y avait quelqu'un qui nous apportait que... Pendant l'été, est-ce que vous les enlevez, est-ce que vous les changez ou s'ils passent l'année sur les autobus?

M. Girard (Romain): Non, ils sont enlevés.

M. Grondin: Alors, vous avez ces questions-là.

Le Président (M. Pinard): M. Girard.

M. Girard (Romain): Alors donc, les pneus d'hiver sont enlevés. Parce qu'ils coûtent un peu plus cher et, dès qu'on les utilise sans qu'il y ait de la neige, ils usent plus. Alors, on a avantage à les avoir quand il y a de la neige puis, quand il n'y a pas de neige, on a avantage à avoir des pneus d'été. Il y a une usure totale moins grande, donc nos pneus vivent mieux, plus longtemps, si on a les bons pneus aux bonnes périodes, aux bonnes saisons.

L'énoncé pour le PEVL. Alors, vous et moi avons un programme de démerite et d'infractions sur nos permis de conduire individuels, hein? Peut-être que vous et moi avons quelques points de démerite d'accumulés. C'est le programme vraiment associé à nos permis de

conduire. Ce que l'expression PEVL veut dire, ça découle de la loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds. Cette loi-là de 1998 a créé des points de démerite pour les entreprises. Donc, le concept points de démerite pour vous et moi s'applique maintenant aux entreprises, et les points qui sont inscrits dedans selon une mécanique relativement complexe, et on va s'en dispenser, mais les points qui s'accumulent dedans sont des points qui s'accumulent à la faveur d'un accident, une infraction d'un de mes conducteurs, un problème mécanique non rapporté sur le formulaire, des heures de conduite non respectées.

Alors, il y a une grande quantité d'infractions qui peuvent être commises par l'entreprise ou par ses travailleurs. Ces infractions se déclinent en points. Ces points s'accumulent dans le PEVL du propriétaire ou de l'exploitant, et, lorsqu'il a trop de points d'accumulés, il doit se présenter à la Commission des transports du Québec. Alors, ces points s'accumulent dans le système de la Société d'assurance automobile, et, lorsqu'il y a points de démerite trop nombreux d'accumulés, un commissaire de la commission fait comparaître l'entreprise pour l'interroger et ultimement lui interdire d'opérer sur le réseau routier.

Alors, le PEVL, c'est, à la mesure des 56 000 entreprises opérant sur le réseau routier québécois, le même système qu'on a, vous et moi, et ça l'a imposé finalement aux corporations.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Girard, Mme Drolet. Merci. Ça a été très enrichissant pour les membres de la commission, alors merci.

Et j'inviterais immédiatement le ministère des Transports, et le sous-ministre, et toute son équipe à bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Je vous avise, là, que nous avons cette salle jusqu'à 12 h 30. Donc, merci de vous présenter ce matin, M. le sous-ministre Denis Jean, Mme Leclerc, également M. Robitaille et M. Pierre Perron. Alors, nous étions à la période d'échange, et, avec le ministère des Transports, la période d'échange est toujours trop courte. Alors, je vous remercie d'avoir accepté de revenir nous rencontrer de nouveau, ce matin, et on va y aller en cascade, là, de part et d'autre. Première question peut-être, M. le député de Portneuf.

Ministère des transports du Québec (MTQ) (suite)

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, les questions de ce matin seront peut-être bonifiées des échanges qu'on a eus hier, en après-midi, plus tôt, ce matin, avec, entre autres, le Dr Dingus, un Américain qui nous a présenté une étude sur les risques de distraction au volant. Et ce qu'il nous amenait comme conclusion, c'est que, lorsque l'opération d'un téléphone cellulaire, entre autres, n'était l'objet que d'un seul mouvement où on pèse sur un bouton puis on placote, comme on pèse sur un bouton pour, je ne sais pas, moi, allumer soit la radio ou allumer le dégivreur arrière, pour lui, ça représentait un risque mineur, mineur. Puis par contre il disait: Par contre, il y a

un danger pour les clientèles plus jeunes parce que c'est là où vraiment les risques d'accident étaient beaucoup plus élevés, puis c'est possiblement dû à l'inexpérience.

Alors, à ce moment-là, vous, vous dites que ça représente un risque important, mais, si la technologie faisait en sorte, appuyée des études, que... si le téléphone était intégré au véhicule et qu'il ne s'agissait que d'appuyer sur un bouton pour entrer en contact, est-ce que ça, vous seriez d'accord avec ça?

● (11 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Perron ou M. Denys Jean. M. Jean, le sous-ministre.

M. Jean (Denys): Oui, merci. Merci, M. le Président. Content d'être avec vous, ce matin, encore une fois. Écoutez...

Une voix: ...

M. Jean (Denys): Oui. L'opinion du ministère, à moins que le docteur avec qui vous avez discuté disposait d'études fouillées pour lui permettre de dire que nous étions en présence d'un risque mineur... Maintenant, ceci étant dit, nous, on n'a pas fait de recherche fouillée et fine sur l'impact du cellulaire sur la conduite automobile et le risque de l'utilisation du cellulaire sur la conduite automobile. On sait cependant, comme je l'ai dit hier, que l'acte de conduire une auto est un acte qui exige de la concentration et on est conscients que tout phénomène ou tout phénomène extérieur qui vient affecter la concentration peut comporter un risque. Donc, c'est un peu comme ça que je peux vous répondre. Alors là, il y a quand même... Et il y a d'autres États ailleurs dans le monde qui ont quand même envisagé l'utilisation du cellulaire sous l'angle d'un risque assez important pour en interdire l'usage.

Une fois que je vous ai dit ça, effectivement il y a différents types de technologies, M. le député, il y a comme ça, ou il y a le bouton haut-parleur, ou il y a différents types de technologies. Je peux personnellement envisager que le haut-parleur est moins impactant que le cellulaire sur l'oreille, mais il reste tout de même qu'une conversation avec quelqu'un de l'extérieur du véhicule qui n'est pas en connaissance de l'état de la conduite dans lequel vous êtes, ça peut, à un moment donné, aussi causer une distraction. Ceci étant dit, là, il y a un débat à faire, il y a des recherches à mener éventuellement.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Soucy: C'est que... Oui, toujours sur le même sujet.

Le Président (M. Pinard): En complémentaire?

M. Soucy: Oui. C'est que vous dites toujours dans votre mémoire: Qu'il soit toujours éteint. Vous suggérez que le téléphone... Par contre, les gens des autobus, qui vous ont précédés, eux autres, ils disaient: Écoute, c'est un élément de sécurité, il faut qu'il soit ouvert. Alors, si, pour certains, c'est un élément de sécurité, pour vous, c'est un élément de non-sécurité. Alors, c'est pour ça que je me disais: Il faut trouver une ligne, nous autres, où passer, là.

M. Jean (Denys): Oui. Bien, c'est ça, le débat, d'ailleurs qu'on a à faire sur la sécurité routière, c'est où on passe la ligne, puis quel prix cette ligne-là coûte. Je suis bien conscient, par exemple, quand vous êtes un transporteur public, mettons, vous faites de l'interurbain, vous faites, mettons, le parc des Laurentides, manifestement il peut arriver qu'un jour vous ayez besoin de rejoindre quelqu'un parce que vous avez un problème mécanique ou... Bon. Est-ce que le cellulaire qui sert à ça, c'est un cellulaire qui est continuellement ouvert puis qui sert, par exemple, à recevoir un appel de votre épouse pour demander de ramener une pinte de lait le soir, au retour de la maison, ou si le cellulaire est un équipement vraiment pour des mesures d'urgence? Il y a tout un débat à faire, M. le député, M. le Président, là-dessus, et le ministère, lui, il pense qu'il faut qu'on fasse le débat très sérieusement. Parce qu'encore une fois, je le répète, en particulier en situation, par exemple, de tempête de neige ou en conditions hivernales difficiles, on peut imaginer que l'utilisation d'un cellulaire de manière régulière, là, ce ne sera pas la meilleure façon de se mettre en condition pour réagir rapidement s'il y a un événement qui peut être un peu dangereux pour le véhicule et les passagers. C'est dans ce sens-là qu'on l'approche.

M. Soucy: Est-ce que je peux poursuivre, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Une autre petite.

M. Soucy: Une autre petite.

Une voix: ...complémentaire.

M. Soucy: Bien, on a droit à trois «est-ce que». On m'accorde le privilège, merci. Alors, est-ce que, comme l'ont démontré les gens de l'association des transporteurs d'autobus... du transport par autobus... Eux autres, ils disent: Bien, écoutez, on impose à nos chauffeurs, là, des directives d'utilisation des cellulaires puis, à ce moment-là, en tout cas, on pense que c'est acceptable et non seulement nécessaire... C'est nécessaire, puisqu'ils les fournissent à leurs chauffeurs. Alors, première petite question. Et, comme le temps s'envole, je vais vous laisser répondre tout de suite.

M. Jean (Denys): Écoutez, si le cellulaire est un outil d'intervention de sécurité ou de remise en état d'un service, il y a un problème, là. On n'est pas dans la même problématique d'utilisation, là. Je pense qu'il faut quand même nettoyer les cas de figure, là.

M. Soucy: Les jeunes, lorsqu'on...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf, on va vous en laisser pour tout à l'heure. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci. Trois complémentaires, là, ça... M. le Président, à la page 12 de votre mémoire, à 2.1.4, vous parlez d'interventions sur l'environnement routier et vous nous dites, là, je relis rapidement: «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.» Vous aviez un objectif de réduire ça à moins de 107. Le résultat est?

M. Jean (Denys): Le résultat est... C'est presque *Star Académie*, M. le...

Le Président (M. Pinard): Bien, vous avez le choix entre l'enveloppe ou l'oeuf. Ha, ha, ha!

M. Jean (Denys): Alors, écoutez, je pense que la question du député est intéressante, puis ça me permet de mettre en perspective, là, les objectifs ou les cibles de réduction. La cible générale de réduction, c'est 650 décès, 2005, mais, à l'intérieur de cette cible générale là, il y a des décès qui interviennent sur le réseau supérieur du ministère. Et, comme je l'ai dit dans mon intervention d'hier, on sait, nous, que les deux tiers des causes de décès viennent par sorties de route ou intersections dangereuses. De 1995 à 2000, on avait une moyenne de décès sur le réseau supérieur qui touchait 440 cas: 127 cas, c'étaient des sorties de route, et 117 cas, c'étaient des intersections dangereuses.

Si on prend les données jusqu'à 2004 en ayant comme idée que le 2005 est toujours préliminaire, là, on a un résultat, de 2001 à 2004, quatre ans, on a un résultat de 371 accidents mortels sur le réseau sur 647. 107 sont des sorties de route et 101 sont des intersections. On avait comme objectif, dans les cibles donc que vous évoquez, M. le député, et qui sont des cibles pour 2005, on avait des cibles de 107 en sorties de route. Donc, si on prend seulement 2004, on est dedans. Espérons que 2005 va nous laisser dedans. Et, si on regarde les intersections, on avait comme cible 99 et on est à 101 jusqu'en 2004. Donc, avec le bilan 2005, on va pouvoir mesurer l'écart, là, entre nos deux cibles.

M. Deslières: Vous nous dites, M. le sous-ministre, que vous n'avez pas le résultat sur cet aspect-là bien spécifique, vous ne l'avez pas pour 2005.

M. Jean (Denys): Bien, c'est-à-dire qu'on a des résultats, mais j'hésite beaucoup à vous les donner, ils sont préliminaires.

M. Deslières: Les chiffres ne sont pas à maturité.

M. Jean (Denys): J'aime autant vous donner des résultats finaux sûrs, durs, et je reviendrai si jamais... Quand ils seront disponibles, vous me reconvoquerez.

M. Deslières: Je vais vous faire la demande officielle: Quand vous aurez les chiffres, M. le sous-ministre, s'il vous plaît, bien vouloir nous les transmettre au secrétaire de la commission. On les étudiera avec beaucoup d'attention.

Le Président (M. Pinard): Alors, une autre question et, après ça, M. le député de Beauce-Nord.

M. Deslières: Une complémentaire. Est-ce que, parlant de conditions climatiques... Et je suis en complémentaire, là, est-ce que, M. le sous-ministre, les DT, les directions territoriales, se parlent? Et est-ce que c'est

sous forme de dire: Bien, quand ça me tente ou peut-être, ou c'est limitrophe aux autres régions d'une région donnée, ou s'il y a systématiquement, au ministère des Transports, un mot d'ordre, un modèle, une façon de faire systématique pour dire que, dans une DT, dans une direction territoriale... Pour évaluer la situation au niveau climatique, est-ce que ces gens-là se parlent? Parce que l'autoroute 40, je suppose, là, qu'elle traverse plusieurs DT puis, exemple, différentes...

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

M. Jean (Denys): Bien, on a une surveillance globale du réseau, dans le sens où on essaie de... On n'essaie pas, on surveille le réseau dans son ensemble.

M. Deslières: C'est les DT, M. le sous-ministre, qui sont responsables?

M. Jean (Denys): Oui, c'est les directions territoriales qui font le travail en collaboration avec les entrepreneurs en déneigement, parce que, dans le fond, il y a deux catégories d'intervenants sur le réseau: il y a nos directions territoriales et les surveillants du ministère des Transports. Et il y a également les personnes avec qui on s'entend pour qu'ils entretiennent le réseau qui ont également une responsabilité de surveillance. Donc, il y a une surveillance globale et il y a des échanges inter-directions territoriales pour essayer de voir comment on planifie. Comme vous l'avez dit, M. le député, les routes ne s'arrêtent pas à la limite d'une direction territoriale.

M. Deslières: Est-ce que...

Le Président (M. Pinard): Une troisième complémentaire.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vais céder la parole à mes collègues. Est-ce qu'il y a un protocole? Est-ce que c'est systématique? Est-ce qu'il y a un protocole qui prévoit, pas quand ça me tente, l'obligation de dire: Telle situation, on se parle, puis tout ça, protocole, les normes, les façons de faire, qui fait quoi, quand?

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

M. Jean (Denys): Moi, ce qu'on m'indique alentour de moi, c'est qu'il n'y a pas de protocole ferme, c'est dans les pratiques courantes de gestion des opérations d'un ministère de travailler ensemble à... le maintien en bon état d'un réseau.

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

● (11 h 30) ●

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, je vais faire une petite introduction. Vous savez que la conduite automobile, là, que ce soit avec le cellulaire ou autrement, quand on sort de chez nous puis qu'on prend l'auto, il y a un danger, pas nécessairement d'avoir le cellulaire. On essaie de réduire les morts sur les routes au maximum, moi, je suis 100 % d'accord avec ça. Mais vous savez qu'il y en a plusieurs qui meurent des infarctus assis dans la maison chez eux, là. Ils peuvent

être assis dans l'auto aussi, puis avoir un accident dans l'auto, puis ce n'est pas causé par le cellulaire. Moi, je pense que des fois, là, de vouloir tout régler on va un peu trop loin.

Je suis persuadé que, si, demain matin, là, tout le monde respectait la limite de vitesse: 100 km sur l'autoroute, 50 km dans les villes, 70 km, ce serait le plus beau chiard qu'on n'aurait pas sur nos routes. Parce que, quand j'ai... on sort un peu de la province puis qu'on va ailleurs, ils nous disent: Accélère. Puis, si tu vas... J'ai été aux États-Unis cet hiver, puis, si on avait roulé 100 km, là, pour moi, on se faisait jeter dehors de l'autoroute. Alors, je pense qu'il y a une question de responsabilité là-dedans. Si c'est marqué 90 km sur la pancarte puis que c'est une tempête de neige, on est assez responsable pour dire: On va rouler 30 km parce qu'on ne voit pas clair. Je pense, moi, quand j'ai mon cellulaire parce que j'ai un appl...

Le Président (M. Pinard): Votre question, s'il vous plaît, M. le député.

M. Grondin: ...si je ne suis pas capable de répondre, si je suis dans une situation... je ne réponds pas. Puis, si c'est ma femme pour une pinte de lait, vers 4 h 30, je ne lui réponds pas. Moi, je me demande si l'état des routes n'est pas plus...

Une voix: ...

M. Grondin: Ma question, c'est que, si l'état des routes n'est pas plus dangereux présentement, qu'on vit au Québec, que le cellulaire parce qu'on évite des nids-de-poule, puis souvent c'est des pertes de contrôle, comme vous avez dit tout à l'heure, en voulant éviter quelque chose et puis on prend le champ, quelqu'un, un conducteur pas trop expérimenté.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Perron ou M. Jean.

M. Jean (Denys): Bien, écoutez, la question du député, l'introduction du député et sa question soulèvent pas mal de choses. Effectivement, M. le député, on n'a même pas besoin de prendre l'auto pour se blesser, hein, on peut se casser une jambe sur la galerie en sortant. Bon. Ceci étant dit, l'objectif du ministère, puis je voudrais quand même nettoyer, là, la situation, ce n'est pas de réglementer. On a un certain nombre d'indicateurs qui nous laissent entendre, de manière assez ferme, qu'un certain nombre de comportements de l'individu au volant sont des risques d'accident. Il est clair que l'objectif, c'est de diminuer les décès sur les routes et les blessés graves, parce qu'en termes de coûts sociaux c'est important pour le Québec. Donc, est-ce que c'est une réglementation? Est-ce que c'est une sensibilisation? Est-ce que c'est le développement de nouvelles technologies ayant moins d'impact? Le débat est lancé.

Sur la question de l'état du réseau, d'abord, l'état du réseau, il faut le voir, là, je pense, il y a deux réalités quand on parle de l'état du réseau. D'abord, la première réalité... ça me permet de vous informer que le ministère des Transports, depuis une dizaine d'années, fait des campagnes annuelles d'auscultation du réseau, c'est-à-dire on s'intéresse

à l'état du réseau sous trois aspects. D'abord, le confort de roulement; deuxièmement, l'état de l'ornièrage; et, troisièmement, l'état des fissures. Les deux derniers nous permettent de mesurer... de disposer de la nécessité d'intervenir de manière plus fondamentale sur le réseau. Je peux vous dire que la dernière campagne, celle qui s'est complétée l'automne dernier, nous laisse voir que le réseau routier supérieur du Québec a un indice de roulement satisfaisant dans 62,1 % des cas. Donc, au niveau scientifique... et ce n'est pas, là... c'est un équipement scientifique qui circule sur les routes, qui prend des mesures, c'est paramétrisé, c'est analysé. Et le résultat nous laisse voir, la dernière campagne, celle de l'été dernier, on peut vous dire que l'état du réseau, l'indice de roulement pour l'ensemble du réseau supérieur est à 62,1 % bon. Et c'est même 77,5 % dans ce qu'on appelle le réseau stratégique, les 7 000 km, puis qu'on appelle les axes de développement économique du Québec. Bon. Ça, c'est le premier élément sur l'état du réseau.

La deuxième réalité, c'est que manifestement, M. le député et M. le Président, il y a des routes au Québec qui ont besoin d'interventions majeures. C'est-à-dire qu'il y a des corrections de courbes à apporter, il faut revoir la configuration, il faut remettre en état le fond de la route, le fondement de la route, parce qu'après un certain nombre d'années... puis le phénomène gel-dégel, puis l'utilisation, il faut agir de manière massive. Et, dans la programmation du ministère, il y a des argents prévus pour intervenir sur les routes de cette voie-là.

Le dernier indicateur, celui-là, il est plus fou, c'est l'indicateur citoyen. Moi, je suis un conducteur comme vous, M. le député, comme vous, M. le Président, et, quand je reviens d'un déplacement, je demande à mes gens: Coudon, la route est un peu difficile à conduire? Ça, c'est mon évaluation subjective de conducteur qui voudrait tous les jours rouler sur un tapis de salon puis aller bien. Mais je vous dis que techniquement et scientifiquement l'indice de roulement, l'état du réseau est de bonne qualité.

L'autre phénomène que je voudrais vous mentionner, c'est qu'on sort d'une période hivernale, et refaites un relevé de presse, demandez — on ne le fera même pas nous-mêmes — aux officiers de la commission...

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

M. Jean (Denys): ...à chaque sortie d'hiver, M. le Président, la question des nids-de-poule, la question des difficultés de certaines routes, ça refait surface. C'est le résultat dans le fond de l'hiver, et l'objectif du ministère, c'est d'agir rapidement pour nettoyer ces problèmes-là.

Le Président (M. Pinard): Le président se permet de vous poser une question: Est-ce que le ministère a déjà envisagé la possibilité de réglementer la question du trafic, à savoir que les poids lourds, autobus ne devraient circuler que sur la voie de droite sur les autoroutes du Québec? Et, si oui, est-ce que ça aurait une incidence importante au niveau du budget du ministère des Transports?

M. Jean (Denys): Je pense qu'on n'a jamais vraiment envisagé cette approche-là. Je peux quand

même vous faire remarquer que, sur certaines voies de circulation, particulièrement à l'entrée de Montréal, il y a des voies d'interdites aux camions lourds. La conséquence, c'est que les deux... les autres sont permises.

Le Président (M. Pinard): Ma question était sur les autoroutes.

M. Jean (Denys): On n'a jamais vraiment examiné ça, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que ça vaudrait la peine d'être examiné?

M. Jean (Denys): La commission parlementaire que vous êtes déposera un rapport à l'Assemblée nationale...

Le Président (M. Pinard): J'ai compris. Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. M. le sous-ministre, vous savez comment nous donner des obligations. Moi, je veux parler un petit peu des motocyclettes, parce qu'on n'a pas beaucoup abordé... Et, ce matin, sur la vidéoconférence avec Dr Dings, ce qui est ressorti — et c'est une étude très scientifique qui a été faite par la Virginia Transport Institute, avec des outils, là, validés — c'est que le taux d'accidents — et ça, je pense que tout le monde le savait — chez les 18-24 est très élevé par rapport à d'autres, en étant distraits ou des choses comme ça, et il le dit, pourquoi.

On sait que les cylindrées, les motocyclettes sont de plus en plus puissantes, on appelle même... il y a une mode, et on appelle ça des «bombes», tellement ça va vite. Et on a eu des commentaires, par des mémoires et surtout en ligne, de gens qui disaient: On devrait réguler les cylindrées, au niveau des motocyclettes, suivant l'âge de l'utilisateur. S'il est plus jeune, il ne devrait pas avoir accès à... moi, je ne connais rien là-dedans, mais, je ne sais pas, il a tel moteur, après ça, en vieillissant, il pourrait avoir une plus grosse motocyclette. Et c'est confirmé que plus on a d'expérience de conduite, c'est moins dangereux. Mais j'aimerais ça voir qu'est-ce que vous pensez de ça, qu'il y ait des étapes de fixées dans l'obtention d'un permis par grosseur... par cylindrée, au niveau des jeunes, là, pour les motocyclettes.

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

M. Jean (Denys): M. le Président, Mme la députée entre dans le fond dans le domaine de la capacité d'un individu, fonction de son âge, de conduire un véhicule qui a une capacité de vitesse ou une puissance, là, et je pense que c'est un domaine qui relève beaucoup plus de la Société d'assurance automobile du Québec. Et, bon, c'est sûr que, dans le débat autour d'une politique de sécurité routière, considérant le bilan autour de la motocyclette, ce genre de question là effectivement est à l'ordre du jour.

Maintenant, c'est quoi, les conséquences de faire ça? Comment on peut faire ça? Comment on peut s'assurer que c'est correct, et ainsi de suite? On a eu un débat ici, dans cette même commission là, sur l'âge pour conduire un VHR, de 14 à 16 ans. Il y a un député, autour de cette table-là, qui a fait des commentaires assez

intéressants sur cette idée-là, je les ai retenus. Mais c'est ça que ça ouvre: Est-ce qu'en termes de protection du citoyen, en termes de sécurité routière, cette voie-là que vous suggérez est quelque chose qu'on doit explorer, qu'on doit tester au Québec? Alors, ça fait partie, je pense, des échanges qu'on doit avoir.

Le Président (M. Pinard): Merci.

Mme L'Écuyer: Une petite, très petite...

Le Président (M. Pinard): Une complémentaire rapide?

● (11 h 40) ●

Mme L'Écuyer: Une complémentaire. Est-ce que le ministère serait en faveur de l'installation de limiteurs de vitesse, soit pour les plus jeunes ou bien dans les transports? On a vu, là, il y a une campagne au niveau des fardières qui dit: On ne devrait pas rouler plus qu'à 105 km, ou quelque chose comme ça. Est-ce que le ministère des Transports, dans le cadre d'une campagne de diminuer les accidents mortels, est-ce que le ministère serait en faveur de l'installation de limiteurs de vitesse?

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

M. Jean (Denys): J'ai demandé à M. Perron de répondre à...

Le Président (M. Pinard): M. Perron.

M. Perron (Pierre): M. le Président, concernant la question de la députée relativement aux véhicules lourds et notamment plus spécifiquement aux camions-citernes, il y a un projet de règlement qui va entrer en vigueur à l'été 2006 et qui va exiger sur les citernes, je veux dire les tracteurs avec une citerne en arrière qui transporte des carburants ou des... ce type de matières là, on va exiger des limiteurs de vitesse. Nous sommes la première juridiction ici, au Canada, à avancer cette mesure de sécurité additionnelle pour bien sûr... et ce seront les nouveaux véhicules. Par rapport aux anciens véhicules, bien il y a des mesures particulières qui sont prévues pour ça.

Le Président (M. Pinard): Seulement qu'aux camions-citernes?

M. Perron (Pierre): Seulement qu'aux camions-citernes, actuellement.

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

Des voix: ...

M. Lelièvre: Je comprends, M. le Président, que vous allez finir par vous habituer.

Le Président (M. Pinard): Vous avez un comté tellement vaste.

M. Lelièvre: Alors, je voudrais revenir, M. le Président, concernant l'indice de roulement que M. le sous-ministre nous a parlé concernant le degré de

satisfaction du ministère à cet égard. Vous nous avez parlé du réseau supérieur, donc le réseau autoroutier, vous dites que 62,1 %, c'est satisfaisant. Qu'est-ce que vous avez comme données concernant le réseau national, régional et collecteur?

M. Jean (Denys): Le réseau supérieur, M. le député, c'est l'ensemble des catégories de routes que vous venez d'évoquer...

M. Lelièvre: Mais spécifiquement pour le national, régional, collecteur, est-ce que vous avez des données là-dessus?

M. Jean (Denys): On est en mesure, je pense, de vous fournir des données. On va vous les transmettre, là, d'ici la fin de la journée.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Lelièvre: Oui, ou bien au secrétariat de la commission, pour le bénéfice de tout le monde, parce que dans le fond, moi, je sais pertinemment que l'indice satisfaction, dans certains endroits par chez nous, en tout cas autour de la Gaspésie, il est relativement peu élevé.

Ma deuxième question, M. le Président...

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

M. Lelièvre: Hein?

Le Président (M. Pinard): Une complémentaire?

M. Lelièvre: Une complémentaire, s'il vous plaît. Les personnes âgées. Je vois dans le mémoire de l'Institut national de santé publique du Québec... nous disant que les 65 ans et plus ont les taux les plus élevés de mortalité par rapport à l'ensemble des groupes d'âge. Donc, c'est ça, on parle d'accidents...

Une voix: ...

M. Lelièvre: Oui. Bien, c'est-à-dire, non, non, des piétons, là, on parle des piétons, là. La prévalence des blessures chez les piétons. Et puis, au niveau des cyclistes aussi, quand même il y a eu des améliorations, mais, au niveau des piétons, les personnes âgées représentent le groupe d'âge le plus élevé, qui ont les taux les plus élevés. Est-ce que le ministère a une stratégie pour tenter de faire en sorte que, si les piétons circulent sur les routes en marchant, comme on les voit régulièrement, parce qu'on dit à tout le monde... on fait des campagnes de sensibilisation pour qu'ils se gardent en forme... À ce moment-là, est-ce que, par exemple, ce que vous aviez entrepris au niveau du pavage des accotements, ça va se poursuivre pour permettre... les endroits où il n'y a pas de trottoir?

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

M. Jean (Denys): Nous sommes en train de réfléchir, avec le monde municipal, à une espèce de groupe de travail ou une table, là, sur la question de la présence

du piéton sur le réseau routier de toute nature, là. Et les données que vous évoquez effectivement sont des données qui vont nous permettre, là, d'aboutir à une stratégie d'intervention pour assurer une sécurité pour les utilisateurs du réseau routier, là, qui sont à pied, là, les piétons, et nous sommes à travailler avec un certain nombre de personnes concernées par la question. On se pose des questions, par exemple: Est-ce que les lumières, les traverses de route, et ainsi de suite, sont... ne pourraient pas être améliorées, ainsi de suite. Il y a une réflexion actuellement à l'interne, au ministère, là-dessus.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci infiniment. Malheureusement, c'est...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Malheureusement, c'est... Je regrette, on aurait encore un deux à trois heures à passer avec vous, M. le sous-ministre, et votre équipe. Le sujet est tellement vaste. Alors, merci beaucoup de vous être déplacés.

Et j'inviterais immédiatement l'Association canadienne des télécommunications sans fil à s'approcher rapidement puisque nous devons malheureusement quitter cette salle d'audience à 12 h 30.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de La Prairie, s'il vous plaît. Vous êtes directement dans le champ...

M. Dubuc: Je suis dans le champ.

Le Président (M. Pinard): ...de la caméra. Vous n'êtes pas dans le champ, vous êtes dans le champ de la caméra. Alors, chers collègues membres de la commission, permettez-moi de vous présenter M. Peter Barnes, qui est président et chef de la direction de la société canadienne des télécommunications sans fil. Bonjour.

M. Barnes (Peter): Bonjour, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Et M. Sylvain Roy, vice-président, Ventes en gros, pour la compagnie Rogers.

M. Roy (Sylvain): Bonjour.

Le Président (M. Pinard): Alors, un peu de publicité. C'est fait. Alors, bienvenue, monsieur. Alors, vous avez 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et par la suite il y aura échange avec les collègues.

Association canadienne des télécommunications sans fil (ACTS)

M. Barnes (Peter): Parfait. Merci beaucoup, M. le vice-président. Et merci...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, voulez-vous présenter la troisième personne qui est avec vous?

M. Barnes (Peter): Oui. Oui. Mme Kasia Majewski, qui est directrice des affaires gouvernementales à l'Association canadienne des télécommunications sans fil.

Le Président (M. Pinard): Bonjour, madame.

Mme Majewski (Kasia): Bonjour.

M. Barnes (Peter): Alors, merci, M. le Président, merci Mme la députée, MM. les députés, de nous recevoir. On va, comme vous l'avez suggéré, faire un tour d'horizon rapide, vous donner un aperçu de nos efforts et notre point de vue sur la question de l'utilisation du cellulaire au volant, et, après ça, ça va nous faire plaisir de répondre à vos questions.

Je veux en premier lieu vous donner un aperçu de ce que l'industrie du sans-fil a fait et continue de faire pour atténuer les risques que présente l'usage du cellulaire au volant et — ce qui est à mon avis encore plus important — de ce qu'elle fait pour amener les conducteurs à prendre conscience de toutes les distractions auxquelles ils et elles sont exposés.

Précisons, pour vous situer, que l'ACTS, l'Association canadienne des télécommunications sans fil, est une association pancanadienne, qu'elle représente les fournisseurs de services de téléphonie cellulaire et de communications personnelles, de messagerie, de radio-communication mobile, d'accès sans fil fixe et de radio-communication mobile par satellite ainsi que les entreprises, les équipementiers qui conçoivent et offrent des biens et des services pour l'industrie du sans-fil.

Nos membres dispensent plus de 95 % des services sans fil au Canada, et, pour vous situer, à notre avis, selon nos statistiques, il y a tout près d'un peu plus de 3,5 millions de Québécois et Québécoises qui ont un cellulaire.

Comme on a expliqué plus longuement dans le mémoire qu'on vous a fait parvenir, il y a plusieurs années que l'industrie s'applique à rappeler aux usagers qu'ils doivent concentrer leur attention sur la route lorsqu'ils sont au volant. Nous avons, entre autres choses, produit une vidéo éducative dont on se sert aujourd'hui dans les écoles de conduite, à travers le pays. Nous avons diffusé un message d'intérêt public qui a été vu par des millions de Canadiens. Nous avons également collaboré à l'organisation de la toute première Conférence internationale sur la distraction au volant qui a eu lieu en octobre dernier, à Toronto, et qui a attiré des chercheurs de différents pays. Et évidemment il y avait des représentants du Québec, des représentants de la SAAQ qui étaient là.

Récemment, nous avons redoublé nos efforts sous une nouvelle bannière. On appelle ça, *La route d'abord*. En plus d'un site Web comportant un questionnaire interactif, les télécommunicateurs membres de l'association ont mis en place, dans leurs organisations respectives, une politique visant à sensibiliser leurs employés à la nécessité d'une attitude responsable au volant. Et il me fait grand plaisir de vous présenter aujourd'hui une ébauche de notre prochain projet, un tout nouveau message d'intérêt public qui sera bientôt diffusé à la grandeur du Québec et du Canada. Maintenant, conscients du fait qu'il est particulièrement important de capter l'attention des jeunes qui apprennent ou qui débutent à conduire,

nous avons donné à ce message un ton plus léger et nous avons ajouté à ce message une touche d'humour qui à notre avis le rendra plus mémorable. Alors, je demanderais peut-être au technicien de... le DVD fonctionne en arrière, là, vous allez pouvoir avoir la bande sonore, là, le message d'intérêt public qui est derrière vous.

(Présentation audiovisuelle)

● (11 h 50 — 11 h 51) ●

M. Barnes (Peter): Comme vous pouvez le constater, ça, c'est un message qui va commencer à être diffusé sur les télévisions à travers le pays, dans les prochaines semaines. On est en train de faire les derniers ajustements. Là, ce que vous voyez, c'est l'ébauche presque finale, il y a des petites retouches à faire. Mais je tenais à vous le montrer parce que je pense que c'est une bonne indication du genre de travail qu'on fait et aussi de la problématique qui vise les usagers, les conducteurs, et surtout les jeunes qui sont bombardés de plusieurs distractions.

Alors, je pense que ça vous démontre que c'est une question qui nous tient beaucoup à cœur, avec les autres initiatives qu'on a prises, et on pense qu'il y a deux grandes questions auxquelles nous devons répondre aujourd'hui et qui sont d'une importance capitale pour l'élaboration d'une politique d'intérêt public éclairée. D'abord, quel est le risque que pose l'usage du cellulaire, et est-ce un facteur qui contribue au nombre élevé d'accidents de la route? Ensuite: Quelle est la meilleure façon d'accroître la sécurité des Québécois et Québécoises?

Comme vous le savez, les véhicules automobiles se technicisent de plus en plus et les Québécois et Québécoises mènent des vies toujours très chargées. Il nous faut donc tous bien saisir non seulement comment le téléphone, mais aussi comment toutes les nouvelles technologies modernes contribuent aussi bien aux risques d'accident qu'à la sécurité des conducteurs. Notre industrie prend ses responsabilités à l'égard de ses produits très au sérieux. Pour ce qui est de l'usage du cellulaire au volant, nous préconisons depuis longtemps une ligne de conduite stricte mais très simple: éviter de faire inutilement des appels: être bref; et interrompre la communication lorsque les conditions deviennent dangereuses. Toutefois, nous sommes également venus à croire, et cela concorde avec les résultats des recherches effectuées à ce jour, que, pour promouvoir la sécurité routière, il faut pousser l'examen au-delà du cellulaire. Il faut se pencher aussi sur les nombreux autres objets et événements qui peuvent distraire le conducteur.

Il est bien connu que nous sommes tous exposés à des distractions sur la route. Nous acceptons même ce fait comme un aspect normal de la conduite automobile, de bien des façons. Combien d'entre nous y pensent à deux fois avant de se retourner pour réprimander un enfant? Combien ont consulté une carte routière en conduisant? Nous traitons l'automobile comme un prolongement de la maison ou du bureau. Pourtant, malgré tout ce qui peut avoir un effet sur le conducteur, c'est l'usage du cellulaire et son incidence sur les accidents de la route qui a retenu l'attention et donné lieu à bien des travaux de recherche. Depuis les années quatre-vingt-dix, on a tenté, par diverses études, de quantifier le risque que pose l'utilisation du cellulaire.

Certains d'entre vous sont possiblement au courant de travaux d'un certain Dr Redelmeier qui a affirmé que les utilisateurs du cellulaire sont quatre fois plus susceptibles d'être impliqués dans un accident de la route. De nombreuses autres études ont été menées depuis pour tenter d'arriver à une estimation du risque associé à l'usage du cellulaire à bord de véhicules automobiles. Et une étude bien connue de l'Université de Montréal, plus précisément celle menée par la Dre Laberge-Nadeau et ses... collaborateurs, excusez-moi, a clairement réfuté les conclusions tirées par le Dr Redelmeier. Bien qu'on relève des variations, il ressort, dans l'ensemble de ces études, que le cellulaire cause moins de 1 % des accidents de la route. Comme il est mentionné dans notre mémoire, ce chiffre tient compte d'un examen récent des données des accidents de la circulation dans 12 États des États-Unis ainsi que des études faites en Saskatchewan et par l'American Automobile Association. Quant aux appareils mains libres, il n'y a encore rien de concluant, d'après les études les plus récentes, on n'a pas assez de données pour déterminer si ce genre d'appareil est plus sûr.

Il y a néanmoins un fait encourageant, les accidents de la route sont en baisse. Selon Transports Canada, le nombre de décès a continué de diminuer en 2004, en dépit du fait qu'il y avait plus de conducteurs et de véhicules que jamais sur les routes. Le nombre de blessures a aussi marqué une baisse de 4,5 % en 2003. Or, l'utilisation du cellulaire n'a pas cessé d'augmenter, plus de 16 millions de Canadiens utilisent un cellulaire aujourd'hui. Malgré ces statistiques encourageantes et à la baisse dans le cas des accidents, il importe que nous poursuivions nos efforts pour améliorer encore nos comportements au volant.

Pour vous exposer plus à fond la position de l'industrie, je cède maintenant la parole à M. Sylvain Roy, qui est vice-président, Vente en gros, chez Rogers.

M. Roy (Sylvain): Merci, Peter. Merci, pardon... M. le Président, mesdames, messieurs, comment pouvons-nous accroître la sécurité routière, compte tenu de la présence grandissante des nouvelles technologies à bord des véhicules? Beaucoup avancent qu'il faut une nouvelle disposition législative interdisant l'utilisation du cellulaire à bord des véhicules. Et, selon les sondages d'opinion, les Québécois seraient en faveur de dispositions visant à restreindre l'utilisation de cet appareil au volant.

L'ACTS croit pour sa part que la politique officielle ne doit pas s'en tenir à l'opinion publique ou qu'à l'opinion publique, qu'elle doit plutôt s'étayer sur un examen approfondi des données empiriques des causes d'accidents de la route. À son avis, le cellulaire doit être considéré dans le contexte beaucoup plus vaste de la distraction au volant, qui est un nouveau champ d'intérêt pour les intervenants des milieux de la sécurité. La distraction au volant suppose un moment d'inattention qui, bien que sans rapport avec la capacité de jugement du conducteur, peut avoir des conséquences graves pour lui. En fait, des études... et plusieurs études ont établi que 1 % seulement des accidents de la circulation sont attribuables au cellulaire, démontrent également que 25 % à 30 % tiennent à d'autres sources de distraction, comme le réglage de la radio, la consommation d'aliments ou de boissons, un objet ou un incident extérieur, la lecture, ou même une conversation avec un passager, ou une interaction avec un passager.

Peut-on adopter des dispositions législatives pour éliminer ces sources de distraction? On peut certes rendre bien des choses illégales à bord des véhicules automobiles. Cependant, l'industrie croit que, pour favoriser vraiment un changement de comportement au volant et accroître la sécurité routière, il faut avoir recours à l'éducation, à la formation et à la sensibilisation qui sont toujours de bons compléments aux instruments juridiques.

Nous invitons par conséquent la commission à tenir compte des points suivants au moment de formuler ses recommandations:

Premièrement, envisager l'ensemble des sources de distraction. Le cellulaire n'est qu'une source de distraction parmi toutes celles qui peuvent avoir et ont effectivement une incidence sur les conducteurs.

Deuxièmement, effectuer un suivi des sources de distraction. L'industrie appuie l'adoption de politiques voulant que les policiers consignent la source de distraction dans leurs rapports d'accidents afin qu'il soit possible d'établir, de façon empirique et statistique, les causes des accidents sur les routes.

Troisièmement, conscientiser. En tant qu'industrie, nous nous sommes employés à éveiller l'attention des consommateurs sur la distraction au volant et sur les moyens de l'éviter. Il nous ferait plaisir de collaborer avec le gouvernement du Québec, la SAAQ, les intervenants de la sécurité, pour sensibiliser encore davantage les Québécois à ce problème.

Quatrièmement et finalement, éduquer les jeunes conducteurs. Sensibiliser les conducteurs, en particulier les jeunes et nouveaux conducteurs, aux risques que représente la distraction au volant et songer à modifier le programme et le matériel éducatif des écoles de conduite pour y inclure une formation sur ce rapport.

En conclusion, l'industrie s'applique depuis longtemps à promouvoir la sécurité des conducteurs. Elle est convaincue que ce n'est pas en s'attaquant à un seul facteur qu'on parviendra à réduire les accidents de la route de façon significative. À son avis, il faut adopter une approche plurielle en vue de changer les attitudes populaires, de faire prendre conscience aux gens des risques que pose la distraction au volant et de leur suggérer des moyens tangibles d'atténuer ces risques. Une telle approche exige la collaboration des corps policiers, du gouvernement du Québec et de nombreuses industries en cause.

À notre avis, pour établir une politique qui soit vraiment dans l'intérêt public, il faut veiller à ce que les solutions choisies ne constituent pas simplement un expédient mais offrent un moyen efficace d'engendrer un changement significatif à long terme. C'est ce qui, en bout de ligne, permettrait d'améliorer la sécurité routière et de réduire les accidents. Nous remercions la commission de nous avoir invités à prendre part à cette importante discussion. Ça nous fera maintenant plaisir de répondre aux questions.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, messieurs. Merci. Avant de céder la parole à Mme la députée de Pontiac, j'aurais une petite question à vous poser: J'aimerais connaître votre opinion sur le fait que la Communauté européenne a décidé, au-delà d'une quarantaine de pays à travers le monde ont décidé d'imposer, si vous voulez... d'empêcher les gens d'utiliser le cellulaire au volant ainsi que la province de Terre-Neuve,

au Canada, et également trois États américains et non pas les moins populeux, ceux du New Jersey, également l'État de New York et Washington, D.C. Donc, déjà là, il y a un mouvement qui semble vouloir s'amplifier. Et j'aimerais avoir votre opinion là-dessus puis j'aimerais que vous me disiez si effectivement il y a d'autres législatures au Canada qui analysent ou qui vont analyser prochainement la situation du cellulaire au volant.

● (12 heures) ●

M. Barnes (Peter): Merci, M. le Président. En ce qui a trait aux juridictions où il y a déjà eu législation, vous mentionnez la CEE, Terre-Neuve, New York, New Jersey, je pense, ce qu'on voit, c'est qu'il y a eu une réaction dans les premières années du cellulaire, on est quand même une industrie relativement jeune, là, ça fait 20 ans qu'on existe au Canada, mais, dans les premières années, il y a eu, ce qui est normal, un peu une réaction à l'engouement pour le cellulaire, et les gens ont pointé le cellulaire comme étant la bête. Je ne peux pas faire une analyse approfondie de chacune des juridictions, mais je pense que l'état des connaissances, il y a deux ans, il y a trois ans ou il y a cinq ans, était beaucoup moins poussé qu'il ne l'est maintenant. Depuis quelques années, on parle, là, de 2003 à nos jours, il y a eu plusieurs études quantitatives très poussées qui ont démontré que la grande cause des accidents, ce sont les distractions dans le sens pluriel. Et de plus en plus les chercheurs, les gens qui travaillent en politiques publiques et en sécurité routière sont de plus en plus conscients que, si on veut adresser le problème et non une partie du problème, le 25 % plutôt que le 1 %, il faut vraiment traiter de la distraction. Alors, sans vouloir critiquer les autres juridictions, je pense qu'elles sont peut-être allées un peu vite et ont traité ce qui semblait être un problème sans vraiment adresser le gros du dossier qui était la distraction.

En ce qui a trait aux juridictions canadiennes, il y a eu dans... présentement, à l'Assemblée, à Toronto, il y a un projet de bill privé qui a été déposé en première lecture, je ne sais pas s'il est en deuxième, en tout cas il a été déposé en première lecture. Il y a aussi eu à Edmonton récemment un débat proposé par un des conseillers municipaux, la proposition a été rejetée hier ou avant-hier. Et il y a eu, il y a deux ans environ, à la législature albertaine, il y a eu une proposition qui a été rejetée aussi. Alors, il y a plusieurs juridictions qui ont regardé le dossier, mais, comme je vous dis, de plus en plus les gens qui travaillent dans le domaine reconnaissent de plus en plus que la cause des accidents la plus importante, sur laquelle on peut agir, là, dans ce domaine-là, ce sont les distractions, que ce soit la radio, manger en conduisant, ou peu importe, et le cellulaire.

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

Mme L'Écuyer: Merci, messieurs. Merci, M. le Président. Je voulais parler un peu des pays qui avaient interdit le cellulaire, mais j'ai été précédée par le président. Par contre, tantôt vous disiez qu'il y a de plus en plus d'études qui semblent confirmer que c'est de moins en moins dangereux ou qu'il y a une façon d'utiliser le cellulaire. Ce matin, on avait une vidéoconférence avec le Dr Dingus du Virginia Transportation Institute, et son étude qui va être déposée bientôt, je pense, la semaine

prochaine — on a été choqués, on a eu une avant-première — ce n'est pas tout à fait ce qu'elle dit.

Ce qu'elle dit, dans tous les autres risques dont vous parlez... Parce que c'est sûr qu'il y a plusieurs facteurs: un insecte qui rentre dans une automobile, quelqu'un qui se maquille — d'ailleurs, il les énumère tous, là — essayer d'attraper quelque chose qui bouge, l'insecte, la lecture. Ça fait qu'il a réellement... et c'est une étude très, très, très sérieuse. L'ensemble des moyens utilisés nous ont été déposés. Et ce qui reste encore le plus dangereux, c'est quand on signale au niveau du téléphone et quand on parle dans un téléphone qui n'est pas à mains libres. Le risque est à 3,6 % pour les deux, tandis que, pour un objet qui bouge, c'est 1,1 %, un insecte dans le véhicule, c'est 0,4 %, lire, 2,9 %, si on met du mascara, c'est quoi? 1,4 % — ce n'est pas si pire — jouer avec un CD, 0,2 %, manger, 2,2 %. Ça fait qu'ils ont réellement fait l'analyse de l'ensemble des irritants qu'on pourrait avoir ou de choses qui pourraient nous influencer dans notre conduite automobile. Ils semblent dire, cette étude-là, que le cellulaire est encore un instrument dangereux. Et ça va aussi avec les jeunes que le taux d'accidents est beaucoup plus élevé chez les 18-24.

SA conclusion, c'est qu'où c'est le moins dangereux, c'est mains-libres ou les téléphones à voix, «voix activated». Il dit: Bon, bien, quand tu as ça, au moins, une fois que tu parles, tu n'as pas à faire des opérations puis ces choses-là.

Une fois qu'on a dit ça... Là, vous vous lancez dans une campagne, mais il reste que c'est encore un problème.

M. Barnes (Peter): Premièrement, je ne connais pas... Évidemment, l'étude, on ne la connaît pas, là, elle a été déposée ce matin, puis on n'a pas eu la chance de la voir...

Mme L'Écuyer: Non, mais elle nous a été déposée puis elle va paraître la semaine prochaine publiquement, c'est ça.

M. Barnes (Peter): Oui, puis on va la regarder. Ce que je voudrais souligner, c'est que, dans le domaine des accidents causés par les distractions au volant, il y a eu trois grosses études qui ont été faites, une par l'American Automobile Association, une par l'Université de North Carolina et une par la société d'assurance automobile ou là... en Saskatchewan, là, l'équivalent de la SAAQ. Les échantillonnages étaient importants, 3 000, 4 000 accidents. Dans le cas de la Saskatchewan, 16 000 accidents. Et les trois études arrivent à peu près aux mêmes conclusions: que le cellulaire se retrouve en cinquième, sixième ou septième position en importance comme cause d'accident.

Cette étude dont vous nous parlez ce matin va peut-être amener d'autre eau au moulin. Je vous dis ça pas pour contester le fait que le cellulaire mal utilisé ne peut pas être une distraction, oui, ça peut être une distraction puis ça fait... la campagne qu'on vous a... le vidéo qu'on vous a montré, c'est dans une suite d'initiatives qu'on a prises depuis déjà une dizaine d'années. On est conscients que, mal utilisé, le cellulaire peut être une distraction. Et justement on s'attarde à rappeler à nos usagers, qu'ils soient jeunes ou moins jeunes, que, lorsqu'ils conduisent, leur première responsabilité, c'est la route.

Et, avant de lancer le vidéo que vous avez vu ce matin, il y a quelques mois on a lancé un nouveau site Web interactif, qui s'appelle *La route d'abord*, où les gens sont appelés à participer de façon interactive et de voir quel comportement eux peuvent utiliser pour gérer les distractions, et on leur donne des conseils sur comment font les autres, qu'est-ce qu'ils peuvent faire, puis il y a les distractions dont le cellulaire... mais les conversations, ainsi de suite. Alors, je pense qu'on ne débattrait pas de l'importance d'être prudent et de bien se servir et de gérer la technologie du cellulaire. Les études vont différer quant à leurs conclusions, mais, pour nous, c'est un ensemble complet. Et on est mieux avec une stratégie plurielle éducative qu'avec une mesure qui se voudrait pointue mais qui possiblement, à notre avis du moins, manquerait le but.

Mme L'Écuyer: Merci.

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Bonjour, concernant l'utilisation du téléphone cellulaire, hier, nous avons reçu ici l'Institut national de la santé publique du Québec qui nous disait que, bon, les effets négatifs du cellulaire sont dus au fait qu'il constitue une distraction importante qui entre en compétition avec la tâche principale de conduite, O.K.? D'autre part, sur 58 études, une seule démontrait que l'utilisation... une seule plutôt... sur les 58, 57 démontraient que l'utilisation du cellulaire était une importante source de distraction visuelle et cognitive. J'essaie de réconcilier, à partir de votre mémoire, là, et on est dans le domaine toujours flottant, hein, parce qu'on n'a pas la réponse, vous n'avez pas la réponse, on n'a pas la... mais éventuellement il y aura des recommandations puis éventuellement des décisions. Alors, on ne peut pas nier qu'il y ait des distractions au téléphone. Vous l'utilisez, je l'utilise. On échappe quelque chose, on veut le ramasser, on fait tous ça, là, je veux dire, donc chacun dans nos voitures, un porte-documents qui est à côté sur le siège du passager et en même temps le téléphone sonne...

Alors, moi, la question que je me posais: Vous avez, dans certaines voitures, des régulateurs de vitesse, donc on peut les poser, on peut les installer puis des fois ils sont avec la voiture, en très grande majorité, pourquoi qu'on n'aurait pas un dispositif sécuritaire de réponse sur un téléphone cellulaire? J'imagine que l'industrie est en mesure de pouvoir combiner ces deux éléments-là, d'avoir un téléphone installé de façon sécuritaire et on appuie sur un bouton, comme la députée de Pontiac disait tout à l'heure, on peut s'en servir et mettre fin à la conversation comme on met ou on enlève le régulateur de vitesse?

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

● (12 h 10) ●

M. Roy (Sylvain): Effectivement, il y a beaucoup... il y a du travail qui se fait, il y a des outils qui existent déjà. On parle de composition vocale, on parle de reconnaissance vocale et les appareils mains libres qui ont au moins le mérite de permettre à l'utilisateur de maintenir les deux mains sur le volant, et il y a des entreprises qui travaillent sur des dispositifs qui pourraient interrompre ou acheminer directement le message à la boîte vocale lorsque le véhicule est en mouvement.

Par contre, ce qu'on dit, nous, c'est qu'en bout de ligne la responsabilité, elle revient à l'utilisateur, au conducteur, de se concentrer sur sa tâche puis d'en faire une utilisation judicieuse. Parce que de le couper complètement pour amener des éléments au niveau de la sécurité qui seraient contraires... On parle beaucoup des études, certains disent 1 %, d'autres 3 %, d'autres 2 % des causes reliées au cellulaire. Ce qu'on dit, nous, c'est que la somme de toutes les causes de distraction, c'est 20 % à 30 %. Et, si on peut responsabiliser, éduquer, sensibiliser les gens à faire attention à toutes les sources de distraction, bien on va diminuer de façon beaucoup plus importante les accidents qu'en se concentrant seulement sur le cellulaire, qui peut être 1 %, ou 2 %, ou 3 %, dépendant des études.

Le Président (M. Pinard): Avant de poursuivre, là, est-ce qu'un décès, pour vous, c'est déjà trop?

M. Roy (Sylvain): Définitivement.

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

M. Lelièvre: Oui. Simplement une dernière observation. On nous disait qu'une diminution de... vous parlez de la diminution de la performance du conducteur. Bien, entre une augmentation qui varie entre 0,2 seconde et 0,13 seconde dans le temps de réaction au freinage, c'est quand même important, là. Le conducteur, il a le temps de ne pas éviter l'accident, hein? Tu sais, dans le fond, moi, ce que je cherche à me faire une tête là-dessus, c'est de pouvoir éventuellement, une fois qu'on aura fini les auditions, d'en arriver à faire des recommandations, des conclusions puis de discuter avec nos collègues pour dire: Bon. C'est quoi, les orientations qu'on va mettre? Parce que vous nous dites dans le fond: C'est la responsabilité de chacun. Oui, c'est la responsabilité de chacun, mais, lorsqu'il y a des accidents qui surviennent, c'est l'État qui ramasse les responsabilités au niveau des soins médicaux, hospitaliers, réadaptation, etc.. là. Alors, il y a quelque chose à mettre dans les deux balances.

Le Président (M. Pinard): Monsieur.

M. Barnes (Peter): Si je peux me permettre, la façon que je regarde ça, moi, c'est que c'est une... comme société, on a des ressources limitées. Ça peut être des ressources policières, des ressources d'éducation, des ressources d'infrastructure, mais on a des ressources limitées. Et, pour moi, la logique veut que... on veut mettre en oeuvre des mesures qui font qu'on utilise les ressources à meilleur escient; ce ne sera jamais parfait mais que ce soit à meilleur escient. Alors, ce que, nous, on dit, c'est que, si on utilise des ressources limitées à traiter un petit pourcentage du problème, ne serait-on pas mieux avisés de traiter le gros du problème, les distractions? On ne débattrait pas que le téléphone cellulaire peut être une source de distraction, on est d'accord avec vous, et il faut que le conducteur sache comment l'utiliser et mieux gérer cette technologie-là. Mais, dans le contexte d'intervention de politiques publiques, il me semble que la question, c'est de savoir où est le gros du problème et comment on peut utiliser nos ressources limitées pour avoir un impact maximal. Et, d'après nous, c'est du côté

de la distraction dans son sens large, et, de ce côté-là, lorsqu'on combine des efforts éducatifs visant la distraction au volant et certains efforts policiers qui peuvent déjà exister lorsque le conducteur conduit de façon dangereuse inattentive, il me semble que, là, c'est un bon mélange, là, d'utilisation de ressources.

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

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, si on fait exception, là, de l'alcool et de la vitesse qui sont les deux premières causes de décès sur nos routes, il n'en demeure pas moins que la troisième cause selon une autre étude, là, celle qui a été déposée ce matin par Dr Dings, de Virginia Tech, 90 % des autres causes sont dues à des problèmes d'attention ou des problèmes d'inattention. Et ça vient corroborer un petit peu le vidéo que j'ai vu tantôt. Parce que, lui, son étude est plutôt de type sensoriel, il a installé dans des voitures des appareils qui sont capables de mesurer si la personne est distraite par à peu près tout ce qui l'entoure, que ce soit à l'intérieur du véhicule ou à l'extérieur du véhicule. Alors, c'est pour ça que le vidéo, je vous dirais, traduit assez bien, là, l'ensemble de l'étude, là, qui a été faite. Alors, je trouve ça intéressant, puis ce que je comprends aussi, c'est que, bon, la technologie pourrait peut-être... une des solutions, là, à diminuer l'impact des accidents.

Mais ma question va porter plutôt sur les commentaires que vous avez émis à l'égard de l'amélioration du contenu des cours de conduite. Vous en avez parlé tantôt, puis, dans les gens qui vous ont précédés, ils nous disent: Mais, coudon, on a fait des études, puis les cours de conduite, finalement, ça ne change rien aux résultats. Puis, dans l'étude toujours du Dr Dings, il nous dit — puis c'est assez important: Ce n'est pas tellement le nombre d'accidents, même si on peut considérer qu'entre 18... Il y a deux groupes d'âge: il y a le groupe d'âge 18-20 et le groupe 21-24. Dans les deux cas, les accidents sont à peu près au même niveau. Par contre, les possibilités d'accident, il appelle ça «near-crashes», c'est qu'à un moment donné tu donnes un coup de roue parce que, là, tu pensais que tu avais un accident. Bien, dans le groupe d'âge de 18-20, là, c'est plus que deux fois le groupe d'âge 21-24, et, si on met les deux ensemble, là, ça représente... En tout cas, ça veut dire que, dans l'étude, il démontre que les risques associés à l'inexpérience, ils sont extrêmes.

Alors, est-ce que vous voyez dans les cours de formation une façon de diminuer ces risques-là ou bien si de toute façon il faut faire l'expérience de la route pour bien acquérir les rudiments de la conduite?

Le Président (M. Pinard): M. Barnes.

M. Barnes (Peter): Oui. Bien, je pense que c'est une combinaison des deux. Comme vous l'avez mentionné, le vidéo qu'on a visionné tantôt, on vise la clientèle des jeunes. C'est un vidéo qu'on pense qui va avoir un attrait pour les jeunes, puis c'est eux qui sont les nouveaux conducteurs. Il y a environ deux ans, deux ans et demi, on a fait avec l'Association des chefs de police, avec la SAAQ, avec le ministère des Transports de l'Ontario et avec un organisme qui s'appelle Young Drivers of Canada,

qui ont des écoles de conduite, et le Conseil canadien de la sécurité, on a produit un vidéo éducatif d'environ une dizaine de minutes sur les distractions au volant — encore, même format — et ce vidéo-là est utilisé dans plusieurs écoles de conduite et chez des gestionnaires de flotte, des entreprises qui ont 20, 30, 300 camions ou conducteurs justement, alors une éducation permanente, si on veut, au niveau des conducteurs professionnels.

Alors, je pense que oui — pour vous répondre à votre question — oui, l'éducation, il faut y mettre des ressources — ça ne va pas tout régler — et peut-être justement de l'éducation permanente, là, un peu comme ce qu'on fait, nous, avec notre site Web, comme font les gestionnaires de flotte avec le CD, et autres outils. Je pense qu'il faut vraiment avoir une approche plurielle. On ne peut pas s'attendre à ce qu'on fasse une chose puis que ça règle tout. Ça prend du temps, et c'est un peu comme la conscience environnementale, ça prend... Il y a 15 ans, les gens n'y pensaient pas. Là, de plus en plus les gens y pensent, puis ça devient un réflexe.

M. Soucy: Est-ce que vous êtes prêts même à intervenir auprès des constructeurs automobiles pour les obliger à introduire, dans le tableau de bord, un endroit pour le mettre, le téléphone? Parce qu'on sait qu'une des problématiques tantôt qu'on a vues, c'est que le fait de chercher le téléphone puis de le trouver quand il sonne, ça représentait plus de risques que de parler.

Le Président (M. Pinard): M. Barnes.

M. Barnes (Peter): Les compagnies de cellulaires sont quand même des grosses entreprises, mais on n'a pas encore trouvé le moyen de forcer les constructeurs automobiles à faire des choses. Par contre, ce qui est encourageant, c'est qu'ils ont participé à la conférence qui a eu lieu en octobre dernier, à Toronto, l'association des manufacturiers de véhicules était là, et de plus en plus les compagnies commencent à utiliser la technologie... Il y a une technologie qui s'appelle «Bluetooth», qui est une technologie sans fil qui permet que... Vous en voyez peut-être, des gens avec des écouteurs sans fil. Bien ça, c'est la technologie «Bluetooth». Il y a de plus en plus de voitures — pas seulement les haut de gamme, là, mais ça commence à être dans le milieu de gamme — où, lorsqu'on rentre dans la voiture avec un appareil qui fonctionne avec la technologie «Bluetooth», ça actionne le système radio et les haut-parleurs de la voiture. Alors, c'est intégré, on a le téléphone dans la poche, et puis, s'il y a un haut-parleur dans la voiture, là... Alors, de plus en plus, on facilite l'accès. Mais ça va prendre du temps, puis les constructeurs automobiles évidemment, eux autres, ils ont toutes sortes de préoccupations, là, mais, oui, on fait des efforts dans ce sens-là.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. Deslières, Beauharnois.

● (12 h 20) ●

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. Je vous ai écoutés, et j'ai écouté depuis deux jours différents intervenants, et je suis heureux d'entendre de votre bouche, comme j'ai été heureux d'entendre les commentaires d'autres organismes qui... dans le fond, là, il faut être clair et net,

nous avons un problème dans notre environnement de conduite. Je pense qu'on ne peut pas le nier puis je suis heureux, ce matin, vous ne le niez pas, hein? Parce que, quand on regarde notre vie moderne... On va donner un exemple, on va faire une représentation: Qui n'arrête pas chez... pour prendre un café, qui s'en va avec, durant le temps de se rendre au bureau, qui reçoit deux, trois appels, là on veut écouter les nouvelles en même temps, souvent on va reconduire nos enfants à la garderie, donc, etc. Et, en plus de ça, des fois, on nous envoie des messages. On prend le téléphone cellulaire et on nous dit: C'est urgent, il faut que tu rappelles. Et là on a inventé un autre moyen parce que, je ne sais pas si vous êtes en connaissance de cause, les différents marchands nous vendent, là, des... comment est-ce qu'on dirait ça? des... excusez-moi, je n'ai pas l'expression en français, mais les pads, là, où on peut prendre, avec un crayon feutre, les numéros de téléphone ou on les efface, tout ça.

Alors, vous voyez ça, là, hein, on prend le café, on écoute les nouvelles, le téléphone cellulaire qui arrive, nos enfants, il faut s'arrêter pour les reconduire au centre de la petite enfance, tout ça. Donc, on a un problème. Et c'est à se demander si, à un moment donné, de conduire, ce n'est pas devenu secondaire. Franchement, là, des fois, je vous écoute, là, puis je me dis: Là, on est en face d'un vrai problème qui a des conséquences sur la sécurité, donc décès et blessures graves, et, comme mon collègue vient de le dire, avec des conséquences sociales, et financières, et économiques que la société doit supporter.

On a le même constat pour la plupart, je vois la tendance, on a pris des notes sur les différentes interventions, tout ça. Mais maintenant je pense, et là je place la question, là il faut être en mode solution, parce que, si on constate des dommages, des décès, un, c'est de trop, M. le président vous l'a dit, vous l'a demandé tout à l'heure, vous avez répondu: Oui, effectivement. Et je pense que tout le monde doit dire: Un blessé grave, un blessé, un décès, c'est un de trop. Là, il faut être en mode de solution. Là, il faut y aller avec les moyens corsés, parce que la problématique, là, elle ne diminue pas, elle augmente. On les invente à... Je n'ai pas tout énuméré, là, il y en a même, dans les choses... qui ont des GPS, qui ont des informatiques. C'est leur bureau, hein? Franchement, là, j'ai vu ça, moi, là, certains commerces, certains commerçants, tout ça, puis...

Une voix: Téléviseur.

M. Deslières: Puis les téléviseurs, etc. Vous voyez, ça dépasse l'entendement. Je pense que ça dépasse l'entendement et ça dépasse de beaucoup le téléphone cellulaire. Il faut le regarder. On compte sur vous pour être en mode de solution, dans les prochaines semaines... n'est-ce pas?

M. Barnes (Peter): On est là. Et puis je vous rappellerai nos éléments de solution dans notre conclusion, puis vous avez déjà mis le doigt dessus: envisager l'ensemble des sources de distraction, demander aux policiers de faire un suivi des causes d'accident et des causes de distraction pour qu'on ait le plus possible de données, pour qu'on puisse savoir si l'étude de ce matin ou les autres études sont fiables, conscientiser, ce qu'on fait avec notre vidéo mais ce qu'on peut faire de plus en

plus, et puis on est prêts à travailler avec les gouvernements ou les agences en ce sens, et avoir un effort spécial au niveau des jeunes conducteurs, parce que c'est eux qui vont être... Ils sont peut-être bons à pironner sur l'Internet puis avec leur iPod, là, mais, quand ils vont arriver à conduire, c'est un autre défi. Alors, je pense qu'il faut justement qu'ils prennent ça au sérieux et puis qu'ils prennent comme première responsabilité de conduire et que ce ne soit pas accessoire.

M. Deslières: Et je...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Brièvement, M. le député de Beauharnois, très brièvement, il vous reste deux minutes.

M. Deslières: Oui, rapidement, Mme la Présidente. Et je comprends que notre société, comme d'autres sociétés, il y a des intérêts, vous et d'autres, on les compte tous, comme législateurs, mais on doit se placer au-dessus de ces intérêts-là pour aller vers l'intérêt commun et le bien commun. Et c'est dans ce sens-là que je souhaite que tout le monde travaille ferme, fermement, au cours des prochains jours, des prochaines semaines, pour arriver à résoudre. Bien sûr, on n'a pas la vérité absolue. Elle n'est pas constante.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauharnois, si on veut... C'est complété?

M. Deslières: ...commentaire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Quelques minutes.

Une voix: ...

M. Grondin: Écoutez, moi, je dois être... Je pense, des fois je me sens un peu de travers avec tout le monde, parce que, moi, moi, mettre une loi pour empêcher les cellulaires, je suis entièrement contre ça. Je me dis: On vit dans une société, on est rendu en 2006, la technologie est rendue là, je l'utilise puis je suis content de l'utiliser. Je ne voudrais pas me voir en 1940 où on se promenait avec des chevaux, puis des berlots, puis des clochettes. On est rendu là aujourd'hui, et puis, moi, je suis content. Si ça me cause un accident puis je crève demain matin, bien, en tout cas, vous pourrez vous dire que j'étais content.

Je pense que le gouvernement est bien fier d'avoir une industrie qui amène des produits sur le marché, ça fait travailler le monde, ça fait payer des taxes. Ce serait si facile, demain matin, de passer une loi puis dire: Les automobiles, là, c'est 30 km. On met ça là, puis il n'y en aura plus, d'accident. C'est facile, on a juste à le faire. On a juste à l'obliger, passer une loi, 30 km. Puis, si tu rentres avec un cellulaire, le char ne part pas. Alors, moi, je pense... en tout cas, je me sens un peu à part des autres parce que, moi, moi, je me dis qu'on n'a pas d'affaire

à réglementer la vie personnelle de tout le monde. Et puis...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Si vous voulez conclure, M. le député.

M. Grondin: ...j'aurais aimé entendre... je sais que j'ai entendu mon personnel... qu'il y avait des téléphones intelligents — comme vous avez un peu parlé, je pense, tout à l'heure — en rentrant dans l'auto, si le téléphone sonne, ça s'en va sur une boîte vocale... ça n'a pas à répondre ou... j'aurais aimé en savoir un petit peu plus là-dessus.

M. Roy (Sylvain): Oui, bien ce qu'on mentionnait, ce que M. Barnes mentionnait tout à l'heure: Il y a eu des dispositifs, par exemple «Bluetooth», qui sont des dispositifs mains libres qui fonctionnent soit avec une oreillette, un petit écouteur, un microphone ou avec le système d'automobile, qui éliminent justement la nécessité de mettre la main sur le téléphone pour répondre à un appel. On peut répondre à un appel simplement avec une reconnaissance vocale ou en appuyant sur un bouton. La technologie qui, elle, de façon automatique, dans un véhicule, transférait l'appel à boîte vocale n'est pas encore disponible sur le marché, mais il y a des manufacturiers qui travaillent à ce genre de dispositif là qui pourrait être actionné par le conducteur lorsqu'il rentre dans la voiture.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Roy. M. le député de La Prairie, quelques minutes.

M. Dubuc: Merci, Mme la Présidente. Bon. On parle toujours alentour du téléphone cellulaire, puis on revient toujours à essayer de trouver une solution, puis elle n'est pas facile, puis je vous comprends. Puis l'idée de dire qu'elles sont là pour donner des cours, formations, bon, bien, c'en est une, option, qui est positive dans ça.

Sur la question des cellulaires, à un moment donné, je me posais la question, moi — puis je ne suis peut-être pas correct, mais on s'en parle, là — je m'en viens à Québec, j'ai un téléphone sur mon cellulaire puis je dis: *Je ne réponds pas. On peut-u se permettre de dire... d'avoir le message qui rentre, puis, à un moment donné, on peut arrêter à un endroit déjeuner ou peu importe, on prend nos messages, on appelle. C'est une formule qui peut fonctionner, je m'imagine, bien puis qui serait aussi en même temps sécuritaire. On s'en vient sur la 20... On parle de la 20 parce que je roule souvent sur la 20 en partant...*

La Présidente (Mme L'Écuyer): Question, M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Oui. À ce moment-là, la vitesse est toujours assez vite, puis, plus souvent qu'autrement, on suit les autos toujours assez près, puis ça peut causer des accidents. Et je propose la question, en concluant, si c'est possible, à un moment donné... il y aurait peut-être une possibilité, par le téléphone, de dire qu'on prend nos appels. J'aimerais avoir votre position ou votre version sur ça.

M. Barnes (Peter): Bien, effectivement, la consigne que l'on donne à nos employés, que l'on donne

aux usagers, c'est justement, lorsque la situation est difficile, lorsque la conduite est dangereuse, les conditions de route, ou la circulation est telle que c'est beaucoup mieux de laisser aller l'appel vers la boîte vocale, de ce faire. Alors, ce qui n'existe pas encore, là, c'est le mécanisme qui nous permettrait de dire: Bon, bien, tout de suite, j'envoie l'appel, là, je pèse sur un piton puis j'envoie l'appel vers la boîte vocale, ce dont parlait M. Roy tantôt. Mais effectivement, si le téléphone sonne puis on ne veut pas prendre l'appel, après trois coups il s'en va à la boîte vocale automatiquement, et c'est réglé.

Ce qui est important, je pense, c'est justement de rappeler aux gens qu'ils ne sont pas obligés de répondre au téléphone, quand il sonne, là, que tu peux laisser aller puis ce n'est pas la fin du monde. Et puis c'est un peu ça, ça fait partie de nos messages, ça. Quand on va sur nos sites, là, nos membres, lorsqu'ils donnent des brochures aux clients, ça, c'est un des messages qu'ils leur donnent. Les boîtes vocales, c'est fait pour ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Barnes. Nous vous remercions de votre présence. La séance est suspendue jusqu'à 14 heures, cet après-midi... 15 heures, après les affaires courantes, excusez.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

(Reprise à 15 h 14)

Le Président (M. Pinard): Nous allons traiter, avant toute chose, surtout de cellulaires, vitesse excessive au volant, également question des motocyclistes et les conditions hivernales, dont les pneus d'hiver. Alors, nous allons...

Une voix: M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Mais, avant de débiter nos travaux, j'aimerais aviser les gens qui sont dans cette salle de bien vouloir fermer complètement vos cellulaires pour ne pas déranger les délibérations ainsi que les propos que nous allons entendre de notre invité. Et, avant de vous céder la parole, M. Côté, permettez une intervention du député de Beauharnois. M. le député.

M. Deslières: M. le Président, une question de directive. J'apprends par les rumeurs non urbaines...

Le Président (M. Pinard): Non. C'est que le temps...

M. Deslières: ...non parlementaires...

Le Président (M. Pinard): Oui, je comprends. On va probablement tout simplement rallonger le temps. O.K.? Vous avez entendu qu'il y a un groupe qui ne sera pas présent cet après-midi?

M. Deslières: Oui.

Le Président (M. Pinard): C'est ça. Alors, on va rallonger le temps pour permettre plus d'échanges avec les autres groupes. Ça va? Parce qu'on ne peut pas

terminer après 6 heures, et le Comité d'action politique motocycliste sera présent à 17 h 15. On a vérifié auprès d'eux, on a demandé s'ils pouvaient devancer, mais ils ne peuvent pas. O.K.?

Donc, nous commençons nos travaux cet après-midi avec la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec qui est représentée ici par M. Denis Côté, son président — bonjour, monsieur — par M. Paulin Aubé, vice-président — bonjour, M. Aubé — et Me Guy Bélanger, procureur de la fédération. Alors, bonjour, monsieur.

Alors, M. le président, on vous écoute. On avait initialement prévu 45 minutes, alors on va pouvoir probablement faire une extension jusqu'à une heure. Ça va permettre un échange prolongé s'il y a lieu. Alors, allons-y, M. Côté, on vous écoute.

Fédération des policiers et policières municipaux du Québec (FPMQ)

M. Côté (Denis): Très bien. Merci, M. le Président. Madame, messieurs, membres de la commission, peut-être juste un petit point de précision. Il devait y avoir M. Yves Francoeur, qui est le président de la Fraternité des policiers et policières de Montréal, qui devait nous accompagner. M. Francoeur ne peut pas être ici, aujourd'hui, avec nous, donc nos commentaires ne lieront pas, pour les fins de la présentation, la Fraternité des policiers et policières de Montréal.

Premièrement, je tiens à remercier la commission pour l'occasion qu'elle nous donne d'exprimer notre point de vue sur le document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales*.

Soucieuse du bien-être, de la sécurité de la population québécoise, la fédération jugeait primordial de se pencher sur ce document afin de vous proposer des pistes d'action destinées à améliorer le bilan routier de la province.

La fédération salue cette initiative des membres de la Commission des transports et de l'environnement dont l'exercice de réflexion a pour but de réduire le nombre et la gravité des accidents routiers. Dans ce mémoire, nous faisons part de nos commentaires et de nos recommandations relativement aux différents sujets soulevés.

Concernant le cellulaire au volant, il ne fait aucun doute que l'usage du cellulaire au volant accroît le risque d'accident. D'ailleurs, le coroner Claude Paquin écrit, dans son rapport d'investigation sur le décès de M. Michel Bourdeau, survenu le 6 août 2002: «En 2001, une étude demandée par la Société de l'assurance automobile du Québec et effectuée au laboratoire [de] la sécurité des transports de l'Université de Montréal [...] a démontré que le lien entre les cellulaires et les accidents routiers ne fait aucun doute.» L'étude a démontré que, si vous utilisez votre cellulaire mobile tout en conduisant, vous risquez d'augmenter vos risques d'accident de l'ordre de 38 %.

Nos policiers également nous font remarquer qu'en effectuant leur patrouille ils observent régulièrement des manoeuvres dangereuses effectuées par des conducteurs qui sont occupés à parler au téléphone. Ces conducteurs semblent porter plus d'attention à leur conversation qu'à leur conduite automobile. Il y a donc lieu de croire que l'utilisation des cellulaires mains libres ne serait pas moins distrayante, comme le démontrent d'ailleurs certaines études.

En fait, l'usage du cellulaire mains libres n'est pas tellement répandu comparativement au cellulaire conventionnel. Si le cellulaire mains libres devenait la norme, les gens et les utilisateurs se rendraient compte que le danger est de même nature.

Le coroner Paquin s'exprime ainsi à ce sujet: «Une étude de l'Association automobile de Grande-Bretagne considère que les conducteurs qui utilisent un téléphone mobile, même du type "mains libres", courent quatre fois plus de risque d'avoir un accident que les autres conducteurs.»

Parler au téléphone demeure une importante source de distraction en soi, alors que la conduite d'une automobile requiert toute notre attention, notre concentration et notre réflexe. L'adepte du cellulaire au volant ne met pas que sa vie en danger, mais aussi celle des autres. Il faut donc légiférer. Le coroner Claude Paquin recommande «que le ministère des Transports du Québec inclue, dans son Code de sécurité routière, l'interdiction de l'usage du [...] cellulaire [pour] le conducteur d'un véhicule en mouvement, et ce, sous peine d'amende».

● (15 h 20) ●

Le même raisonnement vaut pour tout autre appareil qui peut constituer une source de distraction au volant: système GPS, écran DVD, Internet, télécopieur, entre autres. À cet égard, les commentaires du coroner Claude Paquin à propos de l'utilisation du cellulaire au volant ont la même pertinence en ce qui concerne d'autres dispositifs qui peuvent accaparer la concentration du conducteur d'un véhicule: «Quitter la route des yeux pendant une seconde à 115 km/h signifie qu'on a parcouru 32 mètres sans voir où on va. Deux secondes équivalent donc à parcourir les deux tiers d'un terrain de football les yeux fermés: distance amplement suffisante pour se retrouver hors route.»

Dans nos recommandations, nous recommandons: que l'utilisation du cellulaire au volant d'un véhicule en mouvement soit interdite, y compris le cellulaire mains libres; que la loi prévoie une amende et l'inscription de points d'inaptitude pour une infraction relative à l'utilisation d'un cellulaire au volant; qu'il soit également interdit tout autre dispositif vidéo ou autre pouvant nuire à la concentration du conducteur, comme un système GPS, écran DVD; que les policiers puissent faire les vérifications nécessaires et saisir les équipements interdits.

Au niveau de la vitesse excessive, le cinémomètre photographique, la fédération s'est toujours objectée au cinémomètre photographique, et sa position n'a pas changé. Nous avons eu l'occasion d'exprimer notre désaccord lors de la consultation sur le livre vert concernant la sécurité routière au Québec, au mois de janvier 2000. Nous l'avons fait également devant cette commission, lors des auditions publiques du projet de loi n° 17, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique, le 6 septembre 2001.

Les défauts du cinémomètre photographique sont nombreux et majeurs. C'est le propriétaire du véhicule qui est sanctionné sans égard à la faute. Le véritable fautif s'en tire.

On fait une entorse à nos règles de justice pénale et à la Charte des droits et libertés de la personne en faisant supporter par le propriétaire une responsabilité absolue et, le cas échéant, en lui imposant le fardeau de se disculper.

Il pourrait également être difficile pour le conducteur de se remémorer l'événement s'il n'a pas été valablement dès le moment où il a été capté ou s'il n'a pas remarqué l'écran installé pour l'informer de l'infraction, le cas échéant.

Une fois passée la zone surveillée par un cinémomètre photographique ou une fois avisé que le véhicule a été capté, le contrevenant pourrait reprendre une vitesse excessive, ce qu'il ne ferait pas en présence d'une surveillance policière soutenue.

La possibilité que le véhicule soit capté par un dispositif électronique et qu'un constat soit expédié par la poste n'a d'ailleurs pas l'impact dissuasif que procurent la présence policière et l'interception sur le fait par un policier.

La présence policière aussi a un effet préventif, contrairement au cinémomètre photographique qui se limite à la répression.

Le système de points ne sera pas appliqué, puisqu'on ne peut identifier le conducteur. Pourtant, le même principe devrait prévaloir pour l'amende, puisque c'est le conducteur qui a commis la faute. On instaure un système ou un régime à deux niveaux de sanction pour une même infraction, avec ou sans points d'inaptitude selon que l'infraction a été constatée par un dispositif électronique ou par un policier. Sans l'application du système de points d'inaptitude, l'effet dissuasif est négligeable, ce qui dénature l'objectif soi-disant recherché d'accroître la sécurité routière.

J'insiste sur ce point, en substituant les policiers par un dispositif électronique, on se prive d'un aspect important de la surveillance policière et du contrôle de la criminalité qui consiste à vérifier l'état du véhicule et du conducteur, la conformité de son permis, de son immatriculation, de ses assurances, à arrêter les personnes recherchées, à détecter des suspects, à fouiller en conséquence le véhicule pour y découvrir soit des armes, des stupéfiants ou tout autre produit de la criminalité.

On nous dit que l'objectif est d'accroître la sécurité sur nos routes et dans nos villes, mais, en choisissant le cinémomètre photographique pour y parvenir malgré toutes ses carences et ses vicissitudes, il est difficile de nous en convaincre. Si l'objectif premier en était vraiment un de sécurité, il suffirait d'investir des ressources en surveillance routière, en surveillance policière, comme l'a fait dernièrement la ville de Montréal. Tous les services de police qui se sont dotés d'une escouade de la circulation nous confirment sa rentabilité en termes de revenus et d'impact sur la sécurité routière.

Au niveau de nos recommandations: que le recours au cinémomètre photographique soit écarté; que le ministère des Transports développe des programmes de contrôle routier en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, la Société de l'assurance automobile du Québec, les municipalités, les services de police ayant pour objectif de réduire les accidents dans les secteurs à risque.

Au niveau des points d'inaptitude, comme vous le savez, le Code de la sécurité routière a été modifié, il y a quelques années, pour instaurer le permis probatoire d'une durée de deux ans. Dans le but d'inciter les nouveaux conducteurs à respecter le Code de la sécurité routière, le nombre maximum de points d'inaptitude a été fixé à quatre, et les contrevenants ayant dépassé la limite au cours de cette période se voient imposer une suspension de permis de 90 jours.

Il faudrait donc renforcer la mesure pour en constituer un véritable outil de dissuasion. Les points ne devraient pas être calculés selon la date de la condamnation mais selon l'état du dossier au moment de l'infraction. Il y aurait lieu d'appliquer une telle mesure pour le permis probatoire comme pour le permis régulier. Trop de contrevenants évitent la révocation en jouant sur la date du plaidoyer ou de la condamnation. Dans tous les cas, il faudrait calculer les points à la date de l'infraction plutôt qu'au moment de la condamnation. Certains pourraient gagner du temps, mais ils ne pourraient échapper à la sanction de leur permis.

Comme nous l'avons exprimé précédemment, le cumul des points constitue le meilleur frein aux ardeurs des délinquants. Donc, nous recommandons: que les points d'inaptitude soient comptés et cumulés selon la date de l'infraction; que la révocation ou la suspension du permis soit différée et prenne effet à compter du moment où la Société de l'assurance automobile du Québec est informée d'un plaidoyer de culpabilité qui confirme un nombre suffisant de points pour atteindre le maximum prescrit sur une période de deux années écoulées depuis la date de la dernière infraction considérée; que la personne dont le permis probatoire est suspendu voie sa période de probation prolongée de deux années à compter de la fin de la suspension; que la personne dont le permis de conduire régulier est révoqué ne puisse obtenir qu'un permis probatoire de deux ans à l'échéance de la période de révocation.

Au niveau de la réflexion concernant le rehaussement des amendes pour excès de vitesse, nous sommes d'opinion que le montant des amendes nous paraît déjà suffisamment élevé. Ce n'est pas sur ce plan qu'il faut mettre l'emphase, mais sur les points d'inaptitude en donnant au cumul un effet réel sur la révocation de permis selon la date de l'infraction. Donc, nous recommandons que le montant des amendes soit réduit ou du moins maintenu à son niveau actuel.

Concernant les campagnes de sensibilisation, les campagnes de sensibilisation ne nous semblent pas assez soutenues et ne devraient pas viser uniquement que les jeunes. En plus, il faudrait peut-être sensibiliser les adeptes du «tuning» — entre guillemets, du «tuning» — qui modifient leur véhicule au risque de leur sécurité et de celle des autres usagers de la route.

Concernant la motocyclette, nous ne pensons pas qu'il soit opportun de taxer à outrance les motocyclistes via la tarification de l'assurance. On pénalise la très grande majorité des motocyclistes qui s'adonnent à cette activité de façon adéquate.

On pourrait aussi moduler la possibilité de conduire les plus grosses cylindrées en fonction du nombre d'années où que le conducteur est détenteur de la classe appropriée. Ici, on parle de la classe 6. Par exemple, il ne devrait pas être permis au détenteur d'un permis probatoire de conduire une moto de plus de 250 cc. La classe 6 serait elle-même sujette à une période probatoire de deux années pour les nouveaux conducteurs de moto, et le détenteur du permis se verrait retirer sa classe s'il accumule quatre points d'inaptitude durant cette période.

Après deux années comme détenteur de la classe 6, le titulaire de permis serait admissible à conduire des motos dont le moteur ne pourrait excéder 500 cc, puis 700 cc après trois ans, et illimité après quatre ans d'expérience de conduite moto.

Le conducteur qui verrait son permis révoqué devrait se qualifier à nouveau pour la classe 6. Il serait sujet à une nouvelle période de probation et aux mêmes restrictions que ci-dessus.

Avec de telles mesures, les amateurs de moto prendraient l'expérience avant d'enfourcher de gros bolides qui nécessitent beaucoup de dextérité et de maturité dans la conduite, compte tenu de la puissance.

Dans nos recommandations: que les détenteurs de permis de classe 6 soient assujettis à une période probatoire de deux années; que le détenteur de la classe 6 soit autorisé à conduire une moto en fonction du cylindre du moteur et du nombre d'années continues depuis lesquelles il est titulaire de la classe 6; que soient constitués des escouades de policiers motards qui seraient spécifiquement formés pour la surveillance et l'interception des motocyclistes.

Au niveau d'un autre élément de réflexion, au niveau des conditions hivernales, même si 90 % des automobilistes utilisent des pneus d'hiver, nous sommes d'avis que la réglementation devrait rendre obligatoire l'utilisation de pneus d'hiver. Les automobilistes n'utilisant pas de pneus d'hiver pourraient, selon les circonstances, se voir émettre une contravention ou un avis de 72 heures pour se conformer à la loi. Donc, nous recommandons que la loi oblige l'utilisation des pneus d'hiver pour la même période où l'utilisation des pneus à crampons est permise.

En conclusion, nous profitons de cette tribune pour souligner notre mécontentement relatif à la composition de la Table québécoise de la sécurité routière créée en décembre 2005. Nous sommes surpris de ne retrouver aucune association syndicale policière à cette table, alors que le mandat de ce nouvel organisme est de conseiller le ministère des Transports et de lui suggérer des actions afin d'améliorer la sécurité routière. Les policiers et les policières municipaux sont des intervenants ayant une importante expertise en matière de sécurité routière, puisqu'ils voient jour et nuit au respect des lois dans ce domaine. Nous dénonçons l'absence de la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec à cette table comme représentante du milieu policier, alors que le ministère des Transports affirme dans la définition du mandat: «Il s'agit d'un véritable chantier public qui fait appel à l'ensemble des forces vives de la société.» Pour ces raisons, nous souhaitons obtenir un siège à cette table. En terminant sur cette demande, nous remercions les membres de la commission pour votre attention.

● (15 h 30) ●

Le Président (M. Pinard): Bien, M. le président, tout d'abord, permettez-moi de vous dire merci. Merci d'avoir préparé ce mémoire et d'accepter de venir rencontrer les législateurs, les députés, les membres de la Commission des transports, qui reçoivent pendant quatre jours des groupes et qui font actuellement une consultation en ligne sur la sécurité routière, mais seulement quelques items de la sécurité routière, parce que vous êtes sûrement en mesure de nous dire que, un mandat sur la sécurité routière, on pourrait l'étirer sur une période de six mois à un an, et je pense qu'on n'aurait pas encore fini de faire le tour de tout le jardin. Mais merci beaucoup, merci. Et immédiatement, si vous le permettez, nous allons débiter les échanges avec Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Votre dernier commentaire me surprend. J'aimerais ça qu'on

puisse élaborer un petit peu plus sur ça avant de poser des questions. Il n'y a aucun policier municipal à la Table québécoise sur la sécurité routière?

M. Côté (Denis): Au niveau...

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

M. Côté (Denis): Oui, merci. Au niveau des représentants du milieu policier, nous ne retrouvons que les organisations policières, il n'y a aucune association syndicale policière qui est à la table. Et nous croyons que nous avons une place, et on peut apporter l'expertise et les connaissances terrains, puisque c'est nos policiers et nos policières qui sont sur le terrain qui appliquent quotidiennement les règlements sur le Code de la sécurité routière et donc ont une bonne connaissance de qu'est-ce qui se passe sur le terrain. On pourrait donc, par notre expertise, par nos connaissances, contribuer à des mesures, à des orientations en matière de sécurité publique.

Mme L'Écuyer: Mais il y a quand même des policiers municipaux qui sont à la table.

M. Côté (Denis): Il y a...

Mme L'Écuyer: Des représentants.

M. Côté (Denis): Au niveau des milieux policiers, il y a le Service de police de la ville de Montréal, il y a la Sûreté du Québec et il y a l'Association des directeurs de police du Québec. Mais c'est les gestionnaires, c'est les cadres policiers qui sont là.

Mme L'Écuyer: C'est des gestionnaires.

M. Côté (Denis): C'est les gestionnaires qui sont là...

Mme L'Écuyer: O.K. Merci.

M. Côté (Denis): ...qui ne sont pas sur...

Mme L'Écuyer: Ce n'est pas des gens qui sont sur le terrain.

M. Côté (Denis): Ils ne sont pas sur le terrain, madame. Et voilà.

Une voix: Ils ne connaissent pas ça, eux autres.

Mme L'Écuyer: C'est ça. Mais il y en a que ça fait longtemps qui ne sont pas sur le terrain. C'est une remarque en passant.

M. Côté (Denis): En espérant qu'ils s'en souviennent, oui.

Mme L'Écuyer: Écoutez, on va revenir...

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

Mme L'Écuyer: ...aux cellulaires. Vous identifiez aussi GPS, DVD. Ce matin, on recevait l'Association

canadienne des télécommunications sans fil qui disait que le cellulaire était un instrument parmi tant d'autres qui pouvait faire que les gens étaient moins attentifs à la route mais que ce n'était pas finalement, tel qu'on commence à le décrire, le plus important au niveau des accidents. On avait cependant, juste avant eux, un chercheur qui semble démontrer le contraire, que le cellulaire est quand même très distrayant en voiture, et il a fait plus ou moins la preuve qu'on devrait... les seuls qui devraient être autorisés, c'est activés par la voix ou quelque chose comme ça, parce que, dès qu'on fait un geste, là, on est distrait.

Où je suis un peu surprise, c'est quand vous dites: Bon, ça devrait être déclaré illégal, on devrait pouvoir lors de... quand on a immobilisé une automobile, il devrait y avoir une amende, des points d'inaptitude et en plus saisir les équipements. Je trouve que vous y mettez le paquet: on perd des points d'inaptitude, on a une amende, puis on se fait saisir l'ensemble de nos équipements. Vous n'y allez pas de main morte. J'aimerais ça que vous me dites, là, qu'est-ce qui fait que vous y allez de façon aussi radicale, là, tout y passe.

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

M. Côté (Denis): Oui, merci. On peut quand même... Je vais me permettre de nuancer puis je vais tenter de vous éclairer, Mme la députée. Entre autres, bon, bien, premièrement, selon les études qu'on voit, on parle vraiment, là, du cellulaire au volant, qui constitue une importante source de distraction. Je pense que là-dessus tout le monde est pas mal unanime. Maintenant, oui, on pense qu'avec des points d'inaptitude... On est quand même conséquents dans notre démarche, parce que, quand on parle des vitesses excessives, nous croyons, nous sommes vraiment d'opinion que c'est au niveau des points d'inaptitude qu'on doit intervenir plutôt qu'augmenter les amendes et d'y aller avec d'autres moyens coercitifs.

Maintenant, quand on parle, là, d'avoir les pouvoirs nécessaires pour le retirer, on fait le parallèle au moment où est-ce qu'on a interdit les détecteurs de radar, il y a toujours quelqu'un qui trouve le moyen de court-circuiter ou d'y aller avec un dispositif électronique pour permettre de quand même le faire à ce niveau-là. Donc, oui, on parle d'interdire vraiment... notre position, c'est d'interdire l'utilisation du cellulaire au volant, en mouvement.

Maintenant, si la volonté du législateur, c'est d'y aller dans ce sens-là mais quand même de permettre un dispositif à mains libres le temps d'analyser peut-être plus davantage, voir s'il n'y a pas un risque moins grave avec le système d'utilisation à mains libres, bien, à ce moment-là, prévoyons tout simplement des recours ou des pouvoirs aux policiers pour que, si quelqu'un utilise ou a patenté — en bon français — madame, un dispositif, il faut quand même le faire, qu'on ait les pouvoirs pour enlever, retirer le dispositif. Ça pouvait... peut-être drastique, mais on sait que les gens sont très créatifs. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien qu'il y a toujours des nouvelles technologies, on a juste à prendre le GPS, tous les systèmes, télécopieurs. C'est la raison pour laquelle on voulait se doter tout de suite... si on est pour légiférer dans ce sens-là, qu'on permette aux policiers d'avoir les pouvoirs pour retirer la bebelote à ceux qui sont très créatifs.

Mme L'Écuyer: On ne fait jamais ça, nous, les Québécois, utiliser des moyens...

M. Côté (Denis): Je m'inspirais d'exemples qui se vivent ailleurs.

Mme L'Écuyer: Ah! D'exemples ailleurs.

M. Côté (Denis): Bien oui. Bien oui.

Mme L'Écuyer: C'est ça. C'est vrai qu'on est créatifs.

Le Président (M. Pinard): Petits Bombardier.

Mme L'Écuyer: C'est ça. Autant vous dites: Bon, les GPS, les DVD, c'est vrai qu'il semble y avoir de moins en moins une acceptation sociale du cellulaire. On est actuellement en consultation en ligne, en plus des mémoires et de vous recevoir, et, la semaine passée, on en avait 700 déjà — je ne sais pas à combien on est rendus — qui avaient téléphoné, et, pour eux, le cellulaire commençait à être plus inacceptable. On était rendus à 700, à combien qu'on est rendus?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Au-dessus de 700.

Mme L'Écuyer: Voilà quelques années, les gens disaient: Non, c'est correct, le cellulaire. Mais là on s'aperçoit qu'on est en train d'avoir à peu près le même phénomène que l'alcool au volant. On a cependant reçu des groupes qui, eux, nous disaient... Bon. Si on parle des autocars, aussi des fardiens, ils disaient: Bien, souvent, ces moyens de communication là, pour nous, sont essentiels si on a un problème avec un client, ou s'il arrive un accident, ou des choses comme ça. Des fois, ils sont dans des endroits un peu plus isolés. Comment concilier votre approche plus coercitive, ce qui est normal parce que vous êtes des policiers, puis ça va dans l'ordre des choses, avec ce besoin de sécurité pour certains groupes, là? Comment on ferait? Par une législation, on exclurait complètement des groupes puis on leur dirait: Vous autres, vous avez le droit ou... ont pas le droit? J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

M. Côté (Denis): Merci, M. le Président. Non, pour nous — je vais reprendre notre recommandation — pour nous, c'est bien clair, quand on parle d'interdiction d'utilisation du cellulaire au volant, on parle dans un véhicule en mouvement, là. Je ne veux pas interdire que la personne possède un cellulaire sur elle au cas qu'il y ait une urgence puis qu'elle puisse se garer sur l'accotement ou prendre une bretelle de sortie puis faire l'appel.

● (15 h 40) ●

Mme L'Écuyer: Bien, comme nous sommes très créatifs, au Québec, est-ce que vous croyez... Avec les moyens actuellement qu'on possède, on a de la difficulté à ce que les gens... Des Québécois aiment beaucoup la vitesse, ils ne respectent pas toujours les indications permises ou les vitesses permises. À partir du moment

où on dit: Oui, vous pouvez avoir un cellulaire pour vous, mais arrêtez pour l'utiliser, est-ce que vous pensez que c'est réaliste et réalisable?

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

M. Côté (Denis): Merci. Déjà, on voit qu'il y a des campagnes, là, de nombreuses campagnes de sensibilisation qui ont cours depuis un certain nombre d'années sur les risques, là, d'utilisation du cellulaire au volant. Et, malgré toutes ces campagnes-là, il y a une augmentation du nombre d'automobilistes qui utilisent le cellulaire en mouvement, et là ça va en augmentant. Donc, comme vous dites, on est créatifs, puis là maintenant je pense qu'il faut l'interdire de façon formelle parce que les campagnes de sensibilisation ne sont pas suffisantes pour diminuer ce risque-là de collision, ce risque d'accident de la route.

Donc, une campagne de sensibilisation assujettie avec une réglementation pourrait peut-être contribuer justement à renforcer le message, parce que le message, sous la forme des campagnes de sensibilisation qu'on a actuellement, ne fonctionne pas, les gens ne s'arrêtent pas sur le bord de la chaussée pour faire leurs appels. On en voit quelques-uns, mais on s'entend bien que ce n'est pas une pratique répandue malgré toutes les campagnes qui ont cours actuellement sur la sécurité au volant dans l'utilisation d'un téléphone cellulaire.

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

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Messieurs, bonjour. Je veux revenir sur la première question de ma collègue concernant votre mécontentement de ne pas être représentés à la table. Est-ce que vous avez reçu des réponses officielles, dans vos communications ou vos lettres que vous avez envoyées, de la part du ministère ou du ministre?

M. Côté (Denis): Non. Nous, c'est bien clair, quand la composition de la table a été dévoilée en décembre dernier, on a eu la malheureuse nouvelle de voir qu'on ne nous avait pas considérés dans les intervenants possibles, dans les acteurs possibles. Mais c'est la première occasion qu'on a de le dénoncer. On savait qu'on était invités à la commission parlementaire, on a choisi cette tribune-ci pour le dénoncer en espérant que, du côté du ministère des Transports, on considère l'importance d'avoir les associations syndicales à cette table.

M. Deslières: Mais, M. Côté, je comprends — puis c'est vos moyens, puis vous êtes libres de vos moyens — mais vous n'avez pas écrit officiellement pour faire la demande d'être représentés?

M. Côté (Denis): Non, c'est la première étape, on le fait aujourd'hui.

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

M. Deslières: Je ne vous demanderai pas le reste de votre stratégie.

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

M. Côté (Denis): Il n'est pas trop tard pour s'engager, de la part du gouvernement, à nous inviter à la table aujourd'hui même.

Le Président (M. Pinard): Nous aurons l'occasion d'en discuter avec M. le ministre demain matin.

M. Deslières: Vous prêchez à un convaincu, monsieur. Les conditions hivernales, vous êtes d'accord pour qu'on oblige le port des pneus d'hiver pour tous. Parce que, même si on dit ça dans une phrase, 90 % des gens ont leurs pneus d'hiver, il faut bien calculer, là, il faut se rendre compte qu'il y a 500 000 personnes, conducteurs, automobilistes qui n'ont pas de pneus. Et vous le dites bien dans votre mémoire, j'aime bien ça, parce que les 90 % qui ont des pneus, on prend comme hypothèse qu'on a un élément de sécurité de plus. Que des personnes choisissent de ne pas en... ça va, mais que ce choix-là ait des conséquences sur les autres... Puis vous le dites bien dans votre mémoire, moi, j'appuie, hein, «ceux qui prennent la précaution de se munir de pneus d'hiver ne souhaitent pas se faire heurter par un automobiliste négligent qui roule dans la neige avec des pneus inadéquats». Moi, je souscris à votre demande parce que je pense qu'on est en face d'un problème, là. Si on veut vraiment améliorer notre bilan routier, il va falloir prendre les mesures, là. 500 000, ce n'est pas 5 000, là, ce n'est pas 10 000, ce n'est pas... il ne faut pas négliger la situation.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que le nombre d'accidents... Parce que ça, c'est une chose qui m'intéresse énormément, tout comme le député de Beauharnois, est-ce que vous êtes en mesure de nous dire, le 500 000 en question, est-ce qu'on en retrouve beaucoup dans les rapports d'accidents?

M. Côté (Denis): Bien, c'est évident, au niveau, là, au niveau du type de pneus, c'est une information que les policiers inscrivent, là, au niveau du rapport d'accident, mais je n'ai pas les données de la Société de l'assurance automobile combien qu'il y a d'accidents, des personnes impliquées dans un accident où ils n'avaient que des pneus quatre saisons ou des pneus d'été, je n'ai pas cette information-là.

Mais, entre autres, on fondait notre recommandation sur un article, sur une étude qui a été réalisée par le Centre de recherche industrielle du Québec pour le compte du ministère des Transports du Québec et de CAA-Québec où ils arrivaient à la conclusion que les pneus d'hiver représentent la seule solution vraiment sécuritaire pour circuler sur nos routes, particulièrement par temps froid, alors qu'ils permettent de réduire jusqu'à 25 % la distance de freinage de certains véhicules. Ça fait que c'est la seule solution vraiment sécuritaire. Puis l'objectif premier ici pour lequel on est appelés à formuler des commentaires, c'est d'augmenter la sécurité routière. Bien, à ce moment-là, allons-y et légiférons à cet effet-là.

Maintenant, j'ai entendu certains commentaires, pour avoir suivi les débats à distance: Oui, mais qu'est-ce qui arrive si durant l'été... Là, il ne faut pas déplacer le problème non plus, on parle ici, là...

Le Président (M. Pinard): Conditions hivernales.

M. Côté (Denis): On nous a demandé de réfléchir sur la conduite hivernale. Si vous me parlez de l'été, bien là, à ce moment-là, vous nous inviterez à formuler des recommandations sur la conduite en période estivale.

Le Président (M. Pinard): M. le président, vous nous avez dit que ce rapport-là avait été demandé par CAA-Québec, notamment?

M. Côté (Denis): Oui, mais d'ailleurs ça m'a surpris, hier, un peu d'entendre ça.

Le Président (M. Pinard): Oui, parce qu'hier le président de CAA-Québec mentionnait à quel point qu'il fallait qu'on n'y aille pas au niveau de l'obligation d'avoir des pneus d'hiver, et ça, ça nous a saisis tous, les membres de la commission. Alors, je vous remercie de nous rappeler ça. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, effectivement, pour reprendre... C'est à ça que je faisais référence aussi, le CAA qui vient nous dire, vient nous servir: Mais, écoutez, ne demandez pas ça, ils vont garder leurs pneus d'hiver. Je pense qu'il n'y a rien qui prouve ça, là. C'est un peu gratuit, je peux me permettre sans être trop méchant, là.

M. Côté (Denis): Bien, je vais vous laisser être méchant, mais le commentaire de M. Lapointe, hier, du CAA...

M. Deslières: Ah! Je suis capable de supporter ça.

M. Côté (Denis): Le commentaire de M. Lapointe, hier, du CAA, c'est... Bon. Finalement, il justifiait la position du CAA par rapport à si l'automobiliste conservait ses pneus d'hiver durant la période estivale. Moi, je pense que c'était vraiment de... Je pense que l'objet pour lequel on nous demande de formuler des recommandations, c'est pour la conduite en période hivernale. Donc, la position, la recommandation de la fédération pour la conduite hivernale, c'est d'y aller avec une obligation de doter les véhicules de pneus d'hiver. Maintenant, l'été, on se penchera sur l'autre question... On a juste à prévoir que, durant l'été, les pneus d'hiver ne seront pas permis. Bon. Mais attaquons-nous à la conduite hivernale, c'est la raison pour laquelle on vous a formulé cette recommandation-là.

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

M. Deslières: Oui, peut-être une dernière pour permettre à mes collègues, puis je reviendrai si vous permettez.

Le Président (M. Pinard): Oui. C'est parce que j'ai intervenu.

M. Deslières: L'Association du camionnage ou des camionneurs a proposé de réduire leur vitesse à 105 km. Je suppose que vous êtes en accord avec cette proposition, cette suggestion-là? Je pense que c'est l'Association du camionnage.

Le Président (M. Pinard): Et les autobus... ont un limiteur de vitesse, 105.

M. Côté (Denis): Est-ce que vous parlez pour la conduite hivernale ou vous parlez finalement...

Le Président (M. Pinard): Non. En tout temps.

M. Côté (Denis): On ne peut pas être en désaccord, on ne peut pas être en désaccord avec une telle recommandation.

M. Deslières: Permettez-vous une dernière question?

Le Président (M. Pinard): Une dernière complémentaire.

M. Deslières: Oui. Une dernière complémentaire. Je vais profiter de votre passage. Parce que j'aurais plusieurs questions à vous poser concernant la motocyclette et le motocyclisme, mais je vais vous en poser une générale. Vous êtes policier, vous avez des membres, tout ça. Moi, je veux savoir, là — puis sortez de votre rôle de président ou de responsable — la relation entre le monde du motocyclisme et vos agents, c'est-à-dire une relation correcte où on établit ça sur le respect de droit à la route, privilège à la route pour certains? Est-ce que ça se fait sur une base de respect quand il y a une erreur, une faute, on agit, mais pas plus, pas avec des préjugés puis tout ça? Est-ce que le rapport entre vous et le monde, là, est normal et correct, se fait sur des bases de respect mutuel, puis chacun joue son rôle, chacun sur son travail?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

M. Côté (Denis): Oui. Je peux même aller au-delà un peu, pas juste dans mon rôle... de me retirer de mon rôle de président syndical et de policier, je suis un...

Une voix: Un motocycliste.

M. Côté (Denis): Un nouvel adepte.

Des voix: ...

Une voix: Je note, là.

M. Côté (Denis): Et puis ça n'engage pas la fédération.

Le Président (M. Pinard): Alors, bienvenue dans le club.

Une voix: C'est ça que je veux.

Le Président (M. Pinard): Bienvenue dans le club.

M. Côté (Denis): Je peux vous dire, en une saison et demie, j'ai parcouru 18 000 km autant au Québec, en Ontario, et jusque dans l'Ouest canadien, et je n'ai jamais été intercepté, je n'ai jamais fait l'objet d'un

contrôle plus sévère, rien de ça. Ça, c'est au niveau personnel. Si vous me permettez, si je reviens dans mon rôle de policier ou de président syndical, les motocyclistes sont traités au même titre que les automobilistes, il n'y a pas un acharnement, si c'est le sens de votre question. Les motocyclistes, ils ont un comportement... ils sont aussi respectueux des règlements du Code de la sécurité routière.

C'est évident, le problème est bien plus aux termes de la puissance des nouveaux engins. Il y a un engouement, là, maintenant pour la moto. Il y a autant les baby-boomers qui reviennent en faire — je me dissocie de cette catégorie-là aussi, pendant que vous me donnez l'occasion, tant qu'à me dissocier, je vais me dissocier du baby-boomer — et il y a évidemment...

● (15 h 50) ●

M. Deslières: Moi, je vous ai tendu la perche, là. Prenez-la pas toute, là.

M. Côté (Denis): On profite de l'occasion, vous savez. Et au niveau des jeunes, bien, évidemment, c'est les motos plus «racing», les motos plus sport. Mais, vous savez, ces motos-là, elles ont des cylindres jusqu'à 1 100, les moteurs, les régimes moteurs, jusqu'à 16 000 tours/minute, des vitesses de 260, 280. Si on se rappelle tous la période où nous étions beaucoup plus loin que dans la strate des baby-boomers, la vitesse, ça nous attire, puis, quand on met ça entre les mains, qu'est-ce c'est que vous voulez, on a une tendance à aller vite. Ça fait que c'est pour ça que, dans nos recommandations, on pense que ce serait sage de moduler, comme il existe dans certains pays européens, de moduler la puissance pour laquelle on pourrait obtenir notre permis en cours de route.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Montmagny-L'Islet, s'il vous plaît.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Vous parlez d'escouades spéciales de policiers motards. Quelle est la différence, pour quelqu'un dans mon village de 800 habitants, d'être en auto-patrouille pour ceux qui font du «wheel» ou de la vitesse? Est-ce que vous pensez que ce serait plus profitable pour intercepter ces...

Le Président (M. Pinard): Oui. M. le président.

M. Côté (Denis): Merci. Dans l'exemple, c'est ça, quand on parle de conduite dangereuse, c'est ceux qui font les «wheelys», qu'on appelle en bon français, ceux qui circulent sur une roue et ceux qui s'amuse à prendre la fuite. Parce qu'il y a aussi parmi... Quand on parle, là, de motocyclistes, quand je disais tantôt que la majorité des motocyclistes respectent, il y a quand même... il y a toujours une certaine proportion, c'est par rapport à eux où là ça prendrait évidemment des équipes spécialisées parce qu'ils s'amuse à fuir les lieux. Et, avec la puissance de ces engins-là, à toutes fins pratiques, on ne vient pas à bout de les intercepter de façon... en tout cas, de façon d'augmenter nos chances de les intercepter. Une fois sur deux, on va les échapper, et là ça leur permet... Puis on sait que des fois, en prenant la fuite comme ça, ils s'exposent à des risques accrus, là, de dérapage et ils perdent le contrôle de la moto, et c'est là

qu'on arrive avec des exemples où il y a des fatalités puis des blessures graves. Donc, l'exemple qu'on amenait, les recommandations qu'on amenait, c'est davantage pour vraiment cibler ceux qui sont les vrais délinquants, ceux qui représentent vraiment un risque, là, pour l'ensemble des usagers de la route.

Le Président (M. Pinard): Oui, complémentaire.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Est-ce que ces délinquants-là justifient une telle escorte de...

M. Côté (Denis): Bien, ce n'est pas le seul usage qu'on peut en faire. Ce n'est pas le seul usage qu'on peut en faire, il y a beaucoup d'usages qu'on peut faire avec des escouades de motocyclistes. Ce n'est pas le seul usage, mais ça pourrait contrer le problème qu'on a avec ceux qu'on qualifie, là, de... ceux qui s'amuse à prendre la fuite. Mais ce n'est pas le seul usage qu'on peut faire avec les motocyclistes.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, je suis un ancien maire de municipalité, puis, quand vous me dites: Il faut investir dans la ressource, vous êtes des policiers municipaux, vous savez que vous rendez les municipalités un peu nerveuses parce que toutes les municipalités du Québec paient pour la Sûreté du Québec, paient pour les policiers municipaux, et ça coûte très cher. On va dans des petites municipalités, là, puis ils voient peut-être un policier 15 minutes par jour, mais ça leur coûte entre 60 000 \$ et 100 000 \$ par année sur les taxes municipales. Alors, moi, je pense que, pour être plus à point, peut-être il faut regarder d'autres mesures qu'engager du personnel de plus. Pour ma part, moi, je dois vous dire que je suis... On est presque toujours sur les routes, les députés, puis c'est drôle, moi, les policiers, je vous vois en masse souvent, là. Je regarde à la fin de l'année, là, mes points d'inaptitude, je ne demande pas qu'ils en engagent plus.

Ma question, là, on parle beaucoup des cellulaires, mais des policiers, là, s'il y a quelqu'un qui peut nous donner l'heure juste avec les cellulaires puis les téléphones... Dans vos auto-patrouilles vous avez eu ça depuis que le monde est monde, je pense, des cellulaires. Est-ce que vous avez plus d'accidents, que ça vous cause plus d'accidents que les autres?

M. Côté (Denis): Bien, c'est plutôt l'usage qu'on en fait. Ce n'est pas un cellulaire comme tel, c'est une radio, c'est une radio de communication. Au cellulaire... Vous dites, par votre travail, vous le savez très bien, quand vous partez de l'Assemblée nationale, vous descendez dans votre comté, vous avez sûrement un horaire très chargé, vous devez sûrement passer — au moins, si vous partez de Québec en direction de Montréal — un 40 minutes au cellulaire au minimum, alors que les conversations sont très, très brèves au niveau des communications dans une auto-patrouille. Ça, c'est quand le patrouilleur est seul. Quand le patrouilleur est accompagné, bien, à ce moment-là, les communications radio sont faites par le partenaire. Mais c'est très court parce qu'on ne peut pas se permettre

de monopoliser les ondes si quelqu'un a besoin des ondes radio. Donc, les conversations sont très brèves, là, l'adresse, quelques mots à travers de ça, des vérifications. Puis on le fait par codes, alors que, dans les conversations téléphoniques au cellulaire, on n'utilise pas des codes, et c'est loin d'être court.

M. Grondin: Mais est-ce que ça vous a occasionné un surplus d'accidents?

M. Côté (Denis): On n'a pas cette donnée-là, mais par la pratique je peux vous dire, ce n'est pas ça qui fait... parce que ce n'est vraiment pas le même usage, là, ce n'est pas le même usage. On est concentrés sur la tâche. Je n'ai pas de données spécifiques, mais par expérience, là, ce n'est vraiment pas le même usage. Donc, on ne peut pas faire de parallèle entre vraiment l'utilisation d'une radio de police et celui d'un cellulaire, là, pour des conversations aux fins d'affaires ou aux fins personnelles.

M. Grondin: Une autre petite question.

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

M. Grondin: Les points de démerite pour les jeunes, là, qui commencent à conduire, vous, vous êtes d'accord que, s'il perd ses quatre points quand il est en probation, qu'on rallonge le délai de 90 jours à deux ans, je crois. Moi, je dois vous dire... Parce que je connais un jeune qui s'est fait arrêter dans une zone de 50 à 62, 63 km, il perd deux points d'inaptitude. S'il en perd deux autres, il vient d'être condamné. Vous ne trouvez pas ça sévère pour nos jeunes? Il me semble qu'il devrait y avoir dans vos approches au moins quel genre de délit. Je ne sais pas, s'il se fait arrêter à 160 km/h, je suis d'accord avec vous, mais, s'il se fait arrêter dans... des fois on dit une niaiserie, là, mais tu perds tes points pareil puis tu es considéré dans la même batch que les autres.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

M. Côté (Denis): Donc, qu'est-ce qu'on demande, c'est concernant le permis probatoire des jeunes automobilistes... Un permis probatoire, donc on sait que c'est un permis pour une durée de deux ans pour les nouveaux conducteurs. Nos membres nous ont rapporté qu'est-ce qu'on observe actuellement... Peut-être juste une correction avant. Nous, notre recommandation, c'est, une fois qu'il a perdu, d'avoir à nouveau un autre permis probatoire. O.K.? Et là qu'est-ce qui nous a été rapporté par nos membres, peut-être pas vous dire la région pour ne pas qu'il y en ait d'autres qui s'inspirent malgré... je ne sais pas s'ils vont quand même... ils vont tous écouter puis...

Mais là il nous est rapporté que les jeunes qui se voient la possibilité de perdre leur permis de conduire parce qu'ils auraient accumulé suffisamment de points, et là leur permis probatoire pourrait sauter, ils seraient sanctionnés et feraient face à une suspension administrative, à ce moment-là, reportent la période où est-ce qu'ils plaident coupables jusqu'à temps que, dans le délai deux ans, ce soit écoulé pour tomber avec un permis de régulier où là ils peuvent accumuler 15 points. À ce moment-là, ils plaident coupables. Donc, au lieu de se voir sanctionnés

puis retirer leur permis de conduire, bien là ils plaident coupables ou ils sont reconnus coupables au moment où là ils ont un permis régulier. Ça fait que l'effet du permis probatoire se voit, à toutes fins pratiques, dilué.

Donc, on a pensé que... selon les statistiques dans le document de réflexion, les jeunes étaient davantage visés par les fatalités puis les blessures graves. À ce moment-là, on pensait que c'était, par notre recommandation, une façon de ramener la vraie valeur et donner la vraie valeur à un permis probatoire pour que ces gens-là, les jeunes qui sont visés par les accidents, prennent l'expérience nécessaire et, dès le début de leur expérience en conduite automobile, aient un comportement respectueux des autres usagers de la route.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Portneuf. Ensuite, M. le député Gaspé et M. le député de La Prairie.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, merci de votre présence. Si j'ai bien compris votre intervention à l'égard de la hausse des primes à la SAAQ, c'était comme motocycliste que vous êtes intervenu.

Le Président (M. Pinard): On aura l'occasion de rencontrer le P.D.G. prochainement.

● (16 heures) ●

M. Soucy: Oui, c'est ça. Alors, hier, le ministère des Transports est venu nous dire que le cinémomètre pouvait être intéressant à des endroits où la Sûreté a de la difficulté à s'installer. On prend l'exemple à Québec, l'autoroute du Vallon, à certains endroits il n'y aurait pas de place pour mettre des véhicules. Peut-être la même chose à Montréal, sur le boulevard Métropolitain, à certains endroits il n'y a pas de place pour vraiment intervenir. Alors, c'était plutôt un aidant technique pour les policiers qui était prévu à ce moment-là. Mais je comprends toute la problématique que vous avez évoquée puis, bon, je vais... Je comprends votre point de vue.

Au niveau des cellulaires, est-ce que vous faites le même constat à l'égard des camionneurs qui ont des CB depuis des années? Je trouve ça un peu curieux, d'autant plus que, dans votre mémoire, vous parlez que... vous dites que, même pour les mains-libres, ce soit interdit. Mais parler en mains-libres puis parler à quelqu'un à côté de nous autres, il me semble qu'il n'y a pas beaucoup de différences. Dans l'étude qui nous a été rapportée ce matin, c'était plus l'ensemble des distractions qui pouvaient être une des causes d'accidents, mais ce n'était pas... ils n'avaient pas ciblé nécessairement le cas des cellulaires.

Puis, comme je vais... Je vais y aller rapidement, puis vous interviendrez par la suite. Mon dernier point, c'est sur les pneus d'hiver. Vous avez fait état beaucoup de l'enquête du coroner Paquin sur le cellulaire. Ça, vous aviez un cas — vous vous en êtes servi — mais est-ce que vous en avez aussi pour les pneus d'hiver, de l'enquête du coroner? Puis, à ce moment-là, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'ajuster les assurances en fonction? Alors, si je n'ai pas mes pneus d'hiver, est-ce que je suis assuré pareil, pour éviter de rendre obligatoire directement, de le faire indirectement? Je vous pose la question.

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

M. Côté (Denis): Au niveau du téléphone cellulaire, il faut bien comprendre tout l'engouement pour le téléphone cellulaire. Voilà 10 ans, il y en avait beaucoup moins. Aujourd'hui, écoutez, ils les donnent, ils les donnent en même temps qu'on prend un forfait. Bon. C'est évident que des sources de distraction, il y en aura toujours, là, il suffit de circuler — un chevreuil, bon, un beau paysage, il y en aura toujours — mais ça, c'est quelque chose qui a vraiment augmenté, et toutes les études semblent confirmer que c'est vraiment une source de distraction majeure.

Oui, c'est vrai que je vous ai parlé du rapport du coroner, mais il faut aussi vous rappeler que, dans ce même rapport du coroner là, le Bureau du coroner, depuis 1998, a dénombré qu'il y avait eu 10 décès de reliés directement au cellulaire au volant. Donc, ce n'est pas le seul cas, là, il y en a quand même eu d'autres.

Oui, il y en aura toujours, des sources de distraction, mais, à un moment donné, il faut essayer de les limiter. On ne pourra pas toutes les éliminer, ça va de soi, là, mais ici on parle de façon... En tout cas, le mandat que j'ai cru comprendre, c'est d'accroître la sécurité routière. Nous, on pense que c'est une façon de le faire, oui. Est-ce que d'interdire l'utilisation du cellulaire au volant, en mouvement, c'est une façon de le faire? Oui, on le croit foncièrement.

Maintenant, si on veut y aller davantage et mettre peut-être un focus sur... d'interdire, d'interdire le cellulaire au volant mais par contre de le permettre avec un système de mains-libres, parfait, mais faisons des études dans le sens de voir maintenant quel serait l'impact si on permet l'utilisation du mains-libres à l'intérieur, là... pour l'utilisation d'un cellulaire. On aura des données plus approfondies. Mais, sinon, allons-y avec une interdiction formelle parce qu'on voit déjà, là, qu'il y a plusieurs études qui vont dans le sens où est-ce qu'effectivement ça représente quatre fois plus de danger que si on n'avait pas de cellulaire au volant.

D'ailleurs, l'Association automobile de Grande-Bretagne considère que les conducteurs qui utilisent un téléphone mobile, même du type mains libres, courent quatre fois plus de risques d'avoir un accident que les autres conducteurs. C'est dans le rapport du coroner. C'est pour ça que, nous, on a dit: Bien, écoutez, le mains-libres aussi.

Maintenant, si on veut vraiment... On peut y aller par étapes. On n'est pas contre, là, y aller par étapes. Mais c'est évident qu'utiliser un cellulaire au volant, en mouvement, pour nous, ça représente une source de danger. On n'est pas tout seuls à le voir, là; autant par l'expérience de nos policiers que par le rapport du coroner, par différentes études qui ont été faites.

Donc, si on veut permettre un compromis par un système à mains libres, oui, mais portons une attention particulière et allons chercher des données pour savoir s'il n'y aurait pas lieu d'interdire également le mains-libres.

M. Soucy: Merci.

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

M. Lelièvre: J'ai été un peu surpris, en lisant votre mémoire, que vous étiez contre le cinémomètre, parce qu'on sait qu'ailleurs... À Boston, je pense qu'il y a

des études qui sont en cours — on nous a parlé de ça hier — et je pensais que les policiers auraient été en faveur d'une telle mesure. Et, en lisant votre mémoire, j'ai vu qu'il y avait beaucoup d'objections que vous soulevez en ce qui a trait à la mise en place et à l'identification du conducteur, les chartes, etc.

Mais, si c'était fait sur une base expérimentale pour essayer de réduire la vitesse avec des indications — et, à titre expérimental, là, c'est à ça que je m'en tiendrais — pour voir quels seraient les effets de cet appareil sur le comportement des conducteurs? On sait que, quand on roule sur l'autoroute 20, normalement on roule à 100 km/h. Mais le réflexe: quand on voit une voiture de police, on regarde si on est bien à 100 ou encore on veut ralentir. C'est un réflexe humain. On voit une voiture de police, ou on ne sait pas qu'est-ce qui s'est passé, il peut y avoir un accident ou quoi que ce soit. Mais j'aimerais ça avoir votre opinion, si elle peut converger vers une base expérimentale.

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

M. Côté (Denis): Merci. Nous, on fait la part des choses entre... C'est quoi, l'objectif qu'on cherche? Si c'est d'accroître la sécurité routière, parfait. Nous, on a cru comprendre que qu'est-ce qui était visé, c'est comment mettre un terme à la vitesse excessive. Mais là je pense qu'il faut faire la part des choses entre un excès de vitesse et la vitesse excessive. La définition ici, je m'inspire d'une étude du Département de psychologie de l'Université de Montréal où on parle d'une conduite à une vitesse excessive, c'est 45 km et plus que la vitesse permise. Donc, on parle, selon l'étude, qu'il y a 4 % des conducteurs qui font de la vitesse excessive.

Et, quand je m'inspire du document de réflexion, on dit que la majorité des accidents surviennent dans les zones où la vitesse est de 50 à 90 km/h. Et, quand on regarde ces zones-là, il faut regarder la configuration du réseau routier québécois, là. Les zones de 50, c'est en milieu urbain, les zones de 90, bien c'est toutes nos routes secondaires. Et là on sait qu'il faudrait peut-être mettre davantage peut-être sur des voies de dépassement. Il y a des courbes assez prononcées en région. On sait comment que c'est, c'est peut-être à ce niveau-là qu'il faut mettre l'accent.

Dans le fond, là, c'est bien beau, mettre un cinémomètre, la seule chose que ça va faire, c'est que ça va prendre une photo de la plaque du conducteur, même pas du conducteur, là, ça va prendre — excusez-moi — ça va prendre une photo de la plaque du propriétaire, dans une courbe serrée, qui a pris le fossé parce que la signalisation n'était pas appropriée ou ces choses-là.

Travaillons sur la configuration du réseau routier, mettons les signalisations appropriées. Et là agissons, premièrement. Si effectivement c'est ça qu'on cherche, à mettre un terme à la vitesse excessive, agissons là-dessus. Mais c'est 4 % des conducteurs, il y a sûrement d'autres moyens.

On arrive toujours avec, comme solution, de mettre un cinémomètre photographique et, pour nous, c'est tout simplement... il ne faut pas avoir peur des mots, c'est un type, un mode de taxation indirecte, c'est d'aller chercher des revenus, et ça coïncide, ça coïncide, ce débat-là coïncide au même moment où la Société de

l'assurance automobile est en quête de solutions pour renflouer ses coffres.

Donc, si la véritable intention, c'est la sécurité routière, bien attaquons-nous au vrai problème, là, mettons un terme à la vitesse excessive et non aux excès de vitesse.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Lelièvre: Une dernière question.

Le Président (M. Pinard): Complémentaire, M. le député?

M. Lelièvre: Oui, sur un autre sujet: l'état des routes.

M. Côté (Denis): Oui.

M. Lelièvre: Est-ce que vous avez été à même de constater, dans votre vie de patrouilleur — hein, parce que vous avez patrouillé, j'imagine, la plupart d'entre vous — que l'état des routes pouvait ou a pu constituer un facteur qui a provoqué l'accident? Ce qu'on voit, par exemple, certaines fois, là, sur la 20, sur l'autoroute 20, il y a des ornières, on fait de l'aquaplanage, il faut être prudent, on est obligés de rouler sur les bosses au lieu de rouler dans les trous. Qu'est-ce qu'on fait, là? Tu sais, il y a un côté qu'on a une bande rugueuse, puis, l'autre côté, il y a des voitures. Est-ce que c'est documenté, là, les accidents qui sont causés par le mauvais état des routes?

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

M. Côté (Denis): Je vais laisser la parole à M. Aubé.

M. Aubé (Paulin): Bien, écoutez, ce n'est peut-être pas documenté, mais ce que je vous dirais: en milieu policier, nous autres, peut-être les deux facteurs les plus importants qu'on constate en matière d'accidents, là, c'est la vitesse, et c'est, je vous dirais, dans une très grande proportion, toujours la vitesse qui est en cause. La vitesse demeure le facteur. La vitesse, l'alcool au volant, ça demeure, je vous dirais, peut-être les deux facteurs les plus importants. De vous dire que la chaussée est en cause, oui, peut-être dans certains cas, mais je vous dirais que... En tout cas, l'expérience que j'ai, moi, puis l'expérience de la majorité de mes confrères, l'alcool au volant, la vitesse, des mauvais pneus, des pneus usés en situation d'aquaplanage... Je vous dirais que ce n'est pas... Les conditions de chaussée, là, l'état de la chaussée, ça ne m'apparaît pas le facteur le plus important. Il n'est peut-être pas à négliger, mais il n'est certainement pas le plus important.

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

M. Dubuc: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): ...rapidement, parce qu'il y a d'autres collègues qui voulaient...

● (16 h 10) ●

M. Dubuc: Je reviens un peu sur la question des pneus d'hiver parce que je vois que vous êtes en faveur.

Puis vous avez peut-être parlé de 25 % qui peut avoir causé des accidents pas de pneus d'hiver. J'ai-tu bien compris ça, tantôt, là? Il me semble. Avez-vous parlé de 25 %? Oui? Moi, je dis qu'à ce moment-là, tant qu'il y a des recommandations puis qu'il y a un pourcentage élevé, c'est important d'avoir des pneus d'hiver. Et puis on sait comment ça coûte, des pneus d'hiver, c'est dispendieux pour les gens qui achètent des pneus d'été, puis, à ce moment-là, il y a une rotation avec les pneus d'hiver. Il y a des gens aussi qui vont vivre, je ne sais pas si vous êtes un peu d'accord avec moi, dans des milieux où que ça ne sort pas beaucoup, puis, à un moment donné, bon, des personnes d'un certain âge... bon, ça, c'est important pour eux, quand il arrive une rotation de pneus d'été et de pneus d'hiver, au point de vue coût, financièrement.

Je sais que vous n'étiez pas tout à fait d'accord peut-être à vous prononcer un peu sur la question de ça, mais, hier, il y avait des personnes ici, puis ils disaient que les pneus d'hiver l'été, c'était dangereux. Je ne sais pas si vous pouvez dire que vraiment si les pneus d'hiver... Parce que ce serait vraiment important. Si ce n'est pas dangereux, les gens qui ne font pas beaucoup de chemin, ils peuvent se permettre de garder les pneus 12 mois par année parce qu'il y a un facteur monétairement assez élevé pour certaines personnes. Mais, sur le facteur d'été, j'ai resté surpris que les pneus d'hiver peuvent être dangereux l'été. Pouvez-vous répondre à...

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

M. Côté (Denis): Il y a une partie de votre question que je peux répondre, mais c'est évident que je ne suis pas un expert en type de caoutchouc puis d'adhérence, là. Le 25 % que vous faisiez référence tantôt, concernant l'étude qui a été faite par le Centre de recherche industrielle, ça dit que la seule façon sécuritaire d'augmenter la distance de freinage de 25 %, c'est... de réduire, pardon, la distance de freinage, c'est avec un pneu d'hiver, ça réduit de 25 %. Le 25 % vient de là, c'est sur la distance de freinage.

Maintenant, nous, notre recommandation, c'est d'avoir des pneus d'hiver durant la période hivernale, durant la période... la même période qui est comprise, où est-ce qu'on permet l'utilisation de pneus à crampons. Mais, pour la question de l'adhérence, quelles sont les conséquences d'avoir des pneus d'hiver durant l'été, ça prend un expert, je ne suis pas en mesure de répondre à ça, monsieur.

M. Dubuc: Merci.

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

M. Deslières: Rapidement, M. le Président. Je veux revenir sur la question de mon collègue concernant votre position sur les cinéomètres, M. Côté. Dans l'ensemble, votre mémoire est modéré, mais, sur cette question-là, vous avez l'air d'avoir une position très ferme et absolue. Mais vous ne croyez pas, M. Côté, là, que... On va admettre tout votre argumentaire. Mais il reste, c'est à peu près dit dans tous les mémoires, qu'il y a des endroits, même si on engageait des ressources humaines, des policiers, des policières de plus, tout ça, où il n'y a pas de contrôle à cause de différents facteurs physiques, géographiques: vos gens vont se faire tuer, on ne veut

pas qu'ils se fassent tuer, on dit... Est-ce qu'il n'y a pas lieu que, dans certains endroits, dans certaines situations... On ne parle pas de tapisser le Québec, je ne dis pas encore que ma tête est faite sur ça, là, je réfléchis avec tous ceux et celles qui passent devant nous. Mais est-ce qu'il n'y a pas lieu de dire: Bon, bien, écoutez, là, l'analyse est faite, il y a une quinzaine, une dizaine, peu importe, de lieux de haut risque, et le seul moyen à date connu, en 2006, ce serait le cinémomètre? Feriez-vous une ouverture dans ce sens-là?

Le Président (M. Pinard): M. le président. Allez-y.

M. Côté (Denis): Déjà, il y a une nuance de taille dans votre question. Vous dites: Il y a une étude, on a identifié 15 lieux, c'est identifié comme des lieux de haut risque. Ce n'est pas de cette façon-là, là, qu'on nous demande de réfléchir sur l'implantation du cinémomètre, là. Vous, vous nous invitez dans... C'est la forme de votre question, mais ce n'est pas dans ce sens-là. Mais je vous soumettrais respectueusement que, dans ces lieux de haut risque là, celui qui fait une vitesse excessive va être avisé trois, six ou huit mois plus tard et, s'il a passé dans la zone à 148 km/h, alors que c'est une zone de 90, bien il va avoir passé à travers la zone, il va continuer à présenter un risque pour l'ensemble des usagers de la route jusqu'à temps qu'il arrive chez lui ou à destination.

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

M. Deslières: Mais, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): En complémentaire rapide.

M. Deslières: Oui, très rapide. M. Côté, en tout respect, je vais faire un Drainville de moi-même. On nous a posé la question hier. Sur cette question-là, vous n'êtes pas un peu beaucoup en conflit d'intérêts? Je sais que vous avez votre réponse, vous avez déjà répondu, mais je veux l'entendre.

M. Côté (Denis): On sera toujours taxés de l'être, mais, moi, je crois qu'il faut mettre... De toute façon, indépendamment de la réponse qu'on va donner, on va toujours être taxés. Mais je pense qu'il y a un fait qui demeure, et tout le monde sera sûrement unanime avec moi, qu'il n'y a rien de mieux qui vaut une présence policière et une interception faite par un policier qui émet le constat d'infraction et qui ne se limite pas à émettre le constat d'infraction, qui peut voir à tous les autres devoirs et les obligations qui incombent à un policier et en même temps en profiter pour sensibiliser l'automobiliste puis combattre la criminalité par d'autres moyens qui nous sont... Il n'y aura jamais rien qui remplacera ça.

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

M. Tomassi: Oui, rapidement. Peut-être suivre dans le même sens que mon collègue, ici. Excusez du retard, là, j'étais en Chambre pour faire un discours, mais on a eu la chance de lire votre mémoire.

La question du cinémomètre, hein, dans vos... puis, tu sais, je prends les défauts, là, que vous marquez ici, là. Tu sais, je me dis: On peut être contre le questionnement, là, mais des fois il faut pousser genre égal, là, hein? Aujourd'hui, là, si vous prêtez, si je prête ma voiture à quelqu'un qui n'a pas de permis de conduire valable, moi, ils viennent, la police m'arrête, mon auto est remorquée pendant 30 jours de temps. Ce n'est pas vrai? C'est ça, hein? Alors, je n'ai aucun pouvoir là-dessus, là. C'est à moi à vérifier si le permis de conduire du gars à qui je la prête, il était en règle. Ça, c'est mon droit.

Alors, tu sais, quand vous marquez ici, dans votre document, là, que c'est le propriétaire du véhicule qui est sanctionné sans égard à la faute de celui qui est fautif, ça, écoutez, à mon humble avis, là, quand tu prêtes ta voiture à quelqu'un, tu le sais. Puis, quand vous dites que ça va prendre six mois, un an, qu'est-ce qui vous dit que ça va prendre six mois, un an, hein? Tu sais, toutes les études démontrent actuellement, en Finlande, en Angleterre, en Australie, en Suède, où est-ce que le cinémomètre a été installé, puis ça, là-dessus, je vous l'accorde, là, il ne faut pas l'installer à outrance, il faut l'installer dans des endroits, après une consultation, des endroits stratégiques où est-ce que le service de police, là... Sur la Métropolitaine, là, je n'ai jamais vu un policier faire du radar sur la Métropolitaine. Alors, vous comprenez? Des endroits spécifiques où est-ce que la force policière ne pourra jamais avoir... où est-ce que peut-être on met en danger la vie d'un policier.

Alors, tu sais, en voulant dire: Moi, là, je serais beaucoup plus porté à prendre votre recommandation dans le sens que... Quand vous nous dites: Écoutez, là, le cinémomètre, là, oui... Tu sais, la question, là, du locateur de voiture, là, moi, monsieur, je vais vous donner un exemple. Ça m'est arrivé à moi la semaine passée, hein? Moi, j'ai eu une auto de location parce que je me suis fait entrer dedans, dans ma voiture. Ils m'ont prêté une voiture. Au centre-ville de Montréal, la police, là... pas la police, les petits bonhommes verts, ils sont très vite à donner des constats d'infraction pour le stationnement, et j'ai eu un billet. J'ai complètement oublié que j'avais eu un billet d'infraction. La semaine passée, la compagnie de location m'a appelé: M. Tomassi, vous avez eu un billet d'infraction et vous allez devoir le payer. Bien, là, j'ai dit: Écoutez, je vais le payer. Non, non, il dit: Monsieur, on a le numéro de votre carte de crédit, on vous l'impose sur votre carte de crédit, c'est parfait? Oui, parfait. Envoyez-moi la preuve.

Alors, tu sais, en voulant dire: Les exemples, il faut pousser, mais il faut pousser égal, et je serais beaucoup plus porté à comprendre votre compréhension de dire: Vous installez les cinémomètres dans des endroits qui sont stratégiquement impossibles pour la police à surveiller, d'un contrôle, parce que les statistiques le démontrent, l'implantation du cinémomètre fait diminuer la vitesse. Puis votre exemple de dire, là: Si, lui, il va à 148, il va commencer à continuer... la technologie permet, si je me suis fais poigner à 148 km/h, 500 mètres plus loin, là, il va y avoir un tableau pour dire: Mon chum, tu viens de te faire poigner par un photoradar. Point à la ligne. Tu sais, la technologie, aujourd'hui, là, ça avance énormément.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. Alors, M. le président, un commentaire très court à cela.

M. Côté (Denis): Commentaire très court: Est-ce qu'on vise les excès de vitesse ou on vise la vitesse excessive? Encore une fois, si on vise tous les excès de vitesse, le cinémomètre n'est pas la solution. Si on vise les vitesses excessives dans les endroits stratégiques, après qu'il y ait eu des études, et où ça peut compromettre la sécurité des usagers puis celle des policiers, après des études, on verra si le système fait, en autant que là... Parce que vous avez rajouté beaucoup, beaucoup d'éléments, là, avec un tableau indicateur à la fin de la zone qui est à risque...

Le Président (M. Pinard): M. le président, ce que je comprends, c'est que vous n'êtes pas fermé à cette hypothèse-là mais dans un cadre très précis.

M. Côté (Denis): Dans un cadre très précis et dans un cadre aussi où on en fait la démonstration que c'est le seul usage.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Côté (Denis): Quand on me parle des pays que vous dites, toutes...

• (16 h 20) •

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. Mais c'est parce qu'avant de conclure et de vous serrer la main... L'excès de vitesse, votre vice-président, tout à l'heure, en a discuté, a dit: L'alcool au volant et la vitesse excessive. Actuellement, la commission fait une consultation en ligne, c'est-à-dire que les citoyens répondent à un questionnaire. Et, à peu près à tous les groupes qui se présentent, je leur pose la question.

Actuellement, vous le savez, les deux tiers ou les trois quarts des accidents, au Québec, ont lieu soit dans une zone municipale ou soit dans une zone... une route secondaire où la limite est entre 70 et 90 km/h. Sur les autoroutes, tous les groupes nous ont mentionné que ce n'était pas là qu'il y avait majoritairement des accidents, des décès, des blessures graves, blessures légères.

Actuellement, on sait une chose pertinemment, que, lorsqu'on roule à 100 km, on est presque devenu un danger public — je l'ai encore essayé, ce matin, sur le boulevard. Ma question est la suivante, et la question des gens est la suivante: C'est que, si la loi... Parce que, là, la société a presque décidé que la loi qui lui est imposée ne la satisfait pas, et les policiers, qui sont des citoyens également, ont décidé aussi de dire à la population qui contrevient à sa loi: Bien, nous aussi, on est d'accord que la loi ne sera pas sanctionnée. Alors, actuellement, on sait fort bien que, si tu roules à 100 km, tu es doublé constamment.

Alors, est-ce que vous êtes de la même opinion que la Société de l'assurance automobile ou autre organisme qui prétend que, s'il y avait une hausse de la vitesse permise sur les autoroutes, O.K., on ne peut pas donner cette hausse-là parce que, lorsque le président de la commission ou un membre de la commission sort de l'autoroute pour prendre le réseau régional, à ce moment-là il devient un danger presque public parce que, chez lui, il a encore cette vitesse élevée qu'il a faite pendant une heure et demie, deux heures ou trois heures sur l'autoroute? Et est-ce qu'il y a possibilité, est-ce qu'il y a des moyens pour faire en sorte de refroidir rapidement les conducteurs qui

quitteraient les autoroutes et pourraient s'engager sur les voies régionales? M. le président.

M. Côté (Denis): C'est le lot de tous les automobilistes, hein, de s'ajuster à la signalisation. Je pense qu'avec une signalisation appropriée ça permettrait de rappeler aux automobilistes dans quelle zone la vitesse, elle est permise. C'est toujours le même problème, même si vous roulez à 110 sur l'autoroute et vous quittez, il y a une période d'adaptation. Au même titre que, si vous roulez sur l'autoroute, et là il y a du brouillard, il commence à neiger, il faut toujours s'adapter, ajuster notre conduite en fonction de l'environnement. C'est l'éternel problème, et je pense que c'est le propre de la conduite automobile, il faut s'ajuster.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que, M. le président, la fédération est d'accord avec la hausse, avec une hausse du minimum sur l'autoroute et du maximum?

M. Côté (Denis): On n'a pas de position claire à cet effet-là, en autant que les études démontrent qu'on n'ira pas en augmentant les fatalités puis le nombre d'accidents. Si les études démontrent qu'on ne va pas accroître le problème et que la sécurité des usagers de la route est maintenue au niveau appréciable, à ce moment-là, on pourra prendre une position en fonction des données qu'on a. Mais, au moment où est-ce qu'on se parle, on n'a pas suffisamment d'études pour démontrer que ça pourrait représenter un risque ou au contraire, à l'inverse, que ça pourrait représenter une solution qui ne compromet pas la sécurité des automobilistes. On n'a pas assez d'informations, au moment où est-ce qu'on se parle, pour se prononcer sur cet élément-là.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le président. Merci, messieurs, de vous être présentés. Et nul doute que les propos tenus vont enrichir fortement les membres de la commission.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Alors, j'inviterais... Maintenant, permettez-moi de vous introduire M. Guy Paquette qui est directeur du Groupe de recherche en sécurité routière. Alors, nous avons déjà eu, dans le passé, l'occasion de l'entendre en commission parlementaire à plusieurs reprises, et il est souvent une personne recherchée pour des débats au niveau de la sécurité routière. M. Paquette, j'ai eu l'occasion, hier, de vous entendre à une émission, et vous avez très bien discuté avec un coureur automobile.

Groupe de recherche en sécurité routière

M. Paquette (Guy): Je regrette d'avoir eu cependant une période d'échange aussi brève parce que j'aurais bien aimé le coiffer au poteau sur la question notamment des cinémomètres photographiques, tout comme je regrette qu'on n'ait pas parfois l'occasion, dans ces commissions, de pouvoir tout de suite échanger, en termes d'arguments, avec des gens qui ont des positions un peu contraires aux nôtres. C'est ce que j'aurais souhaité faire notamment au cours de l'heure qui a précédé.

Le Président (M. Pinard): M. Paquette, le temps est toujours très court, hein, lors de ces émissions. Alors là, vous connaissez les règles. On va vous entendre, et par la suite il y aura une période d'échange avec les collègues des deux côtés. Alors, M. Guy Paquette.

M. Paquette (Guy): Alors, bien, je pense que je vais surtout me présenter à titre de directeur du Groupe de recherche en sécurité routière à l'Université Laval. Curieusement, ce groupe est attaché au Département d'information et de communication. Je suis professeur à ce département puis j'en suis, comme par hasard, actuellement le directeur.

Ce groupe de recherche, il travaille essentiellement sur la problématique des facteurs humains en sécurité routière. Ça veut dire qu'on a travaillé à l'époque sur la question de l'efficacité des campagnes de communication et de publicité pour augmenter les taux de port de la ceinture de sécurité. On a travaillé sur la signalisation routière, en termes de compréhension et de respect de la signalisation, pour essayer d'en comprendre les limites et aussi essayer de savoir qu'est-ce qui se passait, pour quelles raisons est-ce que très souvent on avait l'impression que les conducteurs ne semblaient pas exactement comprendre ce qui se passait dans leur environnement immédiat. J'ai travaillé aussi beaucoup sur la vitesse et j'ai la chance d'avoir été probablement le seul chercheur au Québec qui a obtenu des subventions sur la question très spécifique des contrôles automatiques, donc des cinémomètres photographiques. C'est la raison pour laquelle je trouve un petit peu parfois étrange de découvrir, à la fois dans les documents et dans les références qui sont cités par d'autres personnes devant cette commission, nos propres travaux, certaines de nos conclusions, certaines qui sont parfois, je dirais, correctement interprétées, dans d'autres cas je pense qu'on a peut-être pris certaines libertés.

Le Président (M. Tomassi): Nous avons ça, vous savez, à tous les jours en politique.

M. Paquette (Guy): Oui? Je n'en doute absolument pas. Je sais que vous êtes objet d'un traitement assidu, en tout cas en termes d'être sous la coupe des médias, et qu'évidemment on fait tous partie du club des mal cités. Mais, pour enseigner à ces mêmes personnes qui deviennent par la suite les journalistes, je peux vous dire qu'ils font un métier qui n'est pas plus facile que le vôtre.

J'étais un peu embarrassé cette fois-ci parce que j'ai effectivement, il y a quelques années, présenté, lors de la consultation sur le livre vert, un mémoire, un mémoire qui se voulait très technique, qui reflétait les positions, je dirais, à la fois techniques, scientifiques et professionnelles qui existent en matière de connaissances sur le cinémomètre photographique, ce qu'on appelle le radar photo. Quelque temps plus tard, je me suis présenté à nouveau ici, lors des auditions sur le projet de loi n° 17, et cette fois-là, plutôt que de revenir avec un document de nature technique, j'ai préféré plutôt essayer de saisir les membres de la commission à partir d'une autre approche. À cette époque, je travaillais beaucoup plus à l'analyse des arguments défavorables et des arguments favorables à l'implantation ou non des cinémomètres photographiques. Il m'apparaissait que c'était intéressant sur le plan social et à la fois politique de procéder comme ça.

Cette fois-ci, je dois vous avouer que j'étais très embarrassé. J'ai même failli abandonner l'idée de venir vous rencontrer aujourd'hui, en me disant: Ça faisait deux semaines que je travaillais, dans les rares temps libres dont je disposais pour ça, sur un projet de mémoire où j'essayais de combiner tout ce que j'avais fait depuis 20 ans, là, qui pouvait aller dans la même direction, en me rendant compte que finalement je risquais de n'apporter strictement rien de nouveau à votre réflexion.

J'ai donc choisi, dans un premier temps, de répondre directement aux questions qui sont adressées par la commission parce qu'à mon avis il s'agit d'excellentes questions. Il s'agit de questions qui finalement déterminent tout le reste. Quand on pose comme question: Que pensez-vous de l'efficacité des campagnes de sensibilisation des conducteurs, en particulier les jeunes, aux risques que présente la vitesse excessive?, peu importe la définition qu'on donnerait de «vitesse excessive» — j'aurais voulu échanger aussi là-dessus tout à l'heure — la réponse à cette question est très clairement non. Et pourtant j'estime être un spécialiste des campagnes de persuasion, particulièrement en sécurité routière, et malheureusement, en ce qui concerne le domaine très spécifique de la vitesse, on ne peut pas malheureusement penser que des campagnes, même si elles étaient plus soutenues, auraient des effets importants sur le comportement des individus, en particulier celui des jeunes conducteurs.

Je m'explique. En ce qui concerne d'autres problématiques de sécurité comme la ceinture, comme l'alcool au volant, comme le respect de la signalisation, les interventions passées ont pu démontrer, de manière extrêmement claire, que des campagnes bien articulées, avec des interventions sur le terrain, produisaient des résultats tout à fait spectaculaires. Il y a des études, qui sont maintenant reconnues comme étant des études classiques sur le plan du type d'interventions qui ont été pratiquées au Québec, qui ont montré à quel point ça pouvait être efficace, en particulier en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité.

● (16 h 30) ●

La question, par exemple, de la signalisation routière. Vous vous rappellerez peut-être qu'il y a une dizaine d'années le ministère des Transports, après avoir constaté que les conducteurs souffraient d'incompréhension d'une bonne partie des panneaux de signalisation, par exemple 20 % des conducteurs ignoraient ce que voulait dire le panneau «cédez le passage», pire encore 10 % imaginaient que ça leur donnait la priorité de passage... On conviendra qu'à l'époque la simple campagne publicitaire qui a été réalisée à la télévision, de manière extrêmement efficace, en deux occasions, a permis de corriger largement les problèmes sur le sujet. C'est ce que les études d'évaluation de ces campagnes ont permis de démontrer.

Sur la question plus large de l'alcool au volant, on conviendra que c'est un ensemble de mesures, des mesures au plan de la réforme du Code de sécurité routière, du Code criminel au niveau fédéral, des nombreuses campagnes d'information et de sensibilisation qu'on a faites, et, aujourd'hui, même si ça fait des années qu'on ne fait plus de campagne sur l'alcool, je suis très surpris de voir que mes étudiants à l'université, lorsque je leur pose la question: Parlez-moi des slogans qui sont les plus connus dans l'histoire de la publicité et quand je leur lance simplement: L'alcool au volant, c'est... tout le monde,

même s'ils n'étaient même pas nés à cette époque, est capable de me répondre «criminel». Pourquoi? Parce que cette valeur, elle est passée dans les mœurs. Les campagnes d'information, jumelées avec les interventions policières, jumelées avec le travail des médias qui ont rapporté le travail fait par les policiers à l'occasion des barrages, les sanctions auxquelles les contrevenants ont été astreints par la suite, ça s'est avéré, sur le plan de l'éducation sociale, une mesure tout à fait remarquable.

Maintenant, on aurait souhaité réussir à faire la même chose avec la vitesse. N'oubliez pas que l'alcool au volant, c'était vraiment la première cause d'accident, le premier facteur. C'est difficile de dire «cause», parce qu'il y a toujours un ensemble de facteurs qui vont contribuer à la présence d'un accident, mais, dans le cas de l'alcool, c'était clairement établi. Mais, de la même manière, aujourd'hui, la plupart des gens, dans les grands pays industrialisés comme ici, s'entendent pour dire que le travail qui a été fait sur l'alcool a été tellement réussi que maintenant l'alcool arrive à peu près ex aequo, parfois même en deuxième position en ce qui concerne les problématiques de causalité d'accident, la vitesse s'étant hissée au premier rang.

Ça fait maintenant un peu plus d'une dizaine d'années que la Société d'assurance automobile du Québec tente, grâce à des campagnes, de faire des interventions pour nous sensibiliser sur la vitesse excessive ou sur la vitesse inadaptée aux conditions routières ou aux conditions de circulation. Le problème majeur avec lequel on se retrouve, c'est le fait que la vitesse, en ce qui a trait au discours qu'on tient aux citoyens, se retrouve à être complètement marginalisée par rapport à tout le reste du contexte social. Observez vos propres comportements. Aujourd'hui, là, lorsque vient le temps de féliciter quelqu'un pour le bon boulot qu'il a accompli, lorsqu'on veut dire que, par exemple, une machine est plus performante qu'une autre, lorsqu'on veut dire que quelqu'un, par exemple, a performé sur un objet donné, on va toujours calculer sa performance à l'aune de la vitesse. Si vous êtes capable de produire un mémoire en deux soirs plutôt qu'en trois, eh bien, on va dire que vous êtes très bon. Si vous êtes capable de faire, malheureusement encore aujourd'hui, Québec-Montréal en 2 h 5 min plutôt qu'en 2 h 20 min, alors que vous êtes parti en pleine heure de pointe, on va dire: Tu es un bon chauffeur, tu as réussi à faire l'affaire.

Dans tous les domaines du transport, qu'il s'agisse de l'aéronautique, du transport naval, du transport ferroviaire, depuis les 30 dernières années, on a augmenté sensiblement les vitesses de transport, mais ça s'est accompagné en même temps d'une augmentation absolument phénoménale des niveaux de sécurité. Le Concorde, sauf à la veille de son retrait, avant l'unique accident qui l'a frappé, était aussi en même temps le plus bel exemple de ça. Le TGV, en France, qui transporte allégrement les gens à au-delà de 300 km/h, est le type de train qui présente les plus belles statistiques en matière de sécurité. Le seul champ qui échappe à tout ça, c'est celui de la sécurité routière. Et pourquoi? Parce que ce ne sera pas avant 20 ans que des dispositifs électroniques pourront pallier aux défaillances de l'humain.

Actuellement, on a de plus en plus de gadgets qui nous viennent en aide. Quand on a implanté des choses telles que, par exemple, les freins ABS, on s'est retrouvé avec quoi, comme problématique? Tous les propriétaires

de véhicule qui achetaient ces véhicules pour la présence d'ABS comptaient sur un niveau de sécurité accrue et estimaient qu'ils étaient en mesure de prendre des risques accrus.

Les propriétaires de véhicule utilitaire sport — j'en suis un — quatre roues motrices savent très bien qu'à un feu rouge, en hiver, la plus belle façon de pouvoir partir avant tous les autres et pouvoir se rendre à destination, c'est de pouvoir accélérer et compter sur le fait que les quatre roues motrices vont vous emporter bien au-delà des autres bien plus rapidement. Mais attention, quand arrive le temps de freiner, c'est une autre histoire. On est dans une situation qui est encore pire.

Autrement dit, il y a une des théories classiques, en sécurité routière, puis qui a été remise en cause à un moment donné, mais qui a quand même des assises intéressantes, c'est la théorie dite de l'homéostasie du risque, c'est-à-dire que, chacun d'entre nous, on ajuste toujours son niveau de risque par rapport à ce qui nous semble être acceptable. Si, lorsque je conduis sur autoroute, je me dis qu'en descendant Québec-Montréal il n'y a pas grand monde, puis que c'est sécuritaire, que la température est belle, puis que je me dis que le risque qu'un policier m'intercepte n'est pas trop élevé, compte tenu de l'heure, puis etc., je peux peut-être me permettre de rouler jusqu'à 125, 128 km/h. Mais, s'il se met à pleuvoir, il est probable qu'à ce moment-là mon niveau de risque acceptable, dépendamment de l'intensité de la pluie, va peut-être m'amener à réduire ma vitesse à 118, ou à 115, ou à 112 km/h. Si j'avais la certitude qu'il n'y a pas de policier, que je n'ai aucun obstacle sur la route, donnez-moi la chance de pouvoir le faire Québec-Montréal, puis je vais le tester, mon véhicule, à 180 puis à 200, j'aimerais ça savoir s'il se rend jusque-là et comment est-ce que je peux le faire, si j'avais la certitude que ce n'est pas dangereux.

Donc, chacun d'entre nous, on pourrait à la limite faire ça, parce que plus on peut se déplacer rapidement d'un point à un autre, en général, c'est considéré être performant. Le temps, c'est de l'argent, c'est ce qu'on dit depuis 20 ans, depuis 30 ans, depuis 40 ans, sauf qu'en matière de sécurité routière ça nous pose un problème.

On a réussi des progrès tout à fait remarquables. On est partis d'une situation qui était relativement désespérante. L'hécatombe routière qui nous frappait, au Québec, comme ailleurs en Amérique du Nord et encore de manière plus marquée en Europe, a fait en sorte que les législateurs se sont sentis interpellés, obligés de réagir.

Et je veux juste vous signaler que, dans des pays comme la France, la problématique de l'alcool au volant, la problématique de la vitesse... Vous le savez, par exemple, sur les autoroutes en France, la vitesse est limitée à 130 km/h. Mais vous savez aussi qu'il y a tellement peu de contrôles routiers que, jusqu'à tout récemment, 130 km/h, c'était la vitesse minimale à laquelle on circulait. Moi, j'avais beaucoup de plaisir quand j'allais séjourner sur les lieux. J'avais peur au départ parce que mon niveau de risque n'était pas adapté, mais, après un peu de temps, on finit très rapidement par s'y habituer.

Ce que je veux que vous considériez, au travers de ces propos, c'est le fait que la France, depuis 20 ans, tient des discours politiques extrêmement importants. Plusieurs présidents se sont attachés à définir ça comme étant une priorité nationale, et, il y a deux ans, on a décidé qu'on frappait le grand coup, on a décidé que,

pour une fois, on allait vraiment s'astreindre à essayer d'améliorer le bilan routier. Comment on y est parvenu? Essentiellement par des interventions de nature à la fois légale, politique, communicationnelle et technique. Sur le plan légal, on a fini par fermer le système. Vous le savez, en France, quand quelqu'un a accumulé des PV, des constats d'infraction impayés, il était de mise que la grâce présidentielle, qui survenait à chacune des grandes élections, faisait en sorte que, même si normalement la personne aurait dû être emprisonnée pour faute de paiement depuis de nombreuses années, elle se retrouvait avec un dossier blanchi. On a mis fin à ces pratiques, il n'est plus possible à quiconque, qu'il soit député, ou ministre, ou sénateur, de réussir à faire en sorte de passer au travers des mailles du système.

Un deuxième élément, on le sait, qui est extrêmement important dans leur stratégie, a consisté à dire que dorénavant il n'y aurait plus aucune tolérance en matière d'infractions liées à l'alcool et en matière d'infractions liées aux grands excès de vitesse. Et on a décidé qu'on allait, d'une part, implanter des dispositifs de détection automatique, ce qu'on appelle les photoradars, d'autre part, que tous les policiers, ceux de la gendarmerie mobile, pourraient être équipés et outillés à un niveau tel qu'ils puissent faire des contrôles dans tous les endroits qu'ils jugeraient nécessaires.

La France s'est dotée, en l'espace de 18 mois, d'un peu plus de 1 000 appareils. Rappelez-vous que, dans le cas du projet de loi n° 17, on parlait de 10 ou de 20 pour le Québec, en espérant que ça allait produire des résultats. Quand on parle de la Grande-Bretagne, on ne parle pas de 1 000, on parle de 2 000, 3 000, 4 000 appareils. Mais attention! Les campagnes de communication qui ont accompagné la mise en place de ces dispositifs se sont aussi révélées être tout à fait transparentes pour les citoyens, autant français que britanniques. On a dit aux gens: Nous voulons votre sécurité à tout prix. Nous la voulons tellement à tout prix que nous vous indiquons que dorénavant il n'y aura plus de passe-droit, que dorénavant les personnes qui ne respecteront pas le Code de la sécurité routière, qui vont mettre en péril leur propre existence et celle d'autrui vont devoir maintenant être sanctionnées.

Et on a procédé très rapidement avec des campagnes de grande envergure, des campagnes qui jusque-là étaient très timides dans leur manière de présenter les choses se sont avérées beaucoup plus mordantes. Et constatez une chose: la France, qui avait un des bilans en matière de bilan routier européen vraiment pas très reluisant, en l'espace de deux ans, a réussi — et je ne dis pas que ce n'est que le photoradar, là, c'est un ensemble de mesures — à ramener tout ça avec une diminution d'à peu près entre 20 % et 30 %. Et là-dessus on estime, là, qu'on a peut-être quelque chose de l'ordre de 15 % qui est attribuable juste au photoradar. La Grande-Bretagne a réussi la même chose, depuis le début des années quatre-vingt-dix, avec l'implantation des radars photo.

● (16 h 40) ●

Il y a je ne sais combien de dizaines d'études très détaillées sur la question. Je me suis permis, dans ce qui n'est pas un mémoire — ce que je vous ai déposé, c'est un avis portant spécifiquement sur les vitesses, parce que je voulais garder tout mon temps là-dessus — je me suis permis de vous mettre là-dedans des sources d'information,

des données documentées qui sont produites par l'Union européenne, spécifiquement sur la France et sur le Royaume-Uni, de manière à ce que vous voyiez bien, là, qu'on... Il ne s'agit pas, là, ni de chercheur, ni de vendeur de machine, ni de qui que ce soit qui a des intérêts politiques. Là, c'est vraiment l'Union européenne qui dit: Voici le bilan statistique européen, voici l'état de la situation parmi les principaux pays qui sont là.

Alors, je passe maintenant à une autre question qui était posée: Le rehaussement des amendes pour excès de vitesse serait-il une mesure envisageable? La réponse est clairement non. Pourquoi c'est non? Parce que, quand bien même on rehausserait davantage les amendes, la probabilité d'être sanctionné pour excès de vitesse au Québec est tellement faible que ça ne changerait strictement rien. Actuellement, on peut estimer qu'en dépit du fait que la limite de vitesse sur autoroute est à 100 km/h, si vous circulez de manière ininterrompue à 120 km/h, on peut penser qu'il faudrait peut-être que vous rouliez de manière ininterrompue pendant quelques années avant qu'un policier de la Sûreté du Québec finisse par vous dire: Écoutez, là, vous dépassez de 20 km/h la limite. Il est fort probable qu'à cette occasion-là le policier ne vous sanctionnerait pas pour un excès de 20 km/h, parce qu'il trouverait que l'amende est trop salée et que ce n'est pas très gentil. Il ferait très probablement ce qu'ils font dans la plupart des cas, il vous ramènerait dans la cote inférieure pour que vous perceviez que la sanction n'est pas si dramatique que ça.

Il est strictement inutile d'augmenter le nombre de points d'inaptitude et d'augmenter la sévérité des sanctions quand il n'y a pas de chance qu'on se fasse prendre. Actuellement, pour la majorité des gens qui se font prendre, c'est en général vu comme un billet de loterie inversé. Les gens se disent: Bien, pour le nombre de fois où j'ai été en état d'infraction, on a fini par me pincer. C'est une loterie inversée. Je n'ai pas été chanceux, dans le fond; je suis prêt, pardonnez-moi l'expression, à bouffer mon ticket, parce qu'il y a longtemps que j'aurais dû payer. Ça ne sert pas tellement plus de valeur éducative, parce que la plupart d'entre nous, en particulier en ce qui concerne la vitesse sur les autoroutes, on est convaincu qu'elle est parfaitement sécuritaire. Et on a raison de le penser, en dépit de ce que pensent les gens d'un bord et de l'autre, les autoroutes, ce n'est pas le lieu problématique. Le lieu problématique, c'est la sortie des autoroutes, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure.

Le problème qu'on a avec tout ça, c'est: Que peut-on faire? Un policier qu'on embaucherait, qui ne ferait que du contrôle, il va nous coûter 100 000 \$ par année. Si on le met dans la rue tout le temps, puis il n'aime pas ça, là, ce n'est pas très agréable pour un policier de ne faire que ça, il est perçu comme une sorte de bonhomme Sept-Heures qui ne fait que distribuer des punitions, ce n'est pas très valorisant, au mieux, là, même s'il ne fait que ça, donner du ticket et de l'intervention, il va en faire quatre à l'heure. Quatre à l'heure, là, ça commence à revenir cher. Moi, ce qui m'intéresserait là-dedans, c'est diminuer le bilan routier du Québec. Si je pouvais atteindre le niveau de la Grande-Bretagne, on passerait de peut-être... cette année, on parle de 700 morts, on serait probablement capables de se ramener sur la barre des 450 en l'espace de deux ans. Si on sauve 150 décès par année, essentiellement par un contrôle accru des vitesses

grâce à des dispositifs automatiques, on sauve peut-être à la société québécoise, sur le plan des économies directes, quelque chose de l'ordre, en termes d'ordre de grandeur, d'au moins 300 millions par année. Si je prends les données américaines, puis vous les répercez en argent canadien, donc en tenant compte de tout le reste, le manque à gagner, les décès, les handicapés, les familles qu'il faut supporter, le manque à gagner pour la société, pour le développement au sens général du terme, c'est peut-être quelque chose de l'ordre de trois quarts de milliard par année qu'on serait en mesure de sauver comme société.

Alors, pour moi, la décision est une décision qui est purement morale. Je considère qu'il est inacceptable, encore aujourd'hui, alors qu'on pourrait réduire le nombre de décès au Québec, qu'on se retrouve avec un pareil nombre de décès injustifiés. Personne ne court après ça. Il suffirait qu'on dispose de systèmes automatiques pour être capables d'assurer un contrôle, mais à des conditions très spécifiques.

Première des choses, je ne recommande pas l'utilisation du photoradar qui est une technologie déjà dépassée. Les photoradars, là, des pays comme la Grande-Bretagne, comme les pays scandinaves s'en servent encore parce qu'à 100 000 \$ la machine ils ne sont pas prêts de les mettre de côté. Les pays qui plus récemment ont accepté de se lancer dans la technologie, comme la France, ils travaillent avec des appareils de type numérique. Ça coûte à peu près le même prix, mais c'est plus performant, c'est plus efficace, mais, même là, ce n'est pas très efficace et ça reste trop coûteux.

Ce que je recommande, ce que je suggère, et vous trouvez des éléments là-dessus à titre d'information, c'est l'utilisation des systèmes radiofréquence. Chaque plaque d'immatriculation, au Québec, pourrait être dotée d'une puce du même type qui va maintenant accompagner tout produit. Qu'il s'agisse d'un stylo que vous allez acheter chez Wal-Mart ou d'une camisole, d'ici deux ans, tous les produits, plutôt que d'avoir un code CUP, là, avec les barres noires, vont être équipés avec un «tag», que l'on appelle, de type RFID, à radiofréquence. Dans le cas des petits systèmes, ça fait en sorte que, si on passe le chandail qu'on vient d'acheter devant un système à balayage, automatiquement ça lit la provenance du chandail, son prix, de quel entrepôt il provient, etc., tout le reste.

Dans le cas des plaques d'immatriculation, ça prend un système où l'émission est un petit peu plus élevée. Ça coûte un peu plus cher que 0,04 \$ le «tag» à produire, mais ça fait en sorte qu'on est capable de lire l'identité d'un véhicule à des distances qu'on réclame dans certains cas jusqu'à 100 mètres. Ça veut dire qu'on n'a pas besoin de technologies compliquées, parce que les systèmes balises, pour faire la lecture, ils coûtent moins de 1 000 \$ chacun. On pourrait les implanter à toutes les sorties d'autoroutes pour dire aux gens: Vous quittez une autoroute — à supposer qu'on les ait montées à 110 ou à 115 km/h — vous quittez l'autoroute, mais là il faut que vous réduisiez, là, vous entrez dans une zone dans certains cas, tout de suite — il n'y a pas de transition résidentielle — à 50 km/h. Actuellement, c'est une vitesse recommandée. Il n'y a pas un policier qui peut intervenir là-dessus, c'est recommandé. Le code ne dit pas alors qu'on est tenu de s'y... Mais, si on avait, là, un système qui disait: Vous êtes tenus, là, vous tombez dans le 50 km/h, je peux vous garantir une chose, c'est que, quand on aura reçu une première contravention ou

une deuxième, très rapidement on va apprendre qu'on ne va pas s'adapter en prenant trois ou quatre minutes pour y parvenir.

Maintenant, ça suppose une communication claire avec les usagers, ça suppose qu'on indique très précisément tous les endroits où on a implanté ces dispositifs, qu'on ne s'en serve que dans les cas où on a une problématique de vitesse, que, dans tous les cas où on peut la corriger, par exemple en changeant l'infrastructure, qu'on le fasse. Ça veut dire aussi qu'on va dire aux citoyens: Vous entrez dans une zone sous surveillance. Par exemple, les 2,5 prochains kilomètres, c'est une zone à forte concentration d'accidents liés à la vitesse. Allons-y dans ce sens-là et surtout qu'on informe les gens.

Quand on me dit, là, que ça n'a pas de valeur pédagogique parce que les gens vont apprendre trois mois plus tard qu'ils ont commis une infraction, je regrette, avec ce type de système qui serait couplé directement avec les bases de données de la SAAQ, vous pourriez conduire, puis arriver chez vous, puis avoir déjà un courrier électronique qui vous dit que tout à l'heure, là, 20 minutes avant, vous avez été capté à tel ou tel endroit en situation d'infraction. Et on pourrait très facilement aussi envisager la mise en place, sur les lieux où il y a une forte circulation, de panneaux d'affichage électronique montrant tout de suite votre numéro de plaque d'immatriculation avec la vitesse qui est enregistrée, les deux points d'inaptitude que vous venez de perdre et les 80 \$ de frais.

Le Président (M. Pinard): Alors, en conclusion.

M. Paquette (Guy): En conclusion, j'estime que, si on veut améliorer le bilan routier au Québec, ce n'est pas au travers d'autres dispositions qui sont actuellement envisagées et qui contribueraient certainement à l'amélioration de ce bilan, telles que l'obligation des pneus d'hiver, un changement sur la tarification, par exemple, de certains groupes d'usagers tels que les motocyclistes, l'interdiction des cellulaires ou d'autres dispositions, par exemple, en termes d'accès à la conduite chez les jeunes conducteurs. Ça va améliorer les choses, mais, si vous voulez qu'on améliore le bilan du Québec rapidement, efficacement et que ça puisse être socialement acceptable, je pense que les technologies automatiques, aujourd'hui, devraient nous venir en aide autant pour la vitesse que pour d'autres éléments en milieu urbain tels que le respect des feux rouges et le respect des voies réservées. Et ça, je pense qu'on pourrait faire des progrès très sensibles en matière d'amélioration de la sécurité.

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

M. Tomassi: Merci. Merci, M. Paquette, et bienvenue. Vous me donnez le goût, surtout à moi, de venir suivre un cours que vous donnez pour en connaître un peu plus. En ce qui a trait au photoradar ou à la nouvelle technologie, sans connaître les avancées technologiques que vous avez énumérées tout à l'heure, je suis déjà vendu à votre point de vue. Je pense que vous l'avez remarqué avec les policiers qui sont venus nous dire: Il faut pousser, il faut pousser égal, là, parce

que la technologie, aujourd'hui... En 1969, on a mis le pied sur la lune, puis ce n'est pas vrai qu'aujourd'hui, 40 ans plus tard, on n'est pas capables de se rendre à un niveau plus élevé.

Vous avez dit tantôt... Je vais mettre le photoradar de côté parce qu'on va parler, on va se dire: D'accord, d'accord, d'accord... La question des jeunes, hein, les jeunes conducteurs, c'est une problématique, aujourd'hui, qui est majeure, hein? Puis, quand on voit des forces policières qui leur montrent, avec une voiture modifiée, comment la modifier légalement, je me dis, moi, on a un problème de société. Parce que, si tu dis que la vitesse est un problème, puis que ton propre corps de police, qui est supposé faire respecter la vitesse, modifie des véhicules, dire: Bon, bien, là, tu vas la modifier de telle façon, puis, si on l'arrête, tu n'auras pas de problème... Puis, hier, on a eu l'institut de la santé publique. Il y a plusieurs groupes qui sont venus nous dire... Puis tantôt vous m'avez fait allumer une lumière, dire: Les gens n'étaient même pas au courant... les panneaux de signalisation. En 1998, je crois, nous avons aboli les cours obligatoires de conduite, qui étaient obligatoires, c'était un cours de 12 heures qui... En réalité, là, c'était très minime, là, comme cours de conduite, là. Je l'ai suivi, là. Tu avais à assister au cours, aller passer ton examen, puis tu passais à la SAAQ, puis tu avais quasiment ton permis de conduire automatique. Je vous l'avoue, là, je ne l'ai pas passé la première fois, le théorique, là, ça m'a pris deux fois, mais je suis devenu un bon conducteur par la suite.

Le Président (M. Pinard): Ce n'est pas donné à tout le monde.

● (16 h 50) ●

M. Tomassi: Mais, ma question à vous, si jamais l'obligation d'avoir un cours de conduite plus substantiel, qui serait mis en place avec l'entremise et l'aide de gens comme vous, comme d'autres professionnels dans le système de conduite, pour faire prendre conscience aux jeunes, de un, qu'ils connaissent leur signalisation mieux, de deux, qu'ils connaissent leur aptitude à conduire... Je suis sûr, puis les messieurs nous l'ont dit, c'est avec l'expérience que les jeunes apprennent à conduire. Je suis complètement d'accord. Mais, quand ta base est solide, là... Je viens de la construction. Une fois que tu as fait ta fondation puis elle est solide, tu peux bâtir deux, trois, quatre étages, tu n'auras pas de problème parce qu'elle est solide. Mais, si la fondation est mauvaise, là, même pas un étage que tu serais capable de bâtir. Qu'en pensez-vous?

M. Paquette (Guy): Bon. Je suis heureux de répondre à la question parce que j'ai travaillé, j'ai fait une étude qui a duré trois ans, où on a suivi 1 244 jeunes apprentis conducteurs. On les a suivis pendant deux ans et demi. On les a suivis du début du processus, quand ils se sont présentés pour la première fois à un bureau régional de la SAAQ, qu'il s'agisse de la Beauce, du Saguenay, de la région de Québec ou du Bas-Saint-Laurent. On en a suivi 1 244 comme ça jusqu'à ce qu'ils aient obtenu leur permis de conduire. Et là-dedans on constate qu'en dépit du fait que le cours ne soit plus obligatoire, c'est à peu près 60 % d'entre eux qui choisissent volontairement d'avoir le cours.

Ce que je constate toutefois, c'est que, quand j'évalue la prise de risque de ces jeunes, je réalise que, dans les motivations qui les ont guidés vers le choix d'un cours, c'est une infime minorité qui l'a fait parce qu'elle souhaitait apprendre avec des professionnels parce que, par exemple, on craint que ses parents ne soient pas les meilleurs éducateurs, puis on a tout à fait raison de le penser. On n'est pas, nous, comme conducteurs, des spécialistes de ça au sens où ça ne devrait pas normalement nous revenir à nous de le montrer à nos enfants.

Le problème, c'est que, chez la majorité des jeunes qui suivent volontairement un cours de conduite, ils le font dans le but de réduire la durée de la période de conduite accompagnée. Et il s'agit très souvent de ceux qui sont les plus, je dirais, à risque, techniquement parlant, par la suite.

Maintenant, il y a une chose en dépit de tout ça, qui, pour moi, est tout à fait remarquable. Pendant les deux ans où on les a suivis, chez ces 1 244 jeunes, hormis un jeune qu'on a perdu, qui est décédé, mais qui est décédé d'un accident de la route où il n'était pas conducteur, aucun de ces jeunes n'a été impliqué dans un accident impliquant des blessés. Ça veut dire que, pendant deux ans de temps, ils étaient en situation de conduite accompagnée. Plusieurs d'entre eux ont conduit plusieurs dizaines de milliers de kilomètres sans accident, sans incident, alors qu'ils n'avaient pas d'expérience et que leurs compétences étaient minimales. Déduction: l'accompagnateur, en général un parent, s'avère être un élément déterminant dans la modération des transports, comme on disait autrefois dans une certaine campagne.

Ce qui veut donc dire que, si on était capable, dans la phase ultérieure, d'exercer ce contrôle parental indirect... Pourquoi? Parce que la plupart des jeunes qui ont 17 ans, qui se retrouvent ensuite — pardonnez-moi l'expression — lâchés louses dans le chemin, ils sont tout heureux. Si on était capable de pouvoir contrôler leur comportement, pas à distance en les surveillant, mais en sachant que, par exemple, si un constat nous arrive à la maison par courrier électronique parce qu'un système de type cinémomètre vous a envoyé une facture disant que votre véhicule, tel soir, telle heure, a été pris dans une zone de 50 km en roulant à 75, bien, moi, je peux vous dire que, si mon gars me faisait ce coup-là, je lui couperais l'accès à ma bagnole pour un sacré bout de temps. Et, avec une mesure de ce type, on serait probablement capable de mieux encadrer la prise de pratique au fur et à mesure.

Pourquoi les jeunes font-ils plus de vitesse que des plus âgés? C'est normal, c'est tout à fait normal. On ne peut pas leur en vouloir et on ne peut pas les raisonner là-dessus. Pourquoi ils aiment aller faire des manèges à La Ronde? Parce que c'est un besoin carrément physiologique. Quand vous leur livrez un discours à l'effet duquel il faudrait qu'on soit tous des gens tranquilles, relax, sécuritaires, ça ne va pas du tout avec ce qu'ils sont en train de vivre à la même période.

Or, la seule mécanique que l'on puisse avoir là-dedans, c'est soit un contrôle automatique, ça viendra dans vingt ans, à bord du véhicule, il ne sera pas capable d'accélérer trop rapidement, il ne pourra pas effectuer un dépassement s'il n'a pas la zone nécessaire pour le faire... Mais, en attendant, il reste les parents. Eh bien, ceux qui sont plus sensibilisés actuellement, ils peuvent

même, là, acheter une espèce de minicarte qu'on branche dans le lecteur codes dont se servent les concessionnaires, et on est capable de lire s'il y a eu des pointes de vitesse, et des arrêts brusques, et des départs brusques au cours, par exemple, de la dernière semaine en ayant exactement les repères temporels. Si j'étais parent, c'est ce que je ferais si j'en avais la possibilité.

Maintenant, si on avait des cours, mais des cours bien faits, est-ce que ce serait utile? Je vous donne entièrement raison parce qu'actuellement il n'y a à peu près à mon avis aucun cours au Québec où on sensibilise les jeunes aux questions de sécurité routière. On les prépare juste à une chose: passer l'examen de la SAAQ. Donc, on leur apprend les panneaux sur lesquels ils vont être questionnés, on leur dit: Quand tu vas passer ton examen pratique, n'oublie pas, en entrant dans le véhicule, commence par mettre ta ceinture. Ensuite, tu fais ça, tu ajustes les miroirs. Mais ils sont déjà ajustés, mes miroirs. Non, non, tu les ajustes comme si ce n'était pas ton véhicule, parce qu'ils vont te surveiller.

On donne tous les trucs pour passer l'examen, mais, en dehors de ça, dans bien des cas, le jeune, nous, on a pu le constater, parfois même après avoir subi deux cours puis avoir été en apprentissage pendant un an, jamais il n'avait effectué de dépassement. Puis là je pense aux jeunes qui sont en région, là. En ville, il y en a, des autoroutes, puis on a des voies pour dépasser. Mais, quand on est sur la Côte-Nord, là, sur la 138, qu'il faut apprendre à faire un dépassement puis que, la première fois, on est tout seul, là, c'est une autre paire de manches. Et surtout si on a des amis à bord du véhicule, toutes les statistiques le démontrent, malheureusement, c'est là où on a le plus grand nombre d'accidents.

La question du contrôle, on ne peut pas la mettre uniquement entre les mains de l'État, entre les mains des policiers. Ils sont débordés, ils en ont plein les bras. Je pense que les parents ont un rôle important à jouer là-dedans, et je pense qu'on a trop abdiqué, comme parents puis comme société, certaines de nos responsabilités. On se tourne toujours vers le ministère de l'Éducation, vers d'autres ministères pour ça, alors que ce serait... c'est la nôtre. Et je pense que la SAAQ devrait peut-être nous le rappeler, le ministère des Transports devrait peut-être nous rappeler qu'on a un rôle à jouer dans ce sens-là.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Paquette, très intéressant de vous entendre. Une petite question avant de commencer: Est-ce que vous faites partie de la Table de sécurité?

M. Paquette (Guy): Non.

M. Deslières: Non? C'est de valeur. Parce que je vois que le milieu universitaire est...

M. Paquette (Guy): Est peu représenté. Disons que M. De Koninck, qui est là, est quelqu'un qui est très connu, très efficace, etc. Disons que ce n'est pas son champ de recherche, mais il a l'immense mérite... puis je pense que tout le monde doit lui être tout à fait reconnaissant

de l'initiative qu'il a eue avec sa fameuse Opération Nez rouge, là, qui est un modèle à suivre.

M. Deslières: Non, non, ça ne lui enlève rien, là.

M. Paquette (Guy): Ça ne lui enlève strictement rien.

M. Deslières: M. Paquette, tout à l'heure, dans votre introduction, dans l'élaboration de votre propos, vous nous avez parlé en disant: Écoutez, là, le bilan routier a connu, si on se reporte sur 30 ans, a connu une amélioration importante, mais on doit constater des reculs. Les chiffres sont là, on recule, et tout ça. C'est comme, puis je l'ai mentionné à certains, à ceux et celles qui vous ont précédé, c'est comme si on avait lâché prise, c'est comme si on avait baissé les bras pour toutes sortes de raisons.

Vous nous dites aujourd'hui qu'en appliquant une panoplie de stratégies — et particulièrement celles que vous avez développées, je ne reviens pas sur ça — le Québec pourrait atteindre 450 décès, autour de 450 décès, donc les coûts moindres, etc. Mais je vous signale qu'à la société on a comme objectif, entre 2006 et 2010, en 2010, d'avoir un bilan routier autour de 600 décès. Vous ne trouvez pas qu'on manque de souffle, qu'on manque d'imagination, qu'on se dit: Bien, écoutez, là, c'est impossible, c'est impossible de faire mieux que ça? Mais pourquoi, vous, toutes vos connaissances, vous avez clairement démontré qu'on pourrait atteindre 450? Entre 450 et 600, là, c'est beaucoup de morts, beaucoup de décès.

M. Paquette (Guy): En ce qui me concerne, c'est avant tout une question de volonté politique. Je pense que les démonstrations à très grande échelle auxquelles on est parvenus dans certains pays européens, de manière très récente la Grande-Bretagne et la France mais auparavant tout le monde a à l'esprit l'exemple des pays scandinaves, celui des Pays-Bas, je pense que, dans tous ces cas-là, on n'a pas le droit de dire que ces gens ne nous ressemblent pas, on n'a pas le droit de dire qu'ils sont dans des contextes qui sont très différents du nôtre. Parce qu'écoutez, là, entre ce qui se passe dans les pays scandinaves, ce qui se passe en France, ce qui se passe en Grande-Bretagne, ce sont des réalités sociopolitiques très différentes les unes des autres, et je ne vois pas pourquoi le genre de modèle qui a été développé là ne pourrait pas être adapté à la situation propre au Québec.

M. Deslières: On est un peu, si je peux qualifier le modèle, là, dans un modèle de vision zéro. On l'utilise, là, je pense, dans votre littérature, vision zéro. Et est-ce que ça ne vous apparaît pas comme une condition préalable à toute politique, toute stratégie de moyen de mise en place, de dire... puis vous venez d'utiliser le mot, là, de volonté politique d'aller au-delà? Parce que, là, on tente de se contenter. Il y a eu des efforts encore une fois, mais on est capables de faire plus et on est capables de faire mieux, mais, au départ, d'une politique, c'est la volonté politique qu'il faut qu'elle soit présente à travers toute une stratégie, une panoplie de ça.

● (17 heures) ●

M. Paquette (Guy): Écoutez, je pense qu'on ne peut pas aller au-delà de ce que vous dites. Moi, le seul

qualificatif que j'ajouterais à tout cela, ce serait de dire que la décision que vous avez à prendre en tant que parlementaires, au travers du type d'intervention que vous aurez à privilégier, des mesures, des modifications au Code de la sécurité routière, pour moi, ce sont des décisions qui sont d'ordre moral, ce ne sont plus des décisions d'ordre technique ou des décisions d'ordre scientifique. Il n'y a plus rien pour contredire sur le plan scientifique, il y a trop d'études qui répondent à tous les critères, toutes les normes. Ça a été fait sur des ensembles et dans des environnements tellement distincts les uns des autres que personne ne peut nier, puis n'en déplaise à mon prédécesseur, personne ne peut nier que ces moyens peuvent avoir un impact extrêmement important sur le niveau de sécurité.

Alors, comme individu, je suis le premier à dire que, s'il fallait, du jour au lendemain, qu'un de mes proches soit victime d'un accident de la route, je déplorerais, je crierais haut et fort qu'on n'ait pas pris des mesures auparavant pour le faire. Mais je pense qu'il ne faut pas qu'on attende, comme individus, comme responsables, que ça nous ait touchés, nous, sur un plan très anecdotique pour prendre des décisions qui dans le fond touchent je ne sais combien de nos citoyens.

Le problème, c'est que les accidents de la route, ils ne sont quand même pas si fréquents que ça, parce qu'après tout, là, si jamais vous survolez le Métropolitain à l'heure de pointe ou ici, la région de Québec, les ponts à l'heure de pointe, c'est un ballet absolument extraordinaire, c'est merveilleusement synchronisé. Cette civilisation mécanique, en dépit de la diversité des compétences des uns et des autres, elle fonctionne merveilleusement bien. Mais il y a quand même trop de cas où on déplore des décès, on déplore des accidents, des gens qui sont blessés à vie, très gravement, avec tous les dégâts, là, qu'il va y avoir dans les entourages immédiats.

Et c'est pour ça que, quant à moi, à la limite, on pourrait même... Si des économistes décidaient de prendre vraiment la chose en main, ils réaliseraient une chose, c'est que, à partir du moment où on ne défraie que les coûts qui s'en vont du côté de l'assurance maladie, les coûts qui s'en vont ensuite du côté du ministère de la Solidarité sociale pour supporter les gens qui vont rester, le manque à gagner pour la société, pour le développement collectif en général, on réaliserait que, quand bien même que ça nous coûterait 50 millions de plus par année pendant les cinq prochaines années, ce qu'on gagnerait dans un très court laps de temps est tellement important qu'il faudrait penser à s'engager résolument dans cette voie-là. Pour moi, donc, ce n'est même plus une question économique, technique, scientifique, etc., je vous l'avoue très sincèrement, c'est moral.

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

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Après ça, ça va être Guy.

M. Soucy: C'est sûr que... c'est M. Paquette, je pense, là. C'est ça?

M. Paquette (Guy): Oui.

Une voix: C'est ça.

M. Soucy: Vous savez, quand on ignore quelque chose, on ne s'en fait pas trop avec ce qu'on ne sait pas, évidemment. Mais, avec votre présentation de cet après-midi, il me semble que vous venez de donner comme un coup de barre dans l'ensemble de nos travaux. En tout cas, moi, je reçois bien ce que j'entends.

Et je veux corroborer un petit peu l'étude dont vous avez fait mention avec celle qu'on a entendue, ce matin, du docteur...

Une voix: Dingus.

M. Soucy: ...Dingus, de Virginia Tech, qui est venu nous présenter une étude où ils avaient installé dans la voiture des appareils qui vérifiaient le niveau de distraction des jeunes. Et puis effectivement, vous l'avez dit vous-même, il n'y a pas beaucoup d'accidents. Vous, vous n'en avez relevé aucun, sinon un qui a été victime d'un accident, mais il était dans la voiture de quelqu'un d'autre. Par contre, la seule chose, qu'on retrouve dans l'étude, qui s'apparente à la vôtre, c'est le fait que par contre le risque est très élevé pour les jeunes, et puis la proximité des accidents est très grande aussi. A plusieurs endroits dans l'étude... d'ailleurs, c'est du double des autres niveaux d'âge, là. Eux autres, ils viennent proches de faire des accidents, mais ils donnent un coup de roues pour l'éviter. Alors ça, dans l'étude, c'est très clair. Et probablement que ça corrobore, là, les chiffres que vous avez à l'égard de votre propre étude.

Mais enfin ce que je comprends, c'est que vous nous dites aujourd'hui: C'est plus que politique, ça, c'est même rendu moral, votre intervention.

M. Paquette (Guy): Oui.

M. Soucy: Alors, il me semble que, moi, vous venez de faire un pas de plus vers une décision qu'on devra prendre éventuellement. Avec toutes les autres études qui corroborent vos dires, on en serait rendus à faire le pas. Mais en tout cas, moi, je le vois comme on est près de faire le pas pour appliquer un petit peu votre théorie.

Puis le contrôle parental, vous venez encore une fois d'ajouter un élément supplémentaire. C'est vrai que, quand les jeunes sont tout seuls en voiture, il y a moins de risques, parce que je me rappelle, comme parent, avec mes cinq ados, quand, à tour de rôle, lorsqu'ils sont passés dans la voiture familiale, quand ils étaient seuls, je n'étais pas trop inquiet, mais, quand ils portaient en groupe, bien, évidemment, j'avais un certain nombre d'inquiétudes.

Alors, écoutez, je reçois, je reçois votre présentation de façon très positive. Je n'ai pas vraiment de question à poser. Vous venez comme un petit peu de m'estomaquer. Alors, je vais passer la parole à quelqu'un d'autre.

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Aujourd'hui et hier, j'ai posé des questions concernant l'état des routes, quels facteurs ça pouvait constituer au niveau du risque. Les seuls qu'ils m'ont mentionnés ou que j'ai retrouvés

une mention à l'effet que c'était un risque important, ce sont les motocyclistes, puis on n'en parle pas beaucoup. Tout à l'heure, vous nous avez parlé beaucoup de la technologie, puis je pense qu'étant donné les avancées qui ont été faites, ils sont très importants. L'implantation de cette technologie, combien de temps ça prendrait pour la mettre en place?

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

M. Paquette (Guy): Il est très difficile de répondre à cette question, d'autant plus que je vous propose là un modèle qui est actuellement en expérimentation en Grande-Bretagne. On est en train d'expérimenter, si mon souvenir est bon, là, sur un ensemble de 30 000 véhicules pour s'assurer de la fiabilité des données recueillies, de la rapidité du traitement des informations. S'il s'avère que tout ça est fonctionnel... Et je sais que le Texas est en train de faire la même opération. Il faut comprendre que les Français ne vont pas le faire, ils viennent d'investir une fortune, là, dans la quincaillerie numérique traditionnelle. Dans le fond, pour nous, c'est une chance que ça n'ait pas passé la dernière fois parce que ça nous permettrait de faire tout de suite un bond qualitatif, un peu comme pour les gens qui n'ont jamais eu le câble chez eux puis qui n'ont jamais eu Internet, d'un seul coup ils peuvent accéder à des réseaux WiFi, même plus besoin de fil. C'est un saut qualitatif extrêmement important.

Quand je vous parlais tout à l'heure de volonté politique, que je parlais de questions morales, on ne peut pas s'imaginer qu'on va, par exemple, améliorer le bilan routier de 25 % en un an. Je pense que la simple mise en place et la préparation de tout ça, il faudrait qu'on prenne énormément de temps pour le faire correctement. Il ne faut surtout pas se planter. Il ne faut surtout pas faire comme on a fait au début des années soixante-dix: on a été les premiers, en Amérique du Nord, à avoir des radars photo, sauf qu'on a fait ça tout croche, et on a prêté flân à la critique, et les citoyens étaient justifiés de dire que nous n'avions pas raison de nous servir de ça. Il faut que, cette fois-ci, comme en matière de lutte à l'alcoolémie, les citoyens disent: Vous avez bien fait, nous le reconnaissons. Il ne faut surtout pas qu'ils s'imaginent que ça va être un mode de taxation quelconque additionnel qui va s'ajouter.

Donc, pour répondre à votre question, à mon avis, s'il y avait une décision qui était prise, là, et on allait carrément en disant: Nous mettons en place... J'ai mis dans le document, qui est un avis, là, des éléments très techniques pour que vous alliez voir. Par exemple, bon, bien, regardez en Grande-Bretagne, il y a déjà tout un cahier de normes. On ne serait pas obligés de se creuser le crâne, là, pendant six mois, avec des comités d'experts, pour savoir comment est-ce qu'on détermine le choix des lieux d'intervention. Il y a déjà des protocoles qui ont été expérimentés puis validés dans d'autres pays. Ça veut dire à mon avis que, si, dans un an et demi, on avait pris une décision, on pourrait peut-être faire une implantation progressive du système avec de fortes campagnes de communication. Et, moi, je suis persuadé que, si on mettait les moyens nécessaires, non seulement on entre dans nos dépenses dans un intervalle de cinq ans, mais que, dans un intervalle de cinq ans, on est rendu avec ce niveau ou ce bilan routier là, d'une réduction d'au

moins 100 à 150 décès par année essentiellement sur ces questions-là.

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

M. Lelièvre: ...M. le Président m'autorise une courte question? Dans votre présentation, vous avez dit: On est capables de repérer à quelques centaines de mètres ou à une centaine de mètres.

M. Paquette (Guy): Oui.

M. Lelièvre: Mais là ça prend quelqu'un qui est en arrière, qui suit? Ça prend la patrouille, ça prend...

M. Paquette (Guy): Non. Non, ce sont des systèmes d'antennes.

M. Lelièvre: O.K. Installées le long de l'autoroute.

M. Paquette (Guy): Donc, ce sont des systèmes d'antennes, là, qui sont installées le long d'une route, au-dessus d'un viaduc.

M. Lelièvre: O.K.

M. Paquette (Guy): Actuellement, les prix sont aux environs de 1 000 \$.

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

● (17 h 10) ●

Mme L'Écuyer: Merci. Oui, très rapidement. Merci, M. le Président. Malheureusement, j'ai dû m'absenter pour une autre réunion. J'ai quand même pris le temps de lire une partie de votre mémoire et je pense que j'ai un collègue qui va être content parce que j'avais des réticences au niveau du photoradar, j'avais des réticences au niveau de la liberté des droits. Mais, en lisant votre document, vous m'avez convaincue. J'étais réticente, mais en même temps je disais: Il faut trouver des moyens pour diminuer. Puis je pense qu'on a encore une augmentation, cette année, au niveau des décès.

Dans les différents mémoires que nous avons reçus et les gens aussi qui sont venus, je pense que, comme vous dites, si c'est bien fait, il y a une acceptation sociale en autant que ce soit bien fait. Pour avoir perdu un conjoint dans un accident d'auto, je suis très consciente de tous les impacts que ça peut avoir dans la vie d'une famille, et je pense que, si on arrive à 100 décès de moins, c'est 100 familles de moins et peut-être plus... Tu sais, c'est exponentiel, hein, combien de personnes ça touche. Et je pense que ça va être plus efficace aussi que des moyens très coercitifs tels que la Sûreté ou que les policiers en parlaient, là. Je ne suis pas sûre qu'on y arriverait.

L'autre chose que vous avez aussi éclairée, et je pense que c'est important qu'on le voie puis qu'on le regarde beaucoup, c'est l'impression que c'est une façon de lever des taxes. Mais, une fois que le photoradar est bien installé, je veux dire, les gens vont aller moins vite parce qu'ils savent qu'ils vont se faire attraper, ça fait que je ne pense pas que le revenu va être là. Ça fait que je voulais vous remercier, même si je ne vous ai pas

entendu, j'ai vu les commentaires. Mais j'ai lu, et je vous remercie.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la députée de Pontiac. Merci, M. le député de Beauce-Nord, et je terminerai avec Montmagny-L'Islet.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, pour ce qui est des photoradars, je ne sais pas si dans d'autres comtés on voit ça, mais, moi, chez nous, dans mon comté, il y a plusieurs villes qui mettent un panneau, puis, quand on passe vis-à-vis le panneau, ils disent: Ta vitesse est de 70 km. C'est déjà là, ça ne sert pas à grand-chose de continuer puis d'émettre le billet. Mais, remarque, je suis bien content qu'ils ne m'émettent pas de billet. Des fois, je suis fautif moi-même.

Mais il reste que la technologie, elle est là, puis, moi, je suis content de votre intervention, parce que, vous voyez, ça éclaire des lanternes, puis je pense qu'on s'attarde beaucoup au cellulaire, à tout ce qu'il y a dans l'auto, mais ce n'est peut-être pas la... ce n'est peut-être pas là pour... Je suis bien d'accord, là, avec tout ce que le monde ont dit ici, là, que parler au cellulaire, ce n'est peut-être pas la meilleure chose à faire, mais on est rendus en 2006 puis on est rendus là. Alors, la technologie est à l'intérieur de l'auto, mais il n'y a rien qui nous empêche de la mettre à l'extérieur de l'auto. Alors, pour ça, je suis bien d'accord avec vous. La question de... vous avez parlé des pays... Je suis allé en Finlande, moi, passer quelques semaines, je peux vous dire que les routes sont autrement des nôtres.

Le Président (M. Pinard): Alors, votre question, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Bien, il n'y en aura peut-être pas beaucoup de questions. Je voulais amener aussi... Tout à l'heure, vous avez parlé de nos jeunes, quand on les envoie suivre un cours de conduite, le problème que ça nous apporte après, quand on les assied à côté de nous autres puis qu'ils nous voient conduire: Papa, tu as fait ci, tu as fait ça, puis ce n'est pas correct. C'est eux autres qui sont rendus nos professeurs, ce n'était pas une question, c'était une réflexion.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Paquette, au nom de la commission, je tiens à vous remercier infiniment de la préparation de votre mémoire et surtout de la rencontre de cet après-midi. Je pense que ça a marqué tous les membres de la commission. Et merci infiniment d'avoir échangé avec nous. Merci.

M. Paquette (Guy): Bien, c'est moi qui vous remercie de m'avoir invité puis de m'avoir accueilli.

Le Président (M. Pinard): Merci...

M. Paquette (Guy): On n'a pas très souvent l'occasion de pouvoir se faire entendre. C'est vous, les décideurs, et trop souvent, nous, on reste dans nos bureaux, on fait nos études, puis on n'a pas l'impression que ça peut servir à quelque chose. Je suis heureux si j'ai pu en convaincre quelques-uns parmi vous.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, messieurs... MM. les députés, permettez-moi maintenant de vous présenter le Comité d'action politique motocycliste, qui est représenté, cet après-midi, par M. Serge Huard, son président?

Une voix: ...ici, il est présent en arrière.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, écoutez, comme vous êtes deux à nous présenter votre... M. Huard, si vous voulez prendre place, vous êtes président, alors ça mérite d'être souligné. C'est beaucoup de bénévolat. Alors, bienvenue, monsieur. Vous êtes monsieur?

Comité d'action politique motocycliste (CAPM)

M. Noisieux (Normand): Normand Noisieux, porte-parole du CAPM.

Le Président (M. Pinard): Alors, bonjour, M. Noisieux et Mme Jennifer Ross.

Mme Ménard (Thérèse): Non.

Le Président (M. Pinard): Non?

Mme Ménard (Thérèse): Thérèse Ménard, secrétaire du conseil d'administration du Comité d'action politique motocycliste.

Le Président (M. Pinard): Thérèse Ménard.

Mme Ménard (Thérèse): Thérèse Ménard.

Le Président (M. Pinard): Bon! Très bien, madame. Merci. Alors, nous allons vous écouter. Vous allez nous livrer votre mémoire et par la suite il y aura un échange avec les collègues. Je vous rappelle que vous avez un temps maximum de 15 minutes parce qu'on veut se garder du temps pour... puis, si vous pouvez faire ça plus vite... Pour nous, là, le mémoire, on en a pris connaissance, donc c'est surtout la période d'échange qui nous importe. Alors, M. Noisieux.

M. Noisieux (Normand): Alors, bonjour, M. le Président, Mmes et MM. les députés. Merci de nous donner l'opportunité de nous présenter devant vous. Laissez-moi d'abord... Évidemment, on a déjà présenté Mme Ménard, M. Huard. Il y a aussi avec nous M. Lajeunesse, qui est aussi administrateur du Comité d'action politique motocycliste.

Alors, sans plus de préambule, permettez-moi de débiter notre allocution. Le Comité d'action politique motocycliste, ci-après CAPM, fondé le 2 octobre 1993, représente l'immense majorité des motocyclistes du Québec. Le CAPM est un front commun pour la défense et la promotion des droits et libertés de tous les motocyclistes. Il a d'ailleurs reçu, au cours des années, un appui non équivoque par leur présence à la Journée du loup, le rassemblement annuel des motocyclistes en regard de leurs droits et de leurs libertés. Il est reconnu comme le seul porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et représente celle-ci auprès des organismes voués à l'atteinte de la mission ou susceptibles de l'entraver.

Sa principale mission: combattre toutes formes de discriminations à l'égard des motocyclistes et entre eux.

Plusieurs facettes de notre mémoire et de notre présentation peuvent paraître s'éloigner de l'objectif visé par la Commission du transport et de l'environnement de l'Assemblée nationale, mais vous pourrez constater que chacune d'elles a une incidence sur tout le dossier d'accidentologie et sur les solutions à identifier pour résoudre la présente situation.

Notre connaissance du monde motocycliste nous permet de dresser un tableau global de la réalité motocycliste contemporaine. Le motocyclisme d'aujourd'hui n'a rien à voir avec ses adeptes d'il y a plusieurs années. Sa présence sur la route, l'utilisation qu'il fait de la moto et l'apport économique qu'il représente méritent d'être regardés dans son ensemble et non isolément comme on le fait trop souvent.

Nous ne pouvons avancer des solutions sans faire un examen en profondeur du bilan routier des motocyclistes. Il nous apparaît important de transmettre notre vision de la situation, car après tout c'est de nos vies dont nous parlons. Enfin, vous serez en mesure, nous l'espérons, d'apprécier les solutions que nous proposons. Plusieurs sont nouvelles et certaines sont suggérées et requises depuis plusieurs années. Nous osons croire que cette fois sera la bonne.

Voici les éléments qui doivent retenir votre attention et qui sont à la base des solutions proposées. Elles sont évidemment reprises en détail dans le mémoire déposé devant cette commission. Donc, évidemment, la présentation va être un pâle reflet de ce que vous pouvez retrouver dans le document.

Quelques faits sur le motocyclisme québécois. Le motocyclisme québécois a évolué de façon positive au cours des dernières années. Il est maintenant un microcosme de notre société et est composé de citoyens à part entière. En conséquence, l'État devrait ajuster ses politiques en fonction de cette réalité et incorporer harmonieusement ce véhicule au sein de l'ensemble des véhicules circulant sur nos routes au Québec.

Les mesures gouvernementales pourraient nuire considérablement à l'éclosion d'un moyen de transport qui serait vraisemblablement mieux reconnu d'ici quelques années, comme il l'est d'ailleurs dans le monde, incluant nos voisins américains et provinciaux. De ce fait, les autorités n'octroient pas à la moto les avantages dont elle bénéficie dans les autres pays et négligent la moto comme solution aux engorgements urbains et à la réduction de l'utilisation des énergies non renouvelables. En outre, l'apport économique annuel de la moto se chiffrerait à près de 1 milliard de dollars par année en 2005, et l'État en retire plus de 200 millions.

Une hausse des droits d'assurance se traduirait par des pertes de plusieurs centaines de millions d'ici 2010 et particulièrement au niveau des revenus de l'État. Nous croyons que les impacts économiques sur un secteur de la société doivent demeurer sous la gouverne des élus et non à travers l'autonomie d'une société d'État.

Les rapports Hurt, qui est un rapport américain, et le rapport MAIDS, qui est un rapport d'Europe, concluent tous les deux, à 20 ans d'intervalle, que les motocyclistes sont plus souvent victimes que fautifs lors d'accidents. Au même titre que les cyclistes et les piétons qui sont indemnisés par la SAAQ lorsqu'ils sont victimes tout en

ne contribuant pas au fonds d'assurance, nous demandons à recevoir le même traitement lorsque nous sommes victimes. Ces rapports indiquent également que la formation et l'éducation des motocyclistes et des automobilistes sont des éléments essentiels pour éviter les accidents. En outre, ils mentionnent que la vitesse de collision est relativement basse lors d'accidents à moto, indiquant que la vitesse n'en est vraisemblablement pas le facteur prédominant.

• (17 h 20) •

Après maintes demandes qui sont demeurées vaines au cours des sept dernières années, nous demeurons toujours en attente d'une étude d'accidentologie québécoise sur le motocyclisme. On mentionne souvent que le nombre de décès à moto a augmenté au cours des dernières années. On oublie cependant de mentionner qu'en 10 ans le nombre de motocyclistes a plus que doublé. Le ratio de décès par tranches de 10 000 immatriculations est passé de 12,9 en 1990 à 4,6 en 2004. Au niveau des blessures, il est passé de 388 en 1990 et à 205 en 2004. Dans les faits, le bilan des motocyclistes n'a cessé de s'améliorer depuis 1979. Comparativement au même ratio pour les automobilistes, les motocyclistes ont vu le leur diminuer de 48 % entre 1995 et 2004, pendant que celui des automobilistes diminuait de 40 % pendant la même période. Ce sont les chiffres de la SAAQ qui l'indiquent.

Les motos dites sportives sont faussement visées comme étant la cause des accidents, car ce sont les plus de 35 ans qui sont représentés dans les accidents et ces derniers ne sont généralement pas amateurs de motos sportives. En outre, la puissance et la cylindrée ne peuvent être utilisées comme critères de tarification, car il a été démontré qu'elles arrivent très loin dans les causes d'accidentologie. La catégorisation des véhicules nous apparaît comme la voie de la facilité. L'équité exige que la facilité ne soit pas retenue. Ce n'est pas le véhicule qu'on doit viser mais plutôt le conducteur et son comportement.

Les données recueillies sur les lieux d'accidents n'ont pas la rigueur nécessaire à une analyse réaliste de la situation, et le mythe de la vitesse excessive continue à être alimenté par une fausse perception de la réalité motocycliste. Certes, certains font de la vitesse excessive comme chez les autres conducteurs québécois, mais de là à dire que la vitesse est la principale cause d'accidents, il y a une marge. Si la faute doit être attribuée à quelqu'un, c'est au conducteur et non au type ou à la catégorie de véhicule qu'il conduit. Ignorer ce fait créerait inévitablement une inéquité. L'état des routes aussi est un facteur de risque important pour le motocycliste et pourtant on ne contribue en rien à sa détérioration. Il faut être motocycliste pour savoir dans quel état est notre réseau routier.

L'éducation, la sensibilisation et la formation ont fait leurs preuves dans le passé. Le monde motocycliste, avec ses faibles moyens, s'est pris en main et affiche une amélioration constante de son bilan routier depuis 20 ans. Les autorités sont demeurées absentes du dossier, privant ainsi le motocycliste d'une aide qui aurait pu être déterminante dans le bilan routier. Les motocyclistes n'accepteront pas de payer après avoir été abandonnés à leur sort. Les autorités doivent maintenant reconnaître leur absence et corriger la situation sans que les motocyclistes en fassent les frais.

L'abolition des cours de conduite aux motocyclistes, en 1997, a été une erreur, et on tente évidemment

d'en refiler la facture aux motocyclistes maintenant. Les solutions faciles ou une hausse de la tarification ne régleront pas la problématique. La Fédération motocycliste du Québec est la sommité en matière de sécurité motocycliste au Québec, et la SAAQ devrait appuyer et supporter les pistes de solution qu'elle propose.

Nous appuyons le respect du régime sans égard à la faute à condition qu'il n'identifie pas de faute tant au niveau de la contribution qu'au niveau des indemnisations. Au nom de l'équité, on introduit une inéquité en répartissant sur les conducteurs sans réclamation le fardeau du coût des indemnisations d'une catégorie.

Les actions de prévention posées par l'État, par le passé, dans le domaine du motocyclisme québécois, ont été, selon nous, trop timides pour diminuer substantiellement les accidents de moto. Les motocyclistes considèrent qu'ils sont déjà victimes sur la route, selon les rapports Hurt et MAIDS, et maintenant nous ne devrions pas être victimes aussi à travers la tarification.

En termes de solutions, voici ce que nous recommandons. Nous en recommandons l'application en regard des différents faits énoncés précédemment dans le mémoire. Plusieurs de ces solutions sont nouvelles, mais certaines d'entre elles sont le fruit de discussions antérieures auxquelles on n'a pas donné suite. Nous désirons faire mention de l'apport exceptionnel de la Fédération motocycliste du Québec dans l'édification de ces solutions.

La clause grand-père. Plutôt que de retirer le permis de classe 6A à plus de 2 millions de non-motocyclistes ou de leur imposer une tarification, nous devrions exiger plutôt un cours de conduite avant qu'ils ne reviennent sur la route, dans l'éventualité où le motocycliste ne puisse faire la preuve qu'il a conduit une moto récemment. On évite ici une tarification additionnelle aux motocyclistes actuels, on s'assure que les futurs motocyclistes ne représenteront pas un risque élevé sur le système routier québécois, et on ne laisse pas à ces citoyens l'impression qu'ils viennent de perdre un droit acquis. Nous croyons que cette solution serait plus avantageuse pour l'image des élus et rencontrerait tout à fait les objectifs de diminution des accidents causés par les motocyclistes non initiés adéquatement à la conduite d'une motocyclette.

La prévention. Que le ministère des Transports du Québec prône des mesures de sécurité adaptées aux motocyclistes quant aux façons de faire lors des travaux de construction et autres sur le réseau routier. Souvent, nous sommes oubliés dans des travaux où on retrouve par exemple du sable, de la boue qui avec la pluie devient une véritable glace pour les motocyclistes. Souvent, on se retrouve dans cette situation-là. Donc, il devrait y avoir des choses qui soient mises en place. À notre connaissance, il n'existe pas de règle précise à observer afin d'éviter la mise en place de configurations routières qui représenteraient des risques pour les motocyclistes.

La formation. Collaboration entre la FMQ — la Fédération motocycliste du Québec — et la Société d'assurance automobile pour la diffusion, dans un premier temps, de la formation avancée Moto Pro FMQ. Et, dans un deuxième temps, des sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières offertes par des associations affiliées à la FMQ. En début de saison de moto, faire bénéficier les motocyclistes d'une formation évidemment réduit de beaucoup la perte de contrôle ou la perte de

maîtrise qu'ils ont acquise durant l'hiver. Les sessions printanières de rafraîchissement organisées par les associations affiliées à la fédération ont, quant à elles, pour but de sensibiliser les motocyclistes au fait qu'après avoir remis leur engin durant les longs mois d'hiver leurs techniques de conduite ainsi que leurs réflexes sont souvent devenus moins bons qu'au moment d'avoir remis la moto. Éventuellement, cette contribution financière évidemment pourrait nous permettre d'accueillir un plus grand nombre de motocyclistes non membres d'une association désireux de rafraîchir leur technique. C'est déjà une pratique courante, dans plusieurs associations, d'inviter des non-membres à cet exercice.

La reconnaissance. Que l'État reconnaisse officiellement la moto non seulement comme un véhicule de loisir, mais également comme un moyen de transport et qu'il élabore des politiques et des pratiques en conséquence. Nous croyons que ce point accentuerait l'utilisation de ce véhicule en favorisant la mise en place d'infrastructures ou de commodités de nature à favoriser l'inclusion de ce moyen de transport économique et propre. Par contre, nous voudrions rappeler que, dans sa mission, la Société de l'assurance automobile a avant tout le devoir de réduire les décès et les blessés sur nos routes et de mettre en place les moyens pour y arriver. En considérant la moto comme un loisir, elle minimise l'importance de ces véhicules et néglige d'y apporter l'attention nécessaire en termes de programme de prévention et d'éducation. Le bilan routier est là pour en témoigner.

L'accès aux permis, l'apprentissage et le perfectionnement. Que la SAAQ révise l'accès à une classe autorisant la conduite d'une motocyclette de façon à la rendre plus difficile et mieux encadrée dans le but d'augmenter le niveau de compétence du nouveau conducteur et d'améliorer son bilan routier.

Modification du contenu des cours de conduite actuels pour auto. Sensibiliser les futurs conducteurs d'auto aux implications de côtoyer des motocyclettes sur la route en incluant une sensibilisation dans les cours de conduite pour auto. Le projet serait de modifier le contenu requis pour inclure une sensibilisation obligatoire sur la présence de la motocyclette sur la route dans les cours de conduite automobile.

Modification du contenu des cours de conduite pour motocyclette. Enrichir l'enseignement aux motocyclistes suivant un cours de conduite moto de façon à en faire des conducteurs habiles et non seulement des conducteurs aptes à opérer une motocyclette. Les cours qui sont donnés présentement permettent d'opérer une motocyclette, ils ne permettent pas de la maîtriser. Nous avons besoin sur la route d'avoir des gens qui vont la maîtriser.

Alors, en conclusion, le motocycliste a été, selon nous, le parent pauvre des programmes en regard de la sécurité routière. Il en a chèrement payé le prix en décès et en blessés. Les motocyclistes paient à cause du laxisme, de la négligence et du manque de prévision, selon nous, de la Société de l'assurance automobile du Québec. La SAAQ n'a pas su adapter son rythme à l'évolution de la moto au cours des dernières années. Se contenter de déplorer des décès et des blessés n'amène pas de solution, la hausse des droits d'assurance non plus.

La Société de l'assurance automobile a pour mission de protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route. En négligeant d'éduquer et de sévir

contre les véhicules qui sont impliqués dans les accidents de moto, elle ne joue pas son rôle. Même avec ses faibles moyens, le motocycliste québécois a développé, à travers la Fédération motocycliste du Québec, une expertise inégalée dans le domaine de la sécurité. À ce titre, il doit être et devenir l'interlocuteur privilégié en matière de sécurité routière pour les motocyclistes et être reconnu comme le plus apte à identifier des solutions qui adresseront les problèmes qu'il vit lui-même. Il est urgent d'agir et de corriger la situation le plus vite possible. Plusieurs de nos recommandations sont demeurées lettre morte depuis la table de concertation de 2000.

Pourquoi tant de débats et tant de temps avant de bouger? Combien de vies aurait-on pu sauver? Nous rappelons que les décisions doivent être prises en considérant l'ensemble de la situation motocycliste québécoise et non seulement à travers une tarification ayant comme objectif de balancer des comptes de la SAAQ. Cette tarification nuira considérablement à l'éclosion d'un moyen de transport qui sera vraisemblablement reconnu d'ici quelques années.

Les recommandations proposées dans notre mémoire auront à coup sûr un impact majeur sur les routes du Québec et de ce fait éviteront des pertes de vie ou des blessures qui brisent nos vies. Nous insistons à nouveau sur le fait que la Société de l'assurance automobile du Québec a pour mission de protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route. Après tout, c'est de vies humaines dont il s'agit.

M. le Président, Mmes et MM. les députés, nous vous remercions pour votre attention. Vous trouverez des éléments additionnels de réflexion dans le mémoire que nous vous avons fait parvenir. Merci.

● (17 h 30) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Noiseux. Au premier abord, M. Noiseux, je tiens à vous mentionner que le mandat que s'est fixé la commission, aujourd'hui, avec vous, c'est un mandat de sécurité routière concernant notamment des points qui ont été soulevés, c'est-à-dire les vitesses excessives, concernant le cellulaire, concernant également, d'une façon plus spécifique, les motos et également les conditions hivernales. Alors, les conditions hivernales, je pense qu'on n'en traitera pas cet après-midi.

Mais pourquoi je vous mentionne ça, c'est parce que, le 10 et le 11 avril, nous aurons l'occasion, nous, membres de la Commission des transports, de recevoir ici le P.D.G. de la SAAQ, M. Harbour, et nous aurons l'occasion de le questionner sur les dernières déclarations qu'il a faites et également les prévisions qu'il entend mettre de l'avant pour et au nom de la SAAQ. Alors, je ne voudrais pas entrer dans ce détail aujourd'hui, parce que ce n'est pas le mandat aujourd'hui, mais, le 10 et le 11, vous pourrez suivre avec beaucoup d'attention, comme vous le faites toujours, les travaux de la commission, et les commentaires probablement suivront de votre part.

Alors, sans plus tarder, je cède la parole au vice-président de la commission et député de LaFontaine. Alors, M. le député.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. Noiseux, les gens qui vous accompagnent, assis à votre droite et à votre gauche, et les gens dans la salle, bonjour.

Et, pour continuer un peu ce que le président de la commission disait, je peux vous dire que, le 10 et 11 avril, nous nous en promettons une très bonne, séance, avec la SAAQ, et vous pouvez être sûrs et certains que votre préoccupation sur la tarification des motocyclistes est un élément très important au sein de notre caucus. Et on va faire en sorte que l'élément important, qui était de corriger une erreur avec la SAAQ pour ne pas qu'on puisse être dans l'obligation, quelque gouvernement que ce soit, dans les années futures, à essayer d'aller piger dans la caisse, a été une correction qui devait se faire. Mais, de là à ce que les tarifs soient respectés, on est amplement dans la même direction. On se sent dans la même position, et je peux vous garantir que nous allons apporter une attention très particulière à ce que la SAAQ va nous dire.

Et, deuxièmement, je suis content que, dans votre mémoire, vous faites des suggestions qui probablement n'ont pas eu d'oreille attentive de la part de la SAAQ. Nous allons faire en sorte que les oreilles soient grandes ouvertes, de la part des dirigeants de la SAAQ, pour qu'ils puissent comprendre cette situation qui à mon avis n'a pas raison d'être.

Au-delà de tout, la SAAQ, dans son mémoire, page 18 — vous ne l'avez pas, mais je pense qu'ils vont être disponibles sur Internet, vous pouvez aller voir ce qu'ils disent de vous — parle: «Les principales causes d'accidents impliquant une motocyclette sont la vitesse, le manque de perceptibilité des motocyclistes par les automobilistes et l'inattention ou la distraction, ce dernier facteur pouvant être [...] relié à la vitesse ou [le] manque de perceptibilité.»

En réalité, vous, vous nous dites que la vitesse n'est pas un élément prépondérant dans les causes d'accident des motocyclistes. La SAAQ vient nous dire en quelque temps le contraire. Je comprends que vous nous dites que la SAAQ nous démontre les études qui prouvent que la vitesse est un élément important. Vous ne pouvez pas non plus renier que certains motocyclistes, comme certains automobilistes, hein, il faut faire la part des choses, font de la vitesse excessive, hein? Des deux côtés, là, c'est de la vitesse excessive.

Si jamais la proposition d'une augmentation tarifaire devait se traduire par une augmentation vis-à-vis le comportement routier du conducteur, alors, si la personne... écoutez, là, un motocycliste ou un automobiliste retient quatre, cinq, six points d'inaptitude pour la vitesse, si son droit de circuler... parce que son permis de conduire serait supérieur, nettement plus supérieur qu'il ne l'est actuellement, c'est-u une mesure qui serait envisageable pour vous? Première chose.

Deuxième chose, je sais que vous ne l'avez pas marqué dans votre chose, est-ce que vous êtes en faveur ou en défaveur des photoradars, ces éléments de perception des vitesses soit des automobiles ou motocyclettes? Et on en a eu la preuve tantôt avec le Dr Paquette, que la technologie est tellement bien avancée qu'une puce sur une plaque pourrait faire en sorte qu'on pourrait retracer la personne instantanément. Alors, c'est un peu ça que je voulais peut-être vous entendre aujourd'hui, M. Noiseux.

Le Président (M. Pinard): M. Noiseux.

M. Noiseux (Normand): Alors, dans un premier temps, effectivement, à l'intérieur de notre mémoire, et

nous le défendons depuis plusieurs années, nous prôtons effectivement la notion du comportement du conducteur. On ne nie pas effectivement qu'autant des conducteurs de motocyclette comme des conducteurs d'auto font de la vitesse excessive. Ça se fait avec tous les véhicules, effectivement. Mais, nous, notre point est toujours de dire: Mettons l'accent sur le comportement du conducteur. À partir de ce moment-là, peu importe le véhicule qu'il utilise, on aura la bonne personne et on visera la bonne personne. La problématique, c'est lorsqu'on se met à faire de la catégorisation. Inévitablement, pour essayer d'être équitables envers les autres catégories, bien, inévitablement, on crée une inéquité. Parce qu'on fait que, dans ce groupe-là, il y a des gens qui se comportent tout à fait correctement et qui vont devoir payer le prix.

Et souvent on vise, par exemple, des motos sports. Bon nombre de gens qui utilisent ce véhicule-là l'utilisent pour le type de conduite, parce que c'est une conduite qui a une position différente, etc., mais bon nombre respectent tout à fait les limites de vitesse. Alors, si on fait une catégorisation de motos sports, ça veut dire que ces gens-là vont se retrouver pénalisés parce qu'ils aiment un type de conduite plus penchée ou etc. et qui va faire qu'ils vont devoir payer plus cher parce qu'ils l'utilisent. Donc, si on vise le conducteur, à ce moment-là on vise la bonne personne.

Il y a des études qui ont déjà mentionné effectivement que les gens qui ont des mauvais dossiers de conduite sont normalement surreprésentés dans les accidents. Donc, c'est sûr et certain que quelqu'un qui a un comportement routier, disons, qui n'est pas correct est plus apte à avoir un accident. Et, à partir de ce moment-là, nous, effectivement, on est du côté de viser le comportement du conducteur.

Pour ce qui est de la question du photoradar, j'avoue que le monde motocycliste n'a pas vraiment pris de position sur la notion du photoradar. Mais j'écoutais mon collègue, là, qui me précédait, et ça me donnait un petit peu froid dans le dos parce que j'avais l'impression que Big Brother était pour s'installer partout. Mais j'imagine qu'en quelque part il y avait, à l'intérieur de ça, des pistes de solution qui semblaient quand même intéressantes et qui visaient peut-être les bonnes personnes puis qui faisaient qu'on faisait peut-être disparaître les éléments de photoradar, mais, nous, nous n'avons pas vraiment pris de position à ce niveau-là.

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

M. Tomassi: Oui. La question du Big Brother, là, c'est un discours qu'on entend beaucoup dans les dernières années. En réalité, je vais vous dire que, puis vous le dites vous aussi, si la personne respecte la vitesse qui est prédéterminée sur un chemin, il n'a pas à se préoccuper de rien, là. Et, si on peut, de un, diminuer le bilan routier des décès... et, au-delà de tout, parce qu'en motocyclette, au-delà des blessés, des fois, quand les blessés sont graves des fois, parce que tu as un peu moins de métal que dans une voiture, alors, si on pouvait, à la limite, avec ces appareils-là, diminuer cette vitesse qui cause des accidents, parce que vous allez être d'accord avec moi que la vitesse aussi est un grand problème d'accident, alors, en diminuant la vitesse, on règle une partie du problème.

On ne règle pas tout, puis je suis complètement d'accord avec vous. La question du cours de conduite, là, tu sais, j'en fais même une priorité pour moi, là, pour la commission. Parce que je me dis: Le cours de conduite... quand j'ai pris mon cours de conduite, c'est la première fois que le professeur qui me donnait mon cours m'a appris que des motos en groupe, bien, elles vont circuler décadées, là, une en avant, une en arrière, une en avant, une en arrière. Et il me disait: Il faut que tu fasses attention. Quand la dernière que tu penses qui l'a passé, probablement que ce n'est pas la dernière, parce qu'elle, elle est plus collée sur toi, tu as l'autre qui est plus vers l'extérieur. Alors, c'est des choses qu'on peut apprendre dans un cours de conduite. Aujourd'hui, depuis 1998, il n'y a plus de cours de conduite. Alors, c'est une question qui serait peut-être à revoir plus approfondie. Merci, M. le Président.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. Juste pour faire une parenthèse avant de poser certaines questions concernant la fameuse commission parlementaire où on veut entendre la société: je dois vous dire que ma formation, moi-même le porte-parole, nous avons demandé, dès le 3 mars, parce que ça nous apparaissait complètement irresponsable ce qui était annoncé, ce qui était annoncé... Et de plus très heureux que le ministre ait dit oui à cette commission parlementaire, mais nous avons fait un ajout à cette demande: nous voulions entendre des groupes, dont votre groupe, et le ministre — puis il vivra avec ses responsabilités et ses décisions — n'a pas voulu ajouter d'autres groupes pour qu'on puisse éclaircir, avoir les éclaircissements des différents groupes concernés.

Ceci dit, M. le Président, les motocyclistes, est-ce que vous vous sentez discriminés, persécutés, pourchassés?

Le Président (M. Pinard): M. Noiseux.

● (17 h 40) ●

M. Noiseux (Normand): Si on considère les différents éléments qu'on a à vivre présentement, on parle des interdictions dans certaines villes, on parle de la problématique des systèmes d'échappement, si on parle de la problématique des immatriculations, on doit avouer que le monde de la moto ne s'en va pas vers un avenir très, très positif. Et on ne comprend pas comment se fait-il qu'au Québec on ne regarde pas ailleurs ce qui se passe. Qu'on regarde dans les provinces, par exemple à Toronto où maintenant on est rendu avec des stationnements gratuits pour les motos parce qu'on veut encourager l'utilisation de la moto, plusieurs États américains nous permettent, par exemple, de circuler sur les voies, les voies réservées parce qu'effectivement c'est pour un désengorgement de trafic.

Et on dirait qu'au Québec on est à l'envers, on regarde tellement ça comme un loisir, uniquement comme un loisir, qu'on oublie que ça risque d'être une solution dans le futur, ça risque... Plusieurs pays d'Europe, entre autres, avantagent la moto, entre autres où il y a des taxes qui sont chargées aux autos mais pas aux motos. Pourquoi? Parce que la moto: désengorgement urbain, désengorgement de stationnement, etc. Et ici c'est tout à fait l'inverse, on essaie de trouver diverses solutions.

Mais, écoutez, quand vous êtes rendus avec une interdiction de circuler dans une ville, vous ne pouvez pas considérer votre véhicule comme un moyen de transport, donc vous vous considérez comme marginal. Effectivement, on considère qu'il y a un certain harcèlement ou, à tout le moins, une certaine vision négative qui nous fait très, très mal.

M. Deslières: Mais, M. Noiseux, on va poursuivre. Dans le fond, vous me dites: Ce n'est pas normal, contrairement à d'autres sociétés; il y a donc un gros préjugé, là, l'opinion publique vous est défavorable. Il a dû y avoir des faits, il a dû y avoir des faits qui ont causé cette opinion ou ce préjugé qu'il y a envers vous puis qu'ont les personnes envers vous.

M. Noiseux (Normand): On doit dire que particulièrement...

M. Deslières: Allez-y, allez-y.

M. Noiseux (Normand): On doit dire que particulièrement, au Québec, ce qui s'est passé dans les années quatre-vingt-dix avec certains groupes nous a fait une publicité négative incroyable. On nous appelle encore régulièrement des motards. Nous ne sommes pas des motards, nous sommes des motocyclistes. Est-ce qu'on appelle quelqu'un de criminel un automobiliste criminalisé? Pourquoi on nous appelle les motards? Pourquoi on appelle aussi les motards criminalisés? On nous a fait une très, très mauvaise presse, et, à partir de ce moment-là, on vit avec cette image-là, malheureusement. Et on doit avouer et on avoue tout à fait que certains motocyclistes ont aussi un comportement qui, face à la population, n'est pas non plus très, très positif, mais ce n'est pas la majorité.

M. Deslières: Mais y a-tu moyen de cerner cette gang-là, là, qui vous fait tort, pour dire: Aïe! Les gars, les filles, qu'est-ce qui arrive, là? Nous autres, on est des citoyens — vous le marquez, là — tout à fait corrects, 50 000 \$ par année, qui travaillent. Ce sont des automobilistes, hein, pour la plupart aussi, là, qui travaillent, tout ça. Y a-tu moyen chez vous de les calmer, de les attacher puis leur dire: Aïe!... Non, mais je suis sérieux, là, parce que vous voyez le désastre, vous voyez les torts. Moi, je suis persuadé que... il y a 140 000 motocyclistes — vous me corrigez, là — 124 000 ou 130 000, là, vous, dans votre fédération, vous en avez plusieurs dizaines, là, je suis persuadé, moi, que ce sont des hommes et des femmes, des citoyens tout à fait corrects. Mais comment se fait-il...

Et là vous voyez venir toute l'affaire de la SAAQ, là, comment est-ce qu'ils conduisent leur affaire. On les attend. Je suis bien d'accord avec le député de LaFontaine, on les attend le 10, 11... Mais le problème, c'est que le gouvernement a tout confié ses responsabilités avec la loi n° 55, alors ils vont pouvoir faire ce qu'ils veulent. Mais on verra, on verra sur ça.

M. Noiseux, y a-tu moyen, là, de cerner ça, là, pour vous, là? Je vous tends la perche, là. Parce qu'il y a un gros préjugé, on le sent. Et d'ailleurs j'ai posé la question aux gens de la SQ et aux gens de la Fédération des policiers... des syndicats des policiers. Ils ont dit: Non, non. Eux autres, ces gens-là, tout est bien correct.

Bien oui, il y en a qui dérapent, puis tout ça, tu sais, comme n'importe quel citoyen, tu sais, là, dans... Mais ils disent: L'ensemble, c'est correct, c'est parfait, on a des bons rapports, tout ça. Comment se fait-il que ce préjugé-là demeure ancré dans l'opinion publique?

Le Président (M. Pinard): M. Noiseux, commentaires?

M. Noiseux (Normand): Enfin, nous sommes effectivement 141 000 motocyclistes.

M. Deslières: 141 000, oui.

M. Noiseux (Normand): En fait, ce qu'on essaie de faire, c'est qu'on essaie de... Évidemment, à la mesure de nos moyens, il faut nous dire que notre capacité de rejoindre l'ensemble des motocyclistes québécois est quand même relativement limitée. Le seul couloir pour rejoindre tous les motocyclistes serait à travers la SAAQ, à travers les immatriculations, etc. Sinon, on est pratiquement incapables de rejoindre tous ces gens-là parce qu'il y a quand même un bon nombre de motocyclistes qui sont, dans le jargon, ce qu'on appelle des «loners», qui sont des gens qui n'appartiennent à aucune association, donc, eux, on est incapables de les rejoindre.

Derrière, voilà maintenant deux ou trois semaines, on a fait une conférence de presse pour annoncer à la population que le monde motocycliste voulait se prendre en main sur la question du bruit. Ce sont des genres d'action qu'on veut prendre pour montrer à la population qu'on veut se prendre en main parce que les motocyclistes font pression sur nous pour qu'on fasse disparaître ou minimiser ces gens-là qui dérangent tout le monde. Donc, on l'essaie mais malheureusement à la mesure de nos moyens.

M. Deslières: Bravo pour...

Le Président (M. Pinard): ...complémentaire, M. le député?

M. Deslières: Oui, merci. Bravo pour l'initiative, hein! C'est très bien. Je vous rejoins sur vos commentaires dans votre mémoire, à la page 32. On parle des rapports d'accidents. Parce qu'il est vrai que... Je regardais ça: à chaque fois qu'il y a un accident qui concerne un motocycliste, on dit: C'est de sa faute.

Puis c'est vrai, vous avez raison qu'on... Moi, j'ai découvert ça dans la salle de lecture. Effectivement, vous dites: «À la lumière des informations connues à ce jour, la [société] ne [possédait] pas les statistiques permettant de connaître les situations d'accidents où la faute est attribuable au conducteur de l'autre véhicule.» Puis c'est vrai que la manière qu'on a présentée la lecture, et particulièrement la SAAQ, on vous rend responsables: tous les accidents, c'est de votre faute.

Et regardez bien ce que dit le ministère du Québec, à la page 21, «Les motocyclistes». Regardez bien, il y a une contradiction extraordinaire, là: «Depuis cinq ans, les principales causes d'accidents de motocyclistes sont la vitesse, la difficulté des automobilistes à percevoir les motos sur la route et enfin l'inattention ou la distraction.» Mais, elle, la SAAQ ne fait pas de distinction de ça:

motocyclette, problème, fait un show dans les journaux — paf! — vous êtes responsables. Donc, on continue, on poursuit les préjugés contre vos membres, contre cette pratique de la motocyclette.

M. Noiseux (Normand): Oui, absolument. Effectivement, on doit remarquer cette situation-là. Et la problématique, on l'avait vue quand on a discuté avec le Bureau du coroner, où il nous discutait justement que la ventilation des causes d'accidents sur les constats policiers n'était pas suffisamment grande...

M. Deslières: Exact.

M. Noiseux (Normand): ...et, dans bien des cas, la vitesse est prise par défaut. Donc, on ne trouve pas d'autre raison, donc on dit: Ça doit être la vitesse.

Le Président (M. Pinard): O.K...

M. Deslières: Parce que vous avez un atout, M. Noiseux, puis...

Le Président (M. Pinard): Rapidement, s'il vous plaît, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, M. le Président. Ça passe donc vite, hein? C'est incroyable, hein?

Le Président (M. Pinard): C'est parce qu'il y a également d'autres collègues qui désirent...

M. Deslières: Oui. Effectivement, sur le plan du réseau routier, vous n'en demandez pas beaucoup au réseau routier, vous. Et, au niveau environnemental, vous êtes pas mal plus performants que les autos, les camions, etc. Mais ça, ça, on dirait que ça ne joue pas en votre faveur, on n'en tient pas compte dans l'évaluation globale. Puis il faudrait en tenir compte, moi, je pense, il faudrait en tenir compte. On va poser des questions aux autres personnes qui vont vous suivre jeudi puis mardi.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, je vais faire quelques réflexions, après ça je vous poserai la question. Ici, aujourd'hui, il ne faudrait pas quand même, là, s'envoyer trop de fleurs puis essayer de dire qu'on vous accompagne puis on va vous aider. Il faut penser à une chose, là: Si on est dans la situation où on est aujourd'hui, c'est que les gouvernements précédents, ils ont vidé la caisse de la SAAQ puis là il faut trouver un moyen.

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

M. Grondin: Vous avez été visés comme bien d'autres.

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

M. Grondin: C'est une réflexion, mon cher... M. le Président.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Parce que j'ai fait une mise en garde en début.

M. Grondin: O.K. Tout à l'heure, mon collègue a parlé des motards criminalisés. Dans ce milieu-là, vous qui conduisez des motos, j'imagine que vous n'êtes même pas intéressés de les interpeller, ces gens-là, pour essayer de leur dire de suivre les règles comme les autres, parce que souvent ça doit être ces gens-là qui conduisent le plus vite et puis qui se foutent à peu près de toutes les règles possibles, là, qu'on a au Québec.

Puis j'aurais aimé aussi voir sur la conduite, là, des motos qu'est-ce qui arrive avec des fois les animaux qui traversent la... les marmottes, les chevreuils. Est-ce que vous êtes souvent impliqués là-dedans comme on le vit en auto? Ça occasionne-tu des pertes de contrôle?

Le Président (M. Pinard): M. Noiseux.

M. Noiseux (Normand): Alors, si vous permettez, sur votre premier volet de la question, je n'irai pas trop loin parce que je ne veux pas porter de jugement, mais il faut savoir que, la plupart du temps, ces gens-là sont ceux qui suivent les normes de façon la plus rigoureuse, quoi qu'on en dise.

Malheureusement, on n'a pas la statistique à savoir quel est le pourcentage d'accidents qui sont causés par des animaux. On n'a pas cette statistique-là et on ne sait pas même si la SAAQ l'a. Peut-être qu'ils l'ont en détail. Nous, nous ne l'avons pas, malheureusement.

M. Grondin: Mais, quand vous conduisez une moto puis vous arrivez sur une marmotte, c'est quoi que...

Le Président (M. Pinard): Tu...

M. Grondin: Est-ce que vous essayez... Est-ce que c'est dangereux de perdre le contrôle? Est-ce que vous passez dessus?

Le Président (M. Pinard): Tu dérapes, tu dérapes.

● (17 h 50) ●

M. Noiseux (Normand): Bien, enfin, c'est là où, entre opérer une moto et maîtriser une moto, est la différence, et les cours qu'on vous parlait tantôt permettent justement de réagir. Ce que ça vous permet de faire, c'est de savoir comment réagir quand il y a des situations de péril, ce qu'un cours ordinaire, standard ne vous permettra pas. Il vous permet de partir votre moto puis de fonctionner avec, c'est tout.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf, s'il vous plaît.

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Alors, je vous remercie d'être présents avec nous. Je me permettrais quand même une petite mise au point. Tantôt, mon collègue de Beauharnois disait qu'on ne vous avait pas invités lors de la rencontre de la SAAQ. Je vous dirais: Fiez-vous sur nous. Je veux dire, depuis déjà plusieurs

mois, j'ai des concitoyens qui me font part de leurs préoccupations, et, avec le message que vous avez aujourd'hui, je veux juste vous dire qu'on va être le porte-parole de nos citoyens motocyclistes. Alors, vous n'avez pas besoin d'être là, rassurez-vous, on va faire la job.

Cela étant établi, je suis d'accord avec vous sur le fait que les jeunes motocyclistes de 25 ans et moins, là, de moins de 25 ans, il y a eu une diminution quand même importante du nombre de décès. Alors, ça corrobore les dires que vous avez exprimés tantôt, à savoir que ce n'est pas les jeunes qui causent vraiment le problème, puis ce sont eux d'habitude qui ont les modèles les plus rapides normalement, alors il y a plus une tendance vers une utilisation généralisée, là, des motocyclettes par l'ensemble de la population. Je voulais savoir: Parmi vos membres, combien il y en a qui ont moins de 25 ans?

M. Noiseux (Normand): Oh! Je n'ai pas ce chiffre-là malheureusement, mais on imagine que ça doit être à peu près à la proportion, là, de ce que donnent les statistiques de la SAAQ. C'est assez représentatif, là. Je n'ai pas le chiffre avec moi, mais ça doit être assez représentatif dans les mêmes ordres de grandeur.

M. Soucy: Oui? O.K. Pour en revenir au fait des cinémomètres, on sait très bien, puis ça a été démontré dans toutes les études, que le fait d'appréhender une rencontre avec une voiture de police, ça fait lever le pied. Alors, on sait qu'il y a... bon, on en voit moins souvent qu'avant ou du moins ils interviennent moins souvent qu'avant, alors je pensais que le fait d'introduire ça dans les endroits stratégiques où c'est plus particulièrement dangereux, ça pouvait aider à réduire les vitesses et diminuer comme ça les fatalités autant en motocyclette qu'en voiture.

Mais ma question: Est-ce qu'il n'y aurait pas des ajustements à faire sur la construction des motocyclettes pour les rendre plus visibles? Parce qu'il semble que ce soit un des éléments qui soient les plus relevés, là, dans les rapports. Les gens disent: Bon, on l'a mal perçue. Des fois même, moi-même, je suis sur la route, puis je ne suis pas certain est-ce que c'est une voiture ou une motocyclette qui arrive. Est-ce qu'il y a moyen d'intervenir sur la construction des motocyclettes pour les rendre plus visibles par les automobilistes?

Le Président (M. Pinard): M. Noiseux.

M. Noiseux (Normand): Oui, c'est une question de nature technologique. On imagine que les fabricants peuvent sûrement faire mieux. En fait, ils ont amélioré de façon très significative la construction des motocyclettes, on parle des freinages, etc., depuis les 10 ou 15 dernières années, c'est une évolution sans précédent. Maintenant, est-ce qu'on pourrait les rendre plus visibles? Nous, on pensait plutôt que, du côté automobile, si on pouvait rendre les gens vraiment plus à l'affût de cette problématique-là... Parce que, si on regarde le rapport MAIDS, si je me rappelle bien, les motocyclistes, lorsqu'ils sont en auto, ont beaucoup moins de collisions avec des motos que les automobilistes qui n'ont pas de moto. Donc, c'est un automatisme où ils regardent beaucoup plus, ils sont plus habitués de regarder leurs angles morts, donc peut-être qu'on développe un réflexe qui fait que tout le

monde, on peut regarder encore beaucoup mieux ce qui se passe.

M. Soucy: Donc, vous êtes d'accord aussi sur le fait que la formation, c'est un élément important, dans votre analyse?

M. Noiseux (Normand): C'est un élément primordial. Il faut quand même reconnaître que la motocyclette n'est pas une auto. Pour être capable de maîtriser une moto, il faut... On le reconnaît. Et c'est pour ça qu'on a tant insisté que les cours soient rendus obligatoires, parce qu'ils avaient été enlevés en 1997, puis on a tant insisté pour que les cours soient rendus obligatoires. Mais il reste quand même que, pendant quatre ou cinq ans, on a mis sur la route des gens qui n'avaient pas de cours de conduite, et aujourd'hui on vit avec ces gens-là, donc des gens qui ne sont peut-être pas capables de maîtriser des situations difficiles.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Soucy: Et finalement je vous dis merci pour la clause grand-père.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Une question brève: Que souhaiteriez-vous, dans une politique gouvernementale, pour justement diminuer les accidents? Est-ce que vous vous êtes fait une idée?

M. Noiseux (Normand): Non. Une politique gouvernementale, on s'attend à ce que les éléments forts soient mis sur les éléments de formation, de sensibilisation et de comment rejoindre la population motocycliste dans son ensemble. Parce que, comme on vous disait tantôt, on a beau faire de la formation, on a beau faire de la sensibilisation, si on rejoint 10 % de cette population-là, évidemment l'effet va être tout à fait minimal. Donc, il faut chercher ensemble, et c'est pour ça qu'on veut, à ce moment-là, être complices et partenaires avec les autorités pour regarder de quelle façon on pourrait passer cette information-là et la passer à tous les motocyclistes.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. Noiseux, les jeunes de 15 ans à 19 ans: en 1999, 138 victimes; 125, en 2000; 99, 2001; 76, 2002; 90, en 2003; 111, en 2004. 25 à 34 ans: 558, 518, 493 — et là voilà la hausse — 517, 547, 657. Je vais être plus cruel: 45 à 54 ans — ce n'est pas jeune, ça, là, là, c'est un âge, un âge où on a la maturité, l'expérience et on sait conduire: 295, 320 — attention! — 369, 435, 546, 600.

Ma question est la suivante: Chez les jeunes, personne ne peut acheter une moto et la conduire s'il n'a pas, d'abord et avant tout, suivi des cours. Est-ce exact?

M. Noiseux (Normand): Exact.

Le Président (M. Pinard): À 54 ans, je décide d'aller m'acheter un 850, un 1 100, un 1 500, un 1 800, pas de problème. Êtes-vous d'accord?

M. Noiseux (Normand): Exact, avec une nuance.

Le Président (M. Pinard): Je peux l'acheter.

M. Noiseux (Normand): Exact, avec une nuance, si vous me permettez.

Le Président (M. Pinard): La nuance, c'est que, si mon permis de conduire me donne la classe... c'est-à-dire qu'avant un certain moment tous ceux qui avaient un permis de conduire avaient droit aussi de conduire une moto. Est-ce exact?

M. Noiseux (Normand): Vous avez raison. Vous avez raison sur la question où ils peuvent conduire une moto. Par contre, il faut savoir que la cylindrée n'est pas nécessairement associée à la puissance du cylindre.

Le Président (M. Pinard): Monsieur, je ne suis pas là.

M. Noiseux (Normand): O.K.

Le Président (M. Pinard): Je ne suis pas là du tout. Un jeune, lui, on l'oblige à suivre un cours. Les résultats sont probants, les résultats sont positifs. Un type comme moi, je m'en vais chez mon détaillant, un ami, il me vend une 1 500. J'ai les moyens de l'acheter parce que j'ai l'âge, parce que j'ai une vie sociale, etc. Je l'achète, et là je présume, je présume que je suis assez bon pour conduire ça. Je ne suis pas de cours. J'ai le droit de m'en aller sur la route. Est-ce que vous croyez sincèrement que, moi, si je ne suis pas de cours avec une cylindrée, un 750, un 600, un 850 ou peu importe, je ne suis pas un danger public sur la route?

M. Noiseux (Normand): Ce que vous dites là, c'est d'ailleurs l'énoncé de notre première recommandation. C'est de ne plus laisser les gens aller sur la route s'ils n'ont pas une expérience pertinente de moto. Qu'ils aient acquis le permis avant 1978, je crois, où il y a eu la coupure... En fait, ce qu'on recommande effectivement, c'est que les gens devraient, s'ils ne sont pas capables de prouver qu'ils ont conduit une moto dans les x derniers mois — ça, ça reste à déterminer — ils devraient suivre un cours de conduite avant de finalement conduire une moto. On est tout à fait d'accord avec ça.

Le Président (M. Pinard): Depuis, depuis quand avez-vous mis cette recommandation-là de l'avant? Est-ce que c'est nouveau de cette année?

M. Noiseux (Normand): Absolument pas. C'est toujours...

Le Président (M. Pinard): Ça date de combien d'années?

M. Noiseux (Normand): Je pourrais juste demander à mon collègue qui est... je ne dirai pas «qui est plus vieux que moi», mais qui a plus de temps dans la... C'est ça, ça fait plusieurs années. Plusieurs années.

Le Président (M. Pinard): Non, mais vous comprenez, là, vous comprenez que les membres de la

commission sont conscients d'une chose. C'est que, nous, on a des statistiques, on a des chiffres. Et, dans l'esprit de la population du Québec, c'est toujours les jeunes qui sont les coupables. C'est évident qu'un jeune ne s'achètera pas un Goldwing, hein, il va s'acheter un Ninja. On est d'accord?

● (18 heures) ●

M. Noiseux (Normand): Pour une partie, oui. Pour une bonne partie.

Le Président (M. Pinard): Bon! Mais, dans l'esprit de la population, c'est toujours les jeunes qui sont les coupables. C'est toujours les jeunes qui ne savent pas conduire. C'est toujours les jeunes qui posent des actes répréhensibles. Si c'était le cas, on aurait 600 accidents avec les jeunes et non pas 100.

Alors, un citoyen qui a son permis de conduire qui lui donne le droit de s'acheter et de monter sur une moto sans suivre de cours, seriez-vous d'accord pour que la recommandation de la commission au ministre des Transports soit de lui demander carrément: Dorénavant, tous ceux qui vont acquérir une moto devront suivre un cours de conduite de moto avant de s'en aller sur la route?

M. Noiseux (Normand): Écoutez, on est tout à fait, on est tout à fait d'accord avec ça parce que ce serait incohérent de ne pas être d'accord compte tenu qu'on dit que la première chose qui est importante pour le motocycliste, c'est la formation. Donc, c'est sûr qu'on est d'accord à 100 % avec ça.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Merci infiniment, merci d'être venus nous rencontrer, et nul doute que vos propos seront retenus par les membres de la commission.

J'invite immédiatement les gens de la commission... Demain matin, il y a un changement, le ministre des Transports sera présent à 11 heures. Et, pour les gens, pour les gens qui nous écoutent, j'invite de prendre le site Web de l'Assemblée nationale et de répondre au questionnaire qui est sur le site Web, questionnaire qui permettrait aux membres de la commission de bel et bien connaître les intentions et les idées des citoyens et citoyennes concernant les quatre points qui sont débattus.

Alors, j'ajourne les travaux à demain matin, 9 h 30, ici même.

(Fin de la séance à 18 h 2)