



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 23 mars 2006 — Vol. 39 N° 3

Consultations particulières sur le document intitulé
*La sécurité routière au Québec: les cellulaires au
volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les
conditions hivernales (3)*

**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 jeudi 23 mars 2006 — Vol. 39 N° 3

Table des matières

Auditions (suite)

Regroupement de l'industrie de l'affichage au Québec	1
M. Matt Sundeen	8
Association des policières et policiers provinciaux du Québec (APPQ)	13
M. Michel Després	20

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président
M. Tony Tomassi, vice-président

M. Jean-Pierre Soucy
M. Serge Deslières
M. Janvier Grondin
Mme Agnès Maltais
M. Norbert Morin

- * M. Jean-Claude Henri, Regroupement de l'industrie de l'affichage au Québec
- * M. Jeannot Lefebvre, idem
- * M. Sylvain Lanoix, idem
- * M. Pierre Prévost, idem
- * M. Frédéric Deslongchamps, idem
- * M. Jean-Guy Dagenais, APPQ
- * M. Robert Castiglio, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 23 mars 2006 — Vol. 39 N° 3

**Consultations particulières sur le document intitulé
*La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant,
la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales* (3)**

(Neuf heures trente-neuf minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, bienvenue à cette troisième journée d'auditions de la Commission des transports et de l'environnement sur la sécurité routière. Alors, je constate, M. le secrétaire, que nous avons quorum et je déclare la séance ouverte. Je demande à toutes les personnes qui sont dans cette salle de bien vouloir mettre à «off» vos fameux cellulaires, parce que j'imagine que tout le monde en a un.

Je rappelle le mandat de la commission, qui est 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 aujourd'hui?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. D'abord, je vous rappelle que M. Thériault (Masson) est remplacé par M. Lelièvre (Gaspé) pour la durée du mandat et que M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par Mme Maltais (Taschereau).

● (9 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, en vertu de l'article 130, est-ce que la commission est d'accord pour le remplacement pour la durée de la séance? Est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: Pardon?

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a consentement pour le remplacement de M. Tremblay par Mme Maltais pour la durée de la séance? Vous allez y réfléchir? Alors, consentement.

Alors, chers collègues, permettez-moi de vous introduire le Regroupement de l'industrie de l'affichage au Québec, qui est représenté ce matin par M. Pierre Prévost, président de P. Prévost Conseil inc. et conseiller du regroupement — bonjour, monsieur — de M. Frédéric Deslongchamps, directeur immobilier, Affichage Astral Media — bonjour, monsieur — Jean Ringuette, qui est vice-président exécutif aux opérations, Affichage Pattison — M. Ringuette, bonjour — M. Jeannot Lefebvre, directeur immobilier, Viacom Affichage, porte-parole du regroupement — bonjour, monsieur — et Me Sylvain Lanoix, conseiller juridique du regroupement. Bonjour. Et j'apprécierai qu'on me présente...

M. Henri (Jean-Claude): Jean-Claude Henri, vice-président-directeur général de la société Pattison Affichage, à Montréal.

Le Président (M. Pinard): Jean-Claude Henri.

M. Henri (Jean-Claude): Tout à fait.

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Soucy: ...il manque sûrement quelqu'un.

Le Président (M. Pinard): Oui, c'est ça, M. Jean-Claude Henri. M. Jean-Claude Henri et une personne qui est à l'arrière. O.K.? Alors, je vous prierais de bien vouloir vous identifier, le porte-parole officiel, pour les fins de l'enregistrement et nous livrer votre mémoire. Par la suite, nous allons discuter avec vous des deux côtés de cette Chambre. Alors, qui va livrer le mémoire?

Auditions (suite)

**Regroupement de l'industrie
de l'affichage au Québec**

M. Lefebvre (Jeannot): M. le Président de la commission, Mmes et MM. les membres, le regroupement que nous représentons est formé de quatre firmes, les trois présentes ce matin ainsi que l'entreprise Enseignes Pattison. Ensemble, ces quatre firmes représentent environ 95 % de l'activité d'affichage publicitaire au Québec. Nous employons environ 500 personnes, dont une bonne majorité de personnel qualifié. Entre autres, nous pensons à la conception graphiste, aux gens qui oeuvrent en recherche et en marketing. Les retombées de notre activité sont de l'ordre de 75 millions annuellement, dont plus de 10 millions prennent le chemin du Trésor québécois au titre des différents impôts et taxes.

Je voudrais maintenant vous remercier de l'intérêt que vous avez porté au message livré par notre regroupement à l'égard de la sécurité routière. Bien qu'à première vue notre industrie ne semble pas interpellée par les questions précises qui font l'objet de votre document de consultation de décembre 2005, il en va autrement à divers titres. Ainsi, les questions d'appréciation en matière de ce qui contribue à la sécurité routière ou, à l'inverse, de ce qui contribue à l'insécurité routière ne nous sont pas étrangères. Notre industrie est même familière de ces débats. Puisque l'activité d'affichage accompagne les routes pratiquement depuis leur création, il a longtemps été estimé par diverses autorités publiques que l'affichage incontrôlé serait une source de distraction pour les usagers de la route et qu'il fallait en conséquence limiter cette activité.

Au Québec comme ailleurs, nous avons vu s'ériger graduellement un ensemble de règles pour encadrer l'activité d'affichage. Les deux lois sur l'affichage le long des routes, les dispositions prévues au Code de la sécurité routière ainsi que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ne sont que les exemples les plus récents.

C'est probablement parce que notre industrie faisait face à un certain degré d'incompréhension, sinon de préjugé, que nous avons cherché à documenter l'effet de l'affichage sur les usagers de la route. Les études les plus récentes sur ce sujet ont été résumées en annexe au

mémoire que nous vous avons fait parvenir. Aujourd'hui, nous déposons au profit de la commission un cartable reprenant ces études dans leur intégralité, copies qui vous seront transmises ou que vous avez déjà reçues. En un mot, ces études concluent toutes, par le recours à des méthodologies différentes, que l'affichage ne cause pas d'accidents sur nos routes. Pour certains, cela va sans dire, mais il est toujours plus prudent de se redire certaines vérités.

Notre industrie est également familière à d'autres usages que je qualifierai de plus positifs. En effet, les afficheurs publicitaires ont développé une tradition maintenant bien ancrée de contribution à diverses campagnes sociétales ou caritatives. Que ce soit par le don d'espace publicitaire, par des contributions monétaires ou par quelque autre moyen, nos entreprises participent au développement du bien-être de la société québécoise. Et ce matin nous avons le plaisir de vous annoncer que le regroupement mettra 1 million de dollars disponible en espace publicitaire pour toute campagne pouvant s'adresser à la sécurité routière. Cette habitude découle sans doute du fait que, contrairement à beaucoup d'autres médias, magazines, télévision, radio, téléphonie, avec lesquels nous sommes en concurrence, l'affichage existe par le biais d'une présence physique localisée, ce qui nous amène à développer des liens étroits avec les collectivités locales.

Je terminerai cette brève présentation par le rappel de la volonté de notre regroupement de contribuer le plus positivement possible à toute campagne sociétale ciblant les usagers de la route, dont l'émission que je vous disais précédemment de 1 million de dollars pour l'accompagner. Notre industrie vit et se développe de la proximité qu'elle entretient avec les routes et leurs usagers, et nous estimons normal de tenter de contribuer à faire de nos routes des endroits sécuritaires. Bien que le bilan routier se soit constamment amélioré au Québec depuis que des campagnes de sensibilisation sont menées périodiquement, il est sûrement possible de faire mieux et de viser le zéro accident, du moins sur certains tronçons de route.

Je vous remercie de votre attention. Mes collègues et moi-même sommes maintenant disponibles pour échanger avec vous sur divers points.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Lefebvre.

Alors, nous allons immédiatement débiter notre échange, et je céderai la parole au vice-président de la commission, le député de LaFontaine. Alors, M. le député.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. Lefebvre et les gens qui vous accompagnent, tout d'abord, je vous dirais qu'il faudrait peut-être vous inviter un peu plus souvent quand vous nous annoncez des bonnes nouvelles comme aujourd'hui. Vous voulez participer à la sécurité routière. Il faudrait peut-être vous inviter un peu plus souvent, on aurait des belles campagnes.

En tout premier lieu, je voudrais vous dire que je suis... peut-être que j'ai un penchant favorable à votre cause. L'affichage routier à mon avis n'est pas vraiment une cause d'accident ou de distraction majeure. Je sais qu'on a eu des invités, durant les deux jours que nous avons été ici, dont Dr Dingus, du Virginia Technology Institute, qui est venu dire qu'il y a beaucoup d'autres éléments, dans une voiture, de distraction pour un

conducteur automobile qui font en sorte que cela pourrait causer des accidents. À part peut-être des réclames publicitaires comme nous avons eu la chance, nous, à Montréal, d'avoir, avec une chanteuse célèbre, qui auraient pu peut-être causer des distractions majeures à certains conducteurs... Vous nous dites dans votre mémoire — et je sais que vous allez déposer ou vous nous avez déposé la liste des études qui démontrent — qu'il n'y a pas de cause à effet sur l'affichage sur le long des autoroutes sur la sécurité routière, de cause d'accident.

Je sais que vous entretenez quand même des discussions avec le ministère des Transports à ce sujet. Est-ce qu'eux, de leur côté, vous ont déjà déposé des études démontrant le contraire de ce que vous affirmez, vous, dans les études que vous déposez? Alors, je voulais savoir si eux, de leur côté, pour inciter ou pour essayer de vendre l'idée que l'affichage peut être une cause d'accident, est-ce qu'eux ont des études qui démontrent cet aspect de cause à effet sur l'affichage et la sécurité routière.

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

M. Lefebvre (Jeannot): M. le Président, si vous permettez, je vais passer la parole à Me Sylvain Lanoix.

Le Président (M. Pinard): Me Lanoix.

● (9 h 50) ●

M. Lanoix (Sylvain): Oui. Alors, sur cette question-là spécifique, le ministère des Transports, à notre connaissance, nous a mentionné uniquement une étude du Pr Bergeron, qui est rattaché au laboratoire, là, de sécurité routière de l'Université de Montréal, qui était par contre une étude basée uniquement sur des modèles théoriques, c'est-à-dire des... M. Bergeron a une formation en psychologie si je ne m'abuse, et donc n'était basée sur aucune étude empirique. Et on a simplement appliqué certains grands principes qui se retrouvent dans la littérature pour pouvoir arriver à la conclusion que l'affichage pouvait théoriquement avoir un certain impact sur le niveau de concentration des conducteurs. Ceci dit, les études empiriques qui ont porté directement sur cette question, et dont on vous a établi les trois plus récentes en annexe du mémoire, vont directement à l'encontre de toute affirmation à l'effet qu'il pourrait exister un lien entre la présence de publicité le long des routes et un impact sur le niveau d'accidents.

Alors, dès qu'on veut aller plus loin et qu'on examine les études qui sont allées sur le terrain, entre autres, si on regarde l'étude de Virginia Tech, qui s'est également prononcée spécifiquement sur cette question-là, une étude récente de 2003, on a carrément installé des caméras, on a demandé à 36 conducteurs de circuler sur un trajet de 35 milles sans leur dire exactement le pourquoi de l'étude, et on a testé des endroits où il y avait de la publicité, des endroits où il n'y avait rien, et on a regardé s'il y avait des modulations au niveau de la trajectoire, de la vitesse, du mouvement de l'oeil, et la conclusion de cette étude-là extrêmement exhaustive a été à l'effet qu'il n'y avait aucun impact. Alors, en conclusion, je vous dirais que, contre certaines études isolées purement théoriques que le ministère a mentionnées à l'industrie, l'industrie, elle, se base sur des études empiriques faites à grande échelle.

M. Tomassi: Diriez-vous que le MTQ base plutôt sa façon de réduire ou d'interdire l'affichage sur l'aspect esthétique ou visuel du paysage en général que sur un niveau de sécurité?

M. Lanoix (Sylvain): Ça semble être un objectif qui est sous-jacent, mais, lorsqu'on regarde les débats qui ont entouré l'adoption de la loi n° 129, il semblait que la sécurité routière était l'objectif premier. Et, lorsqu'on regarde la façon dont la loi n° 129, la loi qui prohibe l'affichage le long de certaines routes, la loi qui a été adoptée en 2000... on voit que la logique derrière ça est de cibler des endroits que le MTQ considère comme des endroits plus sensibles, les échangeurs, les intersections. Alors, on voit que ce n'était pas relié à des objectifs de paysage mais vraiment basé sur une théorie, sur une approche de la sécurité routière.

M. Tomassi: O.K. Je vais laisser la parole à mes collègues.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Merci, M. Lefebvre. Bienvenue à cette commission. Il semble être clair, là, qu'il n'y a pas de cause à effet. Je pense que ça a été établi par l'ensemble de la documentation qu'on a reçue. Cependant, la loi n° 129 est venue baliser tout ça. Est-ce que vous êtes en accord avec — comment je dirais ça? — la teneur de cette loi ou est-ce qu'on pourrait encore l'améliorer? Je comprends que vous êtes peut-être en conflit d'intérêts, là, mais...

M. Lefebvre (Jeannot): Vous pensez?

M. Deslières: C'est une question facile, là. On débute avec ça ce matin.

Le Président (M. Pinard): M. Lefebvre, profitez-en. Pour une fois que le député...

M. Deslières: Ça n'arrivera pas, là.

Le Président (M. Pinard): Pour une fois que le député de Beauharnois pose une question facile, allez-y.

M. Lefebvre (Jeannot): Non. Nous croyons, comme nous avons... Nous avons mentionné dans notre mémoire que nous sommes sensibles à la sécurité routière. Il va sans dire qu'il se peut que... Vous savez, des fois, dans des lois, il peut y avoir un débordement, et des fois on peut ratisser large, et on croit qu'il y a place à l'amélioration, à revoir et à discuter. Mais nous demeurons toujours très favorables à la sécurité et nous... Et d'ailleurs le regroupement a fait savoir de façon formelle au ministère des Transports son intention de travailler en étroite collaboration pour arriver justement à établir une loi, ou une future loi, ou une modulation des lois actuelles pour que ce soit favorable à l'ensemble et qu'on respecte les notions de sécurité routière.

M. Deslières: De façon plus précise, là, est-ce qu'on devrait maintenant enclencher le processus pour

réviser cette loi-là et pas attendre encore un an ou deux? Je comprends qu'elle n'est pas l'âge d'or, là, mais est-ce qu'on devrait...

M. Lefebvre (Jeannot): Pierre.

M. Deslières: Parce que, si on veut arriver à des résultats, c'est un processus qui est long. Ma question: Si on veut... dans un an, dans deux ans, trois ans, peut-être commencer...

M. Prévost (Pierre): Oui, tout à fait. Bien, écoutez, vous avez raison, mais c'est déjà commencé, ce processus-là, depuis le lendemain de l'adoption de 129, qui devait être une loi à portée de très, très, très courte durée, qui a eu un effet un peu de... Comment je dirais? À l'époque, on parlait plus de l'introduction d'un moratoire, mais là ça fait plus de cinq ans que l'industrie est coincée avec une loi dont on dit quelle va être, de six mois en six mois, révisée, dont on dit que possiblement les aspects rétroactifs pourraient être abolis. Mais là, pour l'instant, pour eux, leur cadre légal, c'est qu'il y a des aspects rétroactifs. C'est très, très irritant et c'est très rare qu'on voit ça dans une loi à portée générale, là.

Donc, il y a des discussions actuellement avec le ministère des Transports, de la part du regroupement, qui ont été entreprises il y a quelques mois. Ça ne va pas peut-être à la vitesse qu'on souhaiterait, mais ça avance. Et par ailleurs on sait que le ministère des Transports doit normalement sortir un document de consultation visant à réviser ces deux lois, parce qu'il y a deux lois sur l'affichage, le milieu plus rural et milieu urbain. Alors, normalement, on devrait tout faire coïncider ça s'il y a de la bonne volonté de part et d'autre, là, puis arriver à ce qu'on partage la route de façon intelligente, tout le monde.

M. Deslières: Puisqu'on est dans les questions faciles ce matin et que vous êtes les professionnels dans l'affichage, tout ça, que pensez-vous de la signalisation au Québec? Vous avez 10 minutes pour répondre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Prévost (Pierre): La signalisation routière? La signalisation du MTQ?

M. Deslières: Allez, gênez-vous pas, hein!

Le Président (M. Pinard): J'apprécierais toutefois que vous vous identifiiez avant de prendre la parole. C'est tout simplement pour les fins d'enregistrement.

M. Deslières: Non, mais ma question, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît!

M. Deslières: Ah, excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Deslières: Non, mais ma question, je profite de votre passage, parce que, écoutez, je pense que, tous les collègues, on entend toutes sortes d'observations,

même des critiques, là, concernant cette signalisation pas à la bonne place, pas assez gros, pas le bon contenu, pas la bonne couleur, etc., et particulièrement aussi des touristes, hein, qui viennent, là. Sur cet aspect-là, c'est à peu près... par rapport à d'autres États, tout ça, je pense qu'on a du travail à faire. Qu'est-ce que vous en pensez-vous, vous, messieurs?

M. Lefebvre (Jeannot): Jeannot Lefebvre.

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

M. Lefebvre (Jeannot): Je pourrais vous donner mon opinion personnelle, à moi, ce que j'en pense, je me suis toujours posé la question: À quoi sert une signalisation? Est-ce qu'elle doit desservir, comme vous l'avez mentionné, le touriste, qui, lui, est à la recherche d'une information? Parce qu'en humains que nous sommes nous sommes des êtres d'habitudes, et on utilise sensiblement les mêmes chemins, et je vous demanderais, à chacun d'entre vous, de penser aux routes que vous utilisez sur une base régulière et de peut-être dire si vous êtes en mesure d'identifier la sortie que vous prenez tous les jours. Vous la prenez, mais elle devient importante possiblement pour le touriste, pour la personne qui recherche une information. Je vais faire une analogie avec la publicité avec l'affichage, c'est que vous n'êtes pas consommateur, vous n'êtes pas sur le point de vous procurer un nouveau véhicule, mais, dès l'instant, dès l'instant que vous allez être en mode de vouloir changer de véhicule, c'est fou comment vous allez vous rendre compte qu'il y a de la publicité qui parle des véhicules.

Donc, l'habitude que nous faisons, on circule... et il y a énormément... je pense que vous avez au-delà... au niveau du ministère des Transports, je pense qu'il y a au-delà de 1 000 pictogrammes différents d'identification. Alors ça, c'est juste ici, au Québec, là. Donc, je pense qu'au niveau de la signalisation nous ne sommes pas des spécialistes et je ne pense pas que nous allons dire au ministère que ça, ce n'est pas assez gros, ça, c'est trop petit, ça, c'est trop proche, mais en quelque part il se peut qu'il y en ait peut-être beaucoup, il se peut que ce soit pour la minorité des gens qui cherchent un endroit plus précis sur la route, telle sortie, le nom de la route.

Vous savez, quand vous êtes sur l'autoroute 20 et que vous voyez peut-être une centaine de pictogrammes qui annoncent l'autoroute 20, peut-être qu'après la cinquième fois on doit le savoir, que nous sommes sur l'autoroute 20, si on n'a pas pris de sortie, si on est toujours sur la même route. Alors, est-ce qu'il y en a trop? Est-ce qu'il n'y en a pas assez? Il y a probablement beaucoup de professionnels qui pourraient se prononcer là-dessus. Mais toujours est-il, rappelez-vous que l'être humain est un être d'habitudes. Et, lorsqu'on passe toujours... on prend toujours les mêmes chemins, il y a probablement 10 rues que vous coupez, puis vous seriez peut-être embêté de m'en nommer cinq que vous croisez chaque jour, puis pourtant ils sont identifiés, que vous allez grossir ou rapetisser. C'est juste parce que vous n'avez pas d'intérêt, vous passez là, c'est un chemin, c'est une route que vous utilisez.

● (10 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député. Avant de céder la parole du côté ministériel, j'aimerais m'introduire un peu dans cette discussion-là, ce matin.

Tout à l'heure, à l'introduction, le député de LaFontaine, le vice-président de la commission, a parlé d'un panneau, d'une affiche à Montréal...

M. Tomassi: Je l'avais aimé.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Et, moi, là-dessus, je voudrais vous demander carrément: Vous savez, l'ensemble des professions, au Québec... et je pense que c'est une profession, c'est une industrie, ce que vous faites, mais chacune des professions se doit d'établir et de déposer un code d'éthique, un code qui va mentionner, par exemple, aux notaires quelles sont les règles qu'ils doivent observer, jusqu'où ils peuvent aller, ce qu'il ne faut pas faire. Et j'aimerais savoir d'abord, pour les membres de la commission, est-ce que votre association a donné un contrat ou un mandat à un professionnel de rédiger pour vous un code d'éthique? Est-ce que c'est dans vos plans ou est-ce que vous en avez déjà un? Première question.

M. Lefebvre (Jeannot): M. le Président, Jeannot Lefebvre.

Notre industrie, chacune des entreprises du regroupement, nous avons tous un code d'éthique, et je vous dirai: Vous seriez surpris de voir le nombre de créatifs que nous recevons, qui n'ont jamais vu le jour, qui ne seront jamais affichés. Il faut comprendre également que notre société, elle a évolué, et il peut arriver à l'occasion que, pour certaines personnes, certains créatifs peuvent amener une réaction. Mais, d'entrée de jeu, mes partenaires tout comme nous, nous nous faisons un devoir de vérifier le contenu, ce que c'est.

Et, si vous me permettez, je vais revenir à votre... le fameux panneau de notre chanteuse Marie-Chantal Toupin, qui, soit dit en passant, a été affiché seulement deux jours. Un seul endroit: pont Jacques-Cartier, deux jours. Ça fait à peu près tout près de... pas loin de 10 ans, et tout le monde en parle encore. C'est ce qu'on appelle une publicité très efficace, soit dit en passant.

Le Président (M. Pinard): Depuis ce temps-là, elle est fort connue.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lefebvre (Jeannot): Oui, effectivement. Il y a tout un contexte qui entoure cette situation.

Le Président (M. Pinard): ...une complémentaire.

M. Lefebvre (Jeannot): Oui.

Le Président (M. Pinard): Parce que je voudrais vous demander: Supposons, par exemple, qu'une des firmes, Pattison ou peu importe, là, décidait, avec son client qui lui est propre, de mettre de l'avant une publicité, est-ce que cette publicité-là... est-ce que votre association réglemente ou peut faire en sorte de faire retirer une publicité qui ne serait pas conforme à un code d'éthique et de morale que l'association a? M. le président ou maître ou peu importe, là, j'aimerais tout simplement qu'on s'identifie.

M. Lefebvre (Jeannot): Oui. Si vous permettez, je vais céder la parole à M. Pierre Prévost.

M. Prévost (Pierre): Oui. Pierre Prévost.

Donc, il faut comprendre une chose: le Regroupement de l'industrie de l'affichage au Québec est une association qui est très jeune, elle ne fait que commencer, si on peut dire. Il n'y a jamais eu véritablement de culture, dans cette industrie-là, de mettre en commun des problématiques, notamment des problématiques relatives à l'application des lois ou à l'application d'un code d'éthique ou un code de conduite. Chaque compagnie qui est membre de ce regroupement — donc les quatre compagnies en question qui sont la presque totalité des afficheurs de publicité au Québec — a chacun son code de conduite.

Je pense que M. Deslongchamps, ici, me montrait ça à l'instant. Je ne sais pas si, Frédéric, tu veux...

M. Deslongchamps (Frédéric): Oui, tout à fait.

M. Prévost (Pierre): ...expliquer un peu votre code de conduite chez Astral. Vous allez comprendre.

M. Deslongchamps (Frédéric): Donc, en fait vous allez voir, je pourrai vous citer quelques éléments du code de conduite qui s'applique spécifiquement aux afficheurs, donc les gens qui ont un camion et qui vont poser le papier, si vous voulez, sur les panneaux publicitaires. Donc, on dit, entre autres, que ces équipes-là, elles doivent respecter les règlements routiers... tous les règlements du Code de la route sont respectés: limites de vitesse, règles de stationnement, porter la ceinture. Au niveau des opérations comme telles, les cônes de sécurité sont placés de manière à protéger le site d'affichage et à favoriser une circulation routière sans encombre.

Un élément parmi tant d'autres, les règlements de sécurité vis-à-vis la CSST: utilisation d'une échelle, la technique d'accès à la passerelle, l'utilisation des harnais de sécurité pour pas que ces gens-là tombent et qu'il arrive des incidents. Donc, il y a une série de procédures, de normes qui sont imposées aux gens, aux employés qui vont se promener pour faire l'affichage des panneaux. Donc, c'est un exemple de normes de sécurité.

Le Président (M. Pinard): Et, nous, je pense qu'on est rendus à un niveau un petit peu plus élevé au niveau de la discussion, là. Le panneau comme tel, qu'est-ce qui réglemente? Est-ce que vous avez une réglementation sur l'affichage: quelle sorte d'affichage qui doit être fait, jusqu'où l'affichage peut aller? Est-ce que, par exemple... Parce que, là, on parle de sécurité routière, là, mais je vais vous avouer bien franchement que, si je roulais sur l'autoroute 40 et que j'arrivais devant un panneau me montrant par exemple une femme complètement nue avec une bouteille de parfum dans le coin, là, je t'avoue que je ne verrais peut-être pas la bouteille, d'accord? mais, comme à peu près tous les hommes au Québec, je regarderais drôlement... je regarderais longuement, longuement, l'image, de sorte que...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): ...de sorte que je peux devenir un danger public sur la route. Comprenez-vous?

Alors, c'est là la question que je vous pose. Est-ce que vous avez un code d'éthique? Est-ce que vous êtes réglementés par une loi ou par des règlements qui stipulent, par exemple, qu'il ne doit pas y avoir aucun nu sur une annonce publicitaire ou peu importe? Est-ce que vous avez le droit d'inciter à la violence? Est-ce que... Comprenez-vous ce que je veux dire? C'est là, là, ma question, tout à l'heure, sur le code d'éthique et de morale.

M. Lefebvre (Jeannot): M. le Président, je vais céder la parole à M. Jean-Claude Henri, de Pattison.

Le Président (M. Pinard): M. Henri.

M. Henri (Jean-Claude): M. le Président, Jean-Claude Henri, Pattison Montréal. Effectivement, nous avons un rôle de responsables en tant que citoyens corporatifs qui communiquons avec une population. Les créatifs que nous affichons nous parviennent tous au préalable avant que le contrat soit exécuté dans la rue ou affiché. Nous avons la liberté totale, en tant qu'opérateur d'affiches, de régir, d'afficher ou de prendre ou refuser cette publicité-là, si on la juge hors normes, pour toutes sortes de raisons. Et, si jamais il y avait un doute plus haut, on consulte l'Office des normes de la publicité du Québec. Nous avons un organisme qui va se charger de vérifier la propension de problématiques qu'on puisse avoir sur un certain créatif d'affichage qui serait peut-être, par exemple, osé. Alors, on va même à la rigueur s'autoconsulter entre afficheurs pour s'assurer de la bonne livraison d'une bonne qualité de créatifs qui ne soient pas en dehors des normes pour la population.

Le Président (M. Pinard): Vous nous avez parlé, M. Henri, de l'Office des normes...

M. Henri (Jean-Claude): ...de la publicité du Québec...

Le Président (M. Pinard): ...de la publicité du Québec...

M. Henri (Jean-Claude): ...dont les bureaux sont situés à Montréal.

Le Président (M. Pinard): Et ça, ça relève de quel ministère? Communications?

M. Henri (Jean-Claude): C'est subventionné tout simplement par l'industrie de la communication. C'est un organisme privé, O.K., à Montréal.

Le Président (M. Pinard): C'est un organisme privé.

M. Henri (Jean-Claude): Oui, et qui est régi par l'ensemble des agences de publicité, opérateurs d'affichage. Tout le monde des communications sont partie prise de cette association-là. Et on la consulte au besoin, pour toutes sortes de raisons d'éthique, comme je viens de vous mentionner.

Le Président (M. Pinard): Vous allez comprendre que je fais un parallèle avec ce qui est vécu au niveau de la radio. Il y a un organisme qui s'appelle le CRTC, qui gère.

M. Henri (Jean-Claude): Oui. Oui.

Le Président (M. Pinard): Je voulais vérifier quel était l'organisme qui gérât votre industrie. Vous me dites que c'est l'Office des normes...

M. Henri (Jean-Claude): ...de la publicité.

Le Président (M. Pinard): ...de la publicité du Québec?

M. Henri (Jean-Claude): Oui, effectivement.

Le Président (M. Pinard): Mais...

M. Henri (Jean-Claude): Et, comme la radio a le bureau...

Le Président (M. Pinard): Oui, je suis d'accord, mais là ce qui m'inquiète, c'est que vous me dites que c'est un organisme privé...

M. Henri (Jean-Claude): Oui.

Le Président (M. Pinard): ...qui n'est pas sous la responsabilité d'aucun organisme d'État, d'aucun ministère?

M. Henri (Jean-Claude): Non, c'est un organisme qu'on a autogéré nous-mêmes pour prévoir justement les situations...

Le Président (M. Pinard): Géré par l'entreprise elle-même, par l'industrie elle-même?

M. Henri (Jean-Claude): Oui, l'ensemble des communications du Québec... des communicateurs du Québec, qui regroupe autant les afficheurs que tous les autres groupes de communicateurs. En fait, les gestionnaires d'entreprises sont aussi responsables, tel que nous sommes dans notre fauteuil, à voir à la bonne démarche de ces dimensions-là.

● (10 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Écoutez, comme président de la commission, je dois vous dire qu'à ce stade-ci je pense que, sur l'ensemble du territoire au Québec... du Québec, je pense que l'industrie s'est vraiment bien autodisciplinée. Je tiens à le mentionner, je pense, au nom des membres de la commission.

Mais je vois là quand même... il y a quand même un risque, il y a quand même une épée que nous avons au-dessus de notre tête. Et là-dessus je vais vous demander la question: Est-ce que vous ne croyez pas qu'il devrait y avoir un organisme d'État, que ce soit par exemple le ministère des Communications ou autre, qui devrait chapeauter cet élément-là qui est la diffusion, le long des principales artères du Québec, de la publicité?

M. Henri (Jean-Claude): En fait, c'est un point. Mais, dans l'ensemble, jusqu'à ce jour, la démarche de cet organisme-là a donné d'excellents résultats et n'a pas amené de problématique hors contexte.

Le Président (M. Pinard): Sauf le panneau de Marie-Chantal Toupin, il n'y a pas eu d'autres incidents dans les 10, 15 dernières années?

M. Henri (Jean-Claude): Non. Non. Du tout. Et même, l'autre étape qu'on peut arriver à vivre si ça se produisait, certaines affiches qu'on peut afficher où il y aurait des appels téléphoniques de la population, à la première plainte on descend l'affichage tout simplement. On ne tolère aucune durée excessive d'une création qui n'est pas conforme aux yeux de la population.

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

M. Deslières: ...discipline, mais vous ne croyez pas qu'à un moment donné, là, c'est inégal sur l'ensemble du territoire? Enfin que, dans des régions, là, des fois, on voit une dizaine d'affiches, là, sur 300 pi, 400 pi, puis, à un autre moment donné, à cause des deux lois qui nous gouvernent bien sûr, vous ne trouvez pas que c'est inégal? Parce que, nous, on reçoit des plaintes de citoyens, hein?

Une voix: À l'effet...

M. Deslières: À l'effet qu'à un moment donné c'est... Trop, c'est trop, tu sais. Je pense... c'est ça, sur la 40, là, dans le coin de Portneuf, Champlain, il y a une dizaine d'affiches, là. Tous les commerces sont affichés. En l'espace de 500 pi, 600 pi, il y a une dizaine d'affiches.

M. Lefebvre (Jeannot): Jeannot Lefebvre. Je vous ferai remarquer que les panneaux qui sont là sont là de droit. C'est-à-dire que c'est en fonction de la réglementation municipale qui le permettait.

Les membres du regroupement dont toutefois ceux dont vous faites mention ne sont pas membres de notre regroupement, mais en principe toutes les structures publicitaires des quatre firmes présentes au niveau du regroupement, toutes les structures sont légales. Elles ont été implantées avec les permis en bonne et due forme avec la réglementation.

Il va sans dire aussi que vous savez comme moi que, dépendamment des municipalités, il pouvait y avoir des règles qui peuvent différer quant aux distances. Et c'est un peu dans l'optique de la loi du gouvernement d'instaurer des distances entre des structures.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf, ensuite, M. le député de Beauce-Nord. Le temps, c'est moi qui en a pris trop, là.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. D'abord, j'aimerais ça que vous nous transmettiez, aux membres de la commission, les recommandations ou les suggestions que vous faites à l'égard du ministère des Transports, relativement aux modifications législatives que vous souhaitez. Je comprends que ça se discute actuellement entre fonctionnaires et vous-même, mais on n'est pas... en tout cas, moi, personnellement, je ne suis pas au courant, là, de vos demandes, puis je l'apprécierais. Étant donné que je suis membre de la commission depuis trois ans, je ne

sais même pas ce que vous faites. Alors, il me semble qu'on pourrait aider, éventuellement.

Deuxième commentaire ou du moins question: Est-ce que vous avez des avis sur les quatre sujets qui étaient l'objet de notre commission parlementaire, à savoir le cellulaire, les motocyclettes, conditions hivernales? Est-ce que vous avez des avis là-dessus à nous soumettre?

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

M. Lefebvre (Jeannot): Je vous remercie. Je demanderais à M. Prévost de vous répondre, s'il vous plaît.

M. Prévost (Pierre): Oui. Pierre Prévost. En fait, je pense qu'à l'analyse des discussions que vous avez eues avec vos invités des deux premiers jours d'audiences, ce qui ressort comme un point commun, c'est véritablement le besoin de sensibilisation, parce que, quand on s'adresse à des questions spécifiques, il y a des gens qui vont déposer des études qu'ils ont analysées sous un certain angle, par exemple la question du cellulaire au volant; il y en a d'autres qui vont déposer des études qu'ils analysent sous un autre angle, une autre... Alors là, pour vous, là, ça devient très difficile de prendre position là-dessus parce qu'effectivement vous dites: Bien là, on semble avoir une évidence scientifique de part et d'autre. Donc, ça devient très, très complexe.

La chose à l'analyse qu'on voit, qui est commune, c'est le besoin de sensibiliser les gens. Parce qu'on est dans une société très libre, hein, puis on est à l'ère des technologies personnelles, puis ça fait juste commencer, là. Il ne faut pas penser que, dans 20 ans, les cellulaires, l'électronique embarqué, et tout ça, que ça n'aura pas progressé par rapport à aujourd'hui, là. Remettez-vous il y a 20 ans, mais dites-vous que, dans 20 ans, la progression va probablement être aussi forte sinon plus. Alors là, c'est une question de sensibilisation de la population, comme l'éducation à ne pas conduire en état d'ébriété. Les gens, remettez-vous en contexte, à l'époque, on se disait: Bien, voyons donc, prendre un petit verre, ce n'est pas grave, tu sais, je suis encore capable. Aujourd'hui, il n'y a plus personne qui... Je regarde nos enfants, là, sur le recyclage, c'est fantastique. Ma fille me montre...

Le Président (M. Pinard): M. Prévost, je vous prierais de raccourcir.

M. Prévost (Pierre): Oui, d'accord. Alors, voilà, ça fait le tour.

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

M. Grondin: Oui. Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais avoir une idée, là, comment ça marche, là, l'industrie de l'affichage. Les affiches qu'on voit un peu partout, là, est-ce que ça vous appartient? Est-ce que ça appartient aux municipalités? Les gens qui veulent mettre une affiche, une publicité, est-ce qu'ils paient une location? Comment ça marche?

M. Lefebvre (Jeannot): M. le Président, Jeannot Lefebvre. Les panneaux-réclames, les structures

publicitaires appartiennent à l'exploitant, c'est-à-dire aux membres du regroupement. Les concepts, la publicité, en soi, nous provient de façon majoritaire des agences de publicité. Ce sont eux, en concept avec leurs clients, avec les mixtes médias, donc les concepts viennent d'eux. Ça peut être sur des périodes de sept jours, 28 jours, etc., la durée de la campagne. Dépendamment les endroits où nous sommes implantés, ce sont des loyers qui sont versés soit à la municipalité soit même au gouvernement à certains égards ou soit à des privés. Alors, c'est toujours en fonction des règlements qui étaient en vigueur ou qui sont actuellement en vigueur dans les municipalités.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, messieurs. Merci de votre apport à la réflexion que les membres feront, et nul doute... D'abord, félicitations pour votre annonce, que vous nous avez faite tout à l'heure, à l'effet que vous allez investir 1 million en publicité au niveau de la sécurité routière du Québec. La commission souligne avec énormément de joie et de plaisir et satisfaction votre implication, et j'espère que nous aurons l'occasion dans le futur d'améliorer l'industrie, votre industrie. Alors, merci beaucoup.

Et, sans plus tarder, je demanderais à notre secrétaire de... Je vais suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 18)

(Reprise à 10 h 20)

Le Président (M. Pinard): ...reprenne pas tout de suite, là, tout simplement vous mentionner que, contrairement à ce que nous avons vécu hier, l'image... nous avons énormément de difficulté à avoir l'image avec le Colorado. Alors, nous aurons simplement l'audio. O.K.? Donc, tu vas introduire M. Sundeen, et on va y aller dès que notre ami François réussit à... Est-ce que c'est réglé? Nous reprenons nos travaux?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Nous reprenons nos travaux? Merci. Alors, nous allons poursuivre, et j'inviterais immédiatement le vice-président de la commission, le député de LaFontaine, à bien vouloir nous présenter notre invité de marque. Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci beaucoup, M. le Président. Mr. Sundeen, good morning.

M. Sundeen (Matt): Good morning.

M. Tomassi: So, we're very pleased to have you with us this morning. We won't have the image, but we're going to have your voice. We are putting up... we're in a commission to talk about the security on the road. So, we have many aspects of the security that we are touching in this commission. One of them is the aspect of the cell phone on the driving aspect. We have your document that you sent us, your presentation on the distractions on the driving. So, we had, yesterday, Mr. Dingus, from the Virginia Technology Institute, do a presentation on the same subject. So, we are very pleased to have you, and,

if you want, you're going to have 15 minutes of presentation on your document and after there's going to be an exchange with the Members of Parliament for 30 minutes.

M. Matt Sundeen

M. Sundeen (Matt): O.K. Well, thank you for having me, and I will have the PowerPoint slide up now. This being Canada, I thought I would assure the members of the committee that I do not play hockey for the Toronto Maple Leafs.

But what I'm going to talk about this morning is what's happening in the States regarding Distracted Driving Legislation.

M. Tomassi: Mr. Sundeen.

M. Sundeen (Matt): Yes.

M. Tomassi: We would appreciate if, maybe on the presentation, the voice debit will be a bit slower.

M. Sundeen (Matt): Oh! sure. Sure. Well, if we can start with my first slide, which says why is distracted driving an important traffic safety issue. In the United States, the National Highway Traffic Safety Administration, which is our chief safety organization at the federal level, has estimated that between 20% to 30% of all crashes, in the U.S., have driver distraction as a contributing cause. And you see some of the figures up there in terms of how much that means in terms of fatalities and injuries and monetary damages on our roads. And it's a fairly significant amount of damage that we have from driver distraction, as you can see, just in the United States.

Next slide, please. So, the question is: How significant is distracted driving for the lawmakers in the U.S.? And what we found is: over the last five years, all the States in the United States have considered some sort of legislation related to driver distraction. At the federal level, there was legislation that was considered in 2003, and then many local communities and cities and towns have also considered legislation related to driver distraction. And my organization, the National Conference of State Legislatures, a large percentage of the work that we do in our transportation program is related to driver distraction. A large percentage of the hits on documents that we have on our Web site are related to driver distraction and many of the information requests we get as well are related to it. So, I think what this tells you is, in the United States, already this has become a significant issue with many lawmakers and States considering legislation and in fact many legislators passing legislation as well.

Next slide, please. So, the question is: Why has driver distraction gained significance so much over the last couple of years? And I think this is a question you probably already know the answer to, where, over the last decade, we have seen a tremendous growth in technology, specifically in the use of the cell phone in the car, where now, in the United States alone, there's estimated 204 million subscribers to wireless services, and, in Canada, that number is estimated between 15 and 20 million. A large percentage of those people use their phones while they're driving. And I think all of you who have been in a car know that's a familiar sight: if you

see someone with their hands to their ear, you know what they're doing, they're talking on their phone and not necessarily paying attention.

I think a second issue here is the complexity of the technology in the car. We see it's not just the phone anymore, but many cars are equipped with navigational systems, they have televisions, DVD players, on-board computers. Many types of things that you can do in your home or in your office, you can also do in the car. And, because people are driving so much more these days, I think it's very common to see people using phones in their car. And, because of that, it's become a much more significant issue.

Next slide, please. The question is: Are cell phones dangerous to use while driving or specifically cell phones?

Next slide please. And, really, to answer that question, I think you have to decide whether phones are more dangerous than other activities in the car. And, currently, with the statistics that we have, I don't know that we can answer that question.

In the United States, a number of States now have published statistics related to cell phone involvement in crashes, and most of those statistics have said there's a low involvement of cell phones in motor-vehicle crashes. But the problem with the statistics is that many cases depend on self-reporting. At a crash scene, the law enforcement officer doesn't have some sort of indication whether a cell phone was in use. If you look at some of the similar traffic safety issues such as drunk driving or seat belts, things like that, there is usually a physical indicator at the crash scene, whether a cell phone was involved or not.

In the statistics in the crash data collected so far, there's really concerns about the reliability because it depends so much on self-reporting where drivers might have to indicate to a law enforcement officer that they were using a cell phone while driving. So, I think we found in the published statistics that there is concern that there is quite a bit of underreporting.

Next slide, please. So, what we've done is looked at some of the university studies that are out there to find out whether the phone is risky or not. Probably the leading one and the one that got the most attention came out of the University of Toronto, in 1997, where it said that drivers are four times more likely to be involved in a crash while using a phone than other drivers, and that was the same rate as legal intoxication, and it was something that was confirmed in a study published by the Insurance Institute for Highway Safety, from a study that they sponsored in Australia, in 2005. There have been a number of other studies including the one by Tom Dingus, that you referred to, at Virginia Tech but at the University of Utah and at Harvard that have shown that the phone use in the car is risky.

Next slide, please. There are also studies on the other side that seem to indicate there's a limited risk. The most widely cited one was from the University of North Carolina, in 2001 and then in 2003, where they ranked cell phone use eighth on a list of distractions that cause crashes. It was below things like smoking, adjusting the CD player, things like that. So, there are really studies on both sides of the issue.

Next slide, please. Another question is: Where's the public stand on this? The Gallup organization did a survey in the United States, in 2003, that seemed to

indicate there was widespread support for restrictions on phone use in the car, where drivers realized that, even if they were using their phones while driving, they recognized that there was some risk involved and that they were distracted by that type of behavior in the car. So, you can see some of the figures there about where public support was on this issue.

Next slide, please. This is a chart that shows where State legislation has happened over the last couple of years, and you can see there's sort of a trend upwards in terms of numbers of States proposing legislation and numbers of States passing legislation.

● (10 h 30) ●

Next slide, please. In terms of existing laws in the United States, we now have at least 24 States and the District of Columbia... and actually this number will rise in the next couple of days, here, because there are two States that are very close to passing additional restrictions, but there are a number of States that have laws related to distracted driving in the U.S. The most strict of those are in Connecticut, New York, New Jersey and Washington, D.C., where they prohibit the use of the handheld phone while driving but still allow handsfree devices.

You'll also note that there are a number of States — 10 — that prohibit younger-driver use of cell phones while driving, usually restricted to... Drivers who only have a learner's permit are prohibited from using any phone while driving, and that seems to be the most common form of legislation we've seen in the States.

But there's also a wide variety of other bills and legislation that has been considered in the United States and passed. There are some States that prohibit school bus drivers from using phones while driving. You'll note that, in Massachusetts, they require that every driver must have at least one hand on the steering wheel while driving using a cell phone, which I would have thought was self-evident, but it's part of the Massachusetts's law.

And then there are a number of States that also are restricting local jurisdictions from acting on this issue and making sure that it's a statewide issue. So there's a number of things that States are doing.

Next slide, please. This is a map where legislation was considered in the U.S., in 2005; and, if you go to the next slide, I'll talk a little bit more about that in detail.

Again, the point I want to make is that, if you look at 2005 States Distracted Driving legislation, there's really a range of things that are being considered in the States. Often the media, I think, miscaracterizes it and says it's a total prohibition on all phones in the car. And, really, what we are finding with our members is that they're considering a broad range of proposals, things related to handheld phone use, younger-driver phone use in the car. There are a number of States that have looked at making drivers more responsible if they're involved in a crash while using a cell phone. So there's a range of things that you consider; it doesn't have to be an outright prohibition of everything in the car.

One of the things in the bottom, there, in the list, you'll notice that we've seen a lot of interesting issues related to televisions and DVD players in the cars, specifically in types of videos that you can watch while you're driving, but also just having televisions within the view of the driver, and States are looking at their laws to make sure that drivers can't be watching televisions in the car as well.

Next slide, please. If you look at the State trends, I think the trend is... Certainly, cell phone use in the car is still the most significant issue in the States, where States are looking at TVs and DVD players with growing interest, but, by far and away the most legislation on distracted driving that we have relates to the cell phone use. And in particular a lot of States are looking at the issue of the novice driver or the young driver and trying to restrict or prohibit their use of a cell phone in the car, recognizing that the younger driver might not be as prepared to deal with these types of issues. We're also seeing a growing interest in other types of distractions in the car, whether it's the TVs and DVD players or in many cases things like personal grooming, reading and writing, things like that.

Also note that there have been now several... in the U.S. courts, several cases, criminal cases, involving drivers who had been involved in crashes while using a cell phone and several cases involving employers who are being held responsible for their employees who have been involved in crashes while using a cell phone. And I think that's something to watch because that may continue to push the issue.

Next slide, please. As I mentioned, there was a little bit of federal action on this issue, where, in 2003, the federal Government considered a bill related to cell phone use while driving, but they didn't do anything on it and there aren't very many prospects for action in the U.S., at the federal level. I think it's almost completely a State issue.

Next slide, please. I did mention that, in some of our local jurisdictions in our cities and towns, most notably Chicago but also Sante Fe, New Mexico, some of these local communities have passed restrictions on their own and prohibited the handheld phone use while driving. That has also kind of pushed the issue as well where States have been reluctant to allow this to happen at a local level. They want to really deal with this at a statewide level.

Next slide, please. In terms of international activity, we don't track this very closely, but there have been a number of countries that have acted on this issue. We know of at least 40 countries that have restrictions or prohibitions on cell phone use in the car. And you see some of the examples there which include Germany and Sweden and Japan, the United Kingdom, and most of those laws are related to the handheld phone use in the car and prohibiting the handheld phone. However, there have been other such things... laws tied in to insurance, increased negligence for drivers who are involved in crashes, things like that.

Next slide, please. I talked a little bit about data collection. A lot of States are still trying to collect more data on this to find out whether cell phones are involved in crashes or not. There are at least 23 States now that are collecting data. Again, a lot of time, this data, there's skepticism about its accuracy because they rely so much on driver-reporting. There have been some States that have also done studies on this independently, and I have listed eight States up there that are doing studies or have done studies on this issue. And, then, in the United States, we have something called the Model Minimum Uniform Crash Criteria, which is devised at the federal level, and it's a guideline for States to use for collecting data about crash scenes. There was, a couple of years ago, a revision made

to the Model Minimum Uniform Crash Criteria — they call it MMUCC — to recommend that States begin to collect crash data to find out which types of distractions are causing crashes. So, that's something that we're seeing States moving to improving their data collection.

Next slide, please. The question is now: How about these handheld phones? Are there technological solutions that can make driving more safe?

Next slide, please. There seems to be an indication for most of the studies out there that some of the technological solutions such as the handheld phones, while they may have some intuitive benefits, in other words, they may seem like that they can make driving more safe. Many of the studies seem to indicate that the crash rates are the same for drivers who are using both the handheld and the handsfree. It depends on who you talk to on this issue, but the consensus from many of the academics has been that the cognitive distraction or the distraction of your brain caused by the cell phone is really what's the key issue rather than whether you're holding the phone or using handsfree devices.

Another question here is enforcement, in how effective can enforcement be on this. There are only a couple of States — New York and Washington, D.C. — where there have been studies on enforcement effectiveness. And what was found in those jurisdictions was: immediately after a law was passed, the law was enforced in those jurisdictions, and drivers stopped using their cell phones, or cell phone use in the cars dropped dramatically. But then the studies found that, six months or a year after the law passed, after the initial publicity as the law was done, drivers were again using their handheld cell phones and violating the law. In both of these jurisdictions, they clearly we're able to ticket drivers, and a number of drivers have been ticketed, but drivers are still using their phones against the law.

Next slide, please. Finally, I wanted to talk a little bit about driver education, because a lot of time the industry talks about driver education being the key in educating drivers not to use their cell phones. There was a study done by AAA here, in the United States, in 2003, and you can see, on the chart there, that distracted driving is really not a big part of driver education manuals. Most States were not educating their drivers about driver distraction and were not specifically educating them about cell phone use in the car. Still, while the industry has really pushed this, we found that States are not doing a very good job of educating drivers, and there are real questions about the effectiveness of driver education as well.

Go to the next slide. I have listed some of the resources that we have. And I believe you have the 2005 legislative update that we've done; that's a good background piece, and we do a fair amount of work on this issue.

And, then, finally, if you go to the last slide, this is my contact information. I'm happy at any time to answer any questions and I can certainly answer questions from the committee now. And just thank you for having me today, and I'm ready to answer any questions you might have.

● (10 h 40) ●

M. Tomassi: Thank you very much, Mr. Sundeen. I'm going to start asking you a question. On your presentation, you talk much on the driver education

improvement. We had some people coming up here, the last two days, that came and tell us that there's not really a big difference between people that follow courses on the driving aspect and the ones that don't follow the course. Here, in Québec, since 1998, the courses are not obliged anymore. So, people, if they go take the course, the restriction is less... the time is shortened up but there's not really a difference.

On my perspective, we should maybe look into maybe improving the course and maybe having more than 12-hour courses that we have now and having some object that you talked even on your presentation, like the distracted driving, and teaching them or making them aware of the problems that could be caused.

Do you think the implement of a course, an improved course, on the driving skill could be efficient on the youth that are going to take the road in the future?

M. Sundeen (Matt): I think there are some real questions about that. The question is really... I want to first say that we don't have an official position here, one way or another, on that, but, from my perspective, the question is, if there's no law prohibiting their use of a phone while they're driving, the question is, if you have a course and teach them: You know, you shouldn't be using your phone or whatever, is that do these really conflict with each other? Are you giving mixed messages to drivers who are taking the driver education courses when you instruct them: You know, you should be careful about your cell phone? But, you know, it's legal.

You know, there are some questions. I'm not saying it wouldn't work. You know, I don't know that it's been studied, and, you know, there's no study to show whether a driver education would improve driver behavior on the road or not. I think there are a number of concerns about how that might work, and, you know, you sort of question whether that alone would be sufficient for the younger driver.

I think the other concerns for the younger driver is that many of the studies that are... While there's very little evidence on cell phones and their involvement in crashes, there's a considerable amount of evidence about younger drivers and their involvement in crashes, where I think anybody who has a teenage driver knows about their skills on the road and often they will take more chances in the car. They don't recognize dangerous situations as quickly. They don't respond to dangerous situations as well, and, because of that, their crash rates are considerably higher than other drivers. And I think that because of that, that's why you're seeing a lot of legislative activity on the younger drivers, in the United States, because they want to focus on just beginning drivers and people who might not have the skills or abilities to recognize and react to emergency situations.

M. Tomassi: Thank you. I will give... to the MNA of Taschereau.

Mme Maltais: Bonjour, M. Sundeen. It's a pleasure to meet you, for me to hear your conference this morning. I'll ask you first to speak slowly when you answer to my question, if ever you understand well my question with my accent, but to speak slowly when you'll be answering because I can lose some words. I don't speak so fluently English.

Mr. Sundeen, you've talked about the young people, I believe, right now. When the United States or Federal or States have taken legislations on the young people, there were legislations affecting the right to drive for young people?

M. Sundeen (Matt): They're taking legislation... The legislation on this issue, some of the legislation prohibits drivers who only have instructional permits or learner's types of permits, not a full drivers license, and prohibits them from using any types of phone while driving. I'm not sure if I'm answering your question, but there are also a number of States that already restrict younger drivers on the road and restrict things like the time of day they can drive, the number of passengers they can have in the car, that type of thing.

So, I think this is one more type of legislation that they have related to younger drivers because they recognize the younger drivers oftentimes can be more risky when they're driving.

Mme Maltais: Thank you, Mr. Sundeen. Yes, effectively, I get answers from you. How can these legislations discriminate young drivers? Is that a question of age, below 21 by example? Or how can they discriminate young people from older drivers?

M. Sundeen (Matt): Well, first of all, the ages vary for how they relate to younger drivers. Usually, it's 18 and under; sometimes, it is 21 and under; and sometimes there are different levels of licenses. So, a driver might have a beginner license or an intermediate license or an advanced or a full license.

But, I think, in terms of the legalities of it or whether it's legal to discriminate or not, it is something that we are able to do. State laws differ, but they are allowed to, for safety reasons, to discriminate against different types of drivers, and they are allowed to regulate people, based on their abilities to operate a motor vehicle.

And, you know, it's not everybody's right to drive, it is a privilege that the State gives to people and says to people: You are sanctioned by our State to drive. So, because the State grants that privilege to drive, they are allowed to discriminate on different levels and decide which drivers are more capable of using a cell phone or handling the additional distraction caused by a cell phone while driving.

M. Tomassi: Mr. Sundeen, I pass to Mr. MNA of Portneuf.

M. Soucy: So, good morning, Mr. Sundeen.

M. Sundeen (Matt): Good morning.

• (10 h 50) •

M. Soucy: Yesterday, we had the opportunity to listen to Dr. Dingus, from Virginia Tech, and, in his conference, we heard about the young drivers, and it shows that the young drivers are more sensible to distraction, but not necessarily crashes. So, is there a difference between the fact that we use a freehand phone and... Because, in one of your slides, you put emphasis on emotion. So, if there is emotion when we're talking with our passenger, is it the same than when we're talking to the phone?

M. Sundeen (Matt): Yeah, I think there's a couple of things to say in relation to your question. I think, first of all, clearly, there's a list, an endless list of things that can distract you in the car. You know, emotions can distract you, passengers in the backseat can distract you, something on the side of the road can distract you, many things can distract you. So, you know, the phone is just one of such things, and the question is: First of all, is the phone a significant enough distraction to require legislation?

I think the phone... You know, again we don't have a position here about whether you should restrict the phone or not. But the phone is a different type of distraction because it involves thinking and processing things with your brain, which, if you're drinking a cup of coffee or eating or something like that, that doesn't involve as much brain function. You don't have to think to drink a cup of coffee, but, if I'm talking to you on the phone, it may be more difficult for me to do other things, because there's a certain part of my brain that I have to use to interact with you, to talk with you. And so, then, the question is: On the handsfree or the handheld, is there any difference? Because you don't have to use your brain to hold the phone, but you still have to talk on both of those, and so that's why there seems to be evidence that those are the same rates of crashes.

Some of the handsfree headset manufacturers will tell you that the handsfree device can eliminate things like searching for your phone. If the phone is ringing, you can, with some of the devices, answer it without having to find the phone. So, there may be some benefits that way. So, I hope that answers your question.

M. Soucy: Yes, that's fine. I have another one. You know, in Washington, D.C., on the highway, there is a lane for the High Occupancy Vehicle. Are there any more accidents on those lanes than the other one?

M. Sundeen (Matt): In the HOV lane, I'm really not familiar with the accident rates for either of those lanes and how they compare, and I don't know if there have been any studies on that type of thing.

M. Soucy: O.K. Thank you.

M. Tomassi: Thank you. I'm going to give the... to Mr... Beauce-Nord is going to ask you the question in French and I'll try to translate it, and you're going to answer, and I'll try to translate it in English after.

M. Sundeen (Matt): O.K.

M. Grondin: Merci beaucoup, monsieur. Moi, j'aimerais savoir, ils ont interdit le téléphone cellulaire dans plusieurs États des États-Unis. Est-ce qu'ils sont capables de nous dire, là où il y a des États où ils ont interdit le cellulaire, est-ce qu'il y a eu une amélioration sur les décès sur la route ou si c'est le même pourcentage que dans les États où ce n'est pas interdit?

M. Tomassi: O.K. The Member of Parliament of Beauce-Nord is asking: There's quite a few States that banished the use of cell phones. He wants to know if the average of the incidence on the banishing of the cell phone changed on all the accidents or there was not a lot of changes?

M. Sundeen (Matt): It's almost too soon to tell on that. The State with the most experience is New York, and, in 2001, New York was the first State to ban the handheld phone. And they have studied enforcement in New York but they haven't done any comparisons on crashes involving cell phones. And it is difficult to look at the overall crash rates because so many different factors play into it. There can be... Many different laws were... things that related to traffic safety. So, we don't have any evidence, one way or another, on that issue yet.

M. Tomassi: In the States of New York and Washington, D.C., is the use of the phone completely banished or there's the handsfree that can be authorized?

M. Sundeen (Matt): The handsfree is authorized and there's no State that completely banishes, there are just three States — Connecticut, New Jersey and New York and then Washington, D.C. — that ban the handheld but allow the handsfree device.

M. Tomassi: They always could use the phone. I'm going to pass to Miss... the MNA of Taschereau.

M. Sundeen (Matt): O.K.

Mme Maltais: Mr. Sundeen...

M. Sundeen (Matt): Yes.

Mme Maltais: ...there seems to be an gap between the feeling about phone cells in the population, people usually... people are against using a cell phone on a car when driving. And the results of polls or the results of data collection... maybe that's why — I don't know if you want to comment that; but maybe that's why — so many laws have been proposed and only a few have been passed, maybe that's a first reason, and there is an enormous gap between the perception and the results, and more and more you're collecting data. Is the perception... is the result joining the perception, more and more you're collecting data, are you... are the results closer to the perception that's it's a bad thing to use a phone when you are driving?

M. Sundeen (Matt): I think you raise an excellent point. You saw the polls where many people seem to support restrictions but few States have passed restrictions. I think the trouble on this issue is that the cell phone can provide valuable services to people. Many legislators use cell phones while they're driving to do their work or talk to their loved ones, or, you know, any number of uses, and many people use cell phones as well. It's not like some of the other traffic safety issues, where, for example, you know, there is no value to having a drunk driver on the road, or there is no reason someone shouldn't be wearing a seat belt while they're driving. With the cell phone, there may be reasons they need to use their phone while driving.

So, I think, because of that, States have been slow to pass legislation, but we're finding that, now, because more people are in their cars with phones, we're getting more stories of people being involved in crashes while using phones. We're beginning to collect more data and evidence about cell phones in the car. I think you are

seeing more interest in this issue and more legislators passing this type of legislation. And I think that's directly related to, first of all, the fact there are so many people now who have phones that they use while they drive. And, secondly, I think legislators are looking and saying: Some of these things shouldn't be done in the car, you know, watching a television shouldn't be done in the car, or, if you have a phone where you can do texts or text messaging on it, you know, that may be more distracting.

So, I think that you're correct that, you know, there's been this, you know, perception, and laws have been slow to catch up, that I think you're finding more and more that legislators are beginning to address this issue, and they're addressing the issues where they can develop more consensus or more agreement first. And that's why I think you're seeing more legislation related just to the younger driver or specifically looking at the younger drivers.

M. Tomassi: All right. Maybe just a last one and maybe an answer, very short. We had earlier the industry of the billboard companies for publicity. So, I just want to ask maybe a question: In your NCSL, if there's legislation in the States that... on the billboards allowed close to the highways?

● (11 heures) ●

M. Sundeen (Matt): Some States have legislated that, yes, from two perspectives: first, I think, from the perspective of States wanting their highways to look nice and limiting the number of billboards so that the highways look nicer. That's usually where we get the legislation. There has been some talk about billboards, specifically billboards that may have lights or flashing things or things that could tend to distract drivers more, and there have been States that have looked at that.

M. Tomassi: Maybe it would be good for us if the legislation on the billboard could be sent to us or maybe at the Web site where we could find these legislations, so the Secretary can pass on the legislation to all the Members.

So, Mr. Sundeen, we just want to take the moment to thank you very much on your participation. It was very interesting on your side and made us understand maybe a bit more on the distractive driving and most of all the cell phone. So we just want to thank you very much... and having the pleasure maybe of talking to you on a short base.

M. Sundeen (Matt): Thank you and thank you for having me, and it was my pleasure to do this. Thank you.

Le Président (M. Pinard): Thanks. Alors, merci infiniment. Voilà les bienfaits de la vidéoconférence. Hier, nous étions en communication avec la Virginie, aujourd'hui avec le Colorado. De plus en plus, la vidéoconférence va s'installer dans chacune des régions du Québec.

Nous allons maintenant recevoir, permettez que je l'introduise, l'Association des policiers et policières provinciaux du Québec. Nous recevons, ce matin, M. Jean-Guy Dagenais, président — bonjour, monsieur — et Me Robert Castiglio, conseiller juridique — bonjour, monsieur.

Alors, messieurs, nous avons 45 minutes... Nous avons 45 minutes. Alors, nous vous prions de bien vouloir

nous livrer votre mémoire le plus rapidement possible, pour nous permettre d'échanger le plus longuement possible. D'accord? Parce que nous avons pris connaissance du mémoire.

M. Dagenais (Jean-Guy): Alors, je remercie...

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

Association des policières et policiers provinciaux du Québec (APPO)

M. Dagenais (Jean-Guy): Alors, je remercie les membres de la commission de bien vouloir entendre notre point de vue. Bien entendu, vous savez que l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, à titre d'organisation représentant les 5 000 policiers de la Sûreté du Québec, a déjà présenté, en janvier 2000, un mémoire, devant cette commission, concernant le livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec*, ce qu'on appelle un défi collectif.

Dans son mémoire, l'association se penchait particulièrement sur la question de l'implantation d'une loi permettant l'usage du cinémomètre photographique, bien que le livre vert traitait de divers sujets reliés à la sécurité routière. En effet, l'association s'était opposée à l'utilisation du cinémomètre, cette méthode n'étant pas le moyen approprié dans l'atteinte de l'objectif poursuivi par le livre vert à l'époque, soit la réduction de la vitesse des véhicules à moteur circulant sur nos routes.

Aujourd'hui, l'association est de nouveau consultée relativement à la mise en place de cinémomètres, et nous concentrerons nos réflexions, suggestions et commentaires sur ce sujet ainsi que sur les mesures plus efficaces pour contrer la vitesse excessive sur les routes du Québec.

L'objectif visé par l'Assemblée nationale de réduire le nombre d'accidents de la route en est un louable, et l'association considère qu'il est important de déployer l'énergie nécessaire afin de rendre les routes plus sécuritaires, et ce, sans oublier de considérer la protection du public en général.

L'association se propose d'exposer ses appréhensions face à l'implantation de cinémomètres en soulignant l'importance de l'interception policière, les nombreuses difficultés techniques appelées à survenir, la problématique de la responsabilité du propriétaire du véhicule, l'impact du volume de contraventions sur les délais de traitement des dossiers devant les tribunaux et enfin les conséquences de l'absence d'inscription de points d'inaptitude, et ce, tout en traitant des moyens plus efficaces pour contrer la vitesse excessive et sécuriser nos routes.

L'association considère que le moyen le plus efficace pour contrer la vitesse excessive sur les routes réside dans la présence policière et corollairement dans l'augmentation des effectifs policiers accompagnée de campagnes publicitaires agressives comme celles utilisées pour sensibiliser la population sur les dangers de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

L'importance de l'interception policière. La seule présence policière a pour effet de ralentir la vitesse des véhicules. L'effet dissuasif de cette présence se fait sentir sur plusieurs kilomètres, et ce, pour la simple raison que le conducteur est non seulement sensibilisé, mais il ne sait pas si d'autres véhicules de patrouille se trouvent

à proximité. L'association considère que le cinémomètre ne permet pas un ralentissement sur une telle période. Les conducteurs ralentiront sur cette portion de route et reprendront leur vitesse de croisière supérieure à la limite permise, et je parle toujours de la portion de route qui serait, à ce moment-là, en opération avec le cinémomètre.

En effet, il est fréquent que des interceptions, suite à la constatation par les policiers d'une conduite à une vitesse supérieure à celle permise, permettent de découvrir la commission de d'autres infractions. La conduite d'un véhicule alors que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool cause des accidents graves et souvent mortels. Il est indéniable que seule la présence policière permet d'arrêter ces délinquants. Le cinémomètre, pour sa part, ne pourra que sanctionner par un constat d'infraction une infraction de conduite supérieure à la limite permise et n'empêchera pas la survenance d'un événement malheureux. L'interception policière et l'identification du conducteur permettent d'appréhender des délinquants recherchés pour la commission de crimes et de retracer des voitures volées. Les policiers ont aussi pour mission de sensibiliser la population et de prévenir la commission d'infractions, ce que clairement le cinémomètre ne peut faire. Le policier peut procéder à l'arrestation d'un délinquant ayant une conduite excessivement dangereuse pour le public. La sécurité des autres usagers de la route n'est d'aucune façon protégée par le cinémomètre. De plus, l'être humain étant ce qu'il est, le citoyen ordinaire, dès qu'il aura passé la zone du cinémomètre, accélérera sa vitesse.

L'association préconise d'accentuer la présence policière sur les routes du Québec, puisque non seulement elle aurait pour impact la réduction de la vitesse des conducteurs, mais elle aurait aussi pour avantage de permettre d'intercepter les conducteurs qui commettent d'autres crimes. D'ailleurs, l'association — je vous fais la remarque — est toujours en attente de 60 patrouilleurs sur les 150 qui avaient été demandés, et pour lesquels le ministre de la Sécurité publique de l'époque s'était engagé, et pour lesquels il avait fait des représentations auprès du Conseil du trésor, il y a déjà plus de six ans. L'association fait siennes d'ailleurs les paroles prononcées, le 12 avril 2000, évidemment par le porte-parole à l'époque de l'opposition officielle en matière de sécurité publique, M. Jacques Dupuis, qui disait qu'il n'y a pas une machine qui va avoir un effet aussi dissuasif qu'une interception par un policier.

De plus, l'association doute de l'efficacité technique du cinémomètre et soumet que de nombreuses difficultés techniques sont appelées à survenir. En effet, le cinémomètre est totalement inutile en présence d'une plaque d'immatriculation illisible, camouflée ou simplement sale. Simplement par le biais de l'Internet, aujourd'hui, le délinquant peut se procurer une panoplie de produits ayant pour caractéristique d'anéantir toute possibilité d'obtenir une photographie lisible de la plaque d'immatriculation. Les plaques d'immatriculation peuvent être obstruées même en l'absence d'intentions malveillantes, par exemple support à bicyclette, la neige, les saletés, le calcium, etc.

Soulignons que de plus les difficultés juridiques... Soulignons les difficultés juridiques que l'implantation du cinémomètre soulèvera, entre autres la responsabilité du propriétaire. Un propriétaire de véhicule pourrait se voir acheminer un constat d'infraction et réclamer l'amende

correspondante, alors que lui-même n'a commis aucune infraction. Comment accepter qu'un innocent soit pénalisé? Comment les objectifs de prévention et de sensibilisation peuvent-ils être rencontrés dans ces circonstances? Et quel moyen de défense le propriétaire innocent aura-t-il?

Par ailleurs, il y a aussi la question de la difficulté d'obtenir la signature d'un affidavit par le conducteur fautif afin de libérer le propriétaire, et cela fut soulevé lors des débats de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique. L'Assemblée se penchait sur l'instauration, à ce moment-là, en Colombie-Britannique, d'une politique visant à forcer les employés du gouvernement à assumer la responsabilité d'une infraction d'avoir conduit un véhicule appartenant au gouvernement à une vitesse supérieure à la limite permise. J. van Dongen soulignait être convaincu que plusieurs personnes refuseraient de signer un affidavit admettant leur faute.

Qu'en est-il de la responsabilité des compagnies de transport ainsi que des compagnies de location de véhicules? Ces dernières sont propriétaires de nombre de véhicules qui sont conduits chaque jour par une quantité considérable de personnes différentes.

• (11 h 10) •

De plus, comment le cinémomètre traitera-t-il des plaques d'immatriculation amovibles portant le préfixe X, les plaques de garage, soit celles que les fabricants et les commerçants utilisent pour le transfert de véhicules ou pour des essais routiers? Par ailleurs, le cinémomètre pourra-t-il lire un transit alors que celui-ci se trouve dans la lunette arrière et est difficile à lire, même pour un policier? Qu'en est-il des doublets, ces plaques d'immatriculation copiées à l'insu de leurs réels propriétaires? Nos commentaires sont au même effet dans le cas d'une voiture volée à son propriétaire.

Maintenant, je vais vous parler des délais de traitement et engorgements des cours municipales et palais de justice. L'augmentation du nombre de constats d'infraction émis augmentera le nombre de contestations, et, c'est sûr, un tel accroissement de dossiers aura pour effet d'embourber les rôles et de causer des délais déraisonnables. Plusieurs jugements émanant des tribunaux de la Colombie-Britannique ont accueilli des requêtes en arrêt des procédures vu l'écoulement des délais déraisonnables entre la commission de l'infraction ou la contestation du constat et la date fixée pour le procès. Dans tous les cas cités, les délais étaient institutionnels et dus à la limitation des ressources. Cette situation soulève une autre problématique propre à l'utilisation du cinémomètre, puisque, lors de l'interception d'un conducteur par le policier, à ce moment-là, le constat est immédiatement remis, ce qui prévient toute difficulté de signification par la suite.

Je vais vous parler de l'absence d'inscription de points d'inaptitude. L'association est d'accord avec le principe de ne pas inscrire de points d'inaptitude au propriétaire. Il serait terriblement injuste qu'un propriétaire se voit éventuellement retirer son permis de conduire alors qu'il n'a commis aucune faute. Toutefois, l'association estime que le meilleur outil de dissuasion est d'inscrire les 10 points lors de la commission d'une infraction. L'accumulation des points d'inaptitude pénalise autant le citoyen fortuné que celui qui est moins nanti, tandis que les amendes n'ont d'effets dissuasifs véritablement que sur le deuxième. De plus, notons que les contraventions avec et sans points d'inaptitude auraient pour effet de créer

deux régimes de sanction pour les mêmes infractions, ce qui est fort surprenant. En conséquence de tout ce qui précède, l'association soutient qu'il est clair que le moyen le plus efficace pour contrer la vitesse excessive est qu'un policier signifie en main propre un constat d'infraction auquel sont rattachés des points d'inaptitude.

En conclusion, l'association juge que les conséquences négatives de l'utilisation du cinémomètre l'emportent largement sur le seul bénéfice que le ministère des Transports et de l'Environnement pourrait en tirer. En effet, les injustices que subiront les propriétaires de véhicule, l'incapacité des instances judiciaires à traiter les contestations, les difficultés techniques prévisibles et, le plus important, l'impossibilité de rencontrer l'objectif recherché justifient l'abandon de ce projet. L'association a pour seule priorité la sécurité et la protection des citoyens et ne peut cautionner l'utilisation du cinémomètre qui aurait pour seul réel impact d'augmenter les revenus de l'État. Alors, ça termine ma présentation.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. Je dois... Au premier abord, j'aurais aimé également que vous traitiez les autres points qui, pour les membres de la commission, sont jugés très importants. Je pense, par exemple, aux motocyclistes, je pense à la conduite hivernale et à la question de... Là, vous avez travaillé seulement sur la vitesse excessive, mais j'ose espérer que vous allez accepter quand même les questions des membres de cette commission...

M. Dagenais (Jean-Guy): Certainement, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): ...qui vont vouloir avoir votre opinion sur les autres points.

Alors, sans plus tarder, M. le vice-président et député de LaFontaine.

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. M. Dagenais, M. Castiglio, bienvenue. Vous me faites... vous faites bouillir en moi le sang latin qui traverse mes veines. Vous êtes le deuxième groupe de policiers qui vient nous voir et vous avez une vision bornée, hein, puis je vais essayer de peser mes mots parce que je pense que je pourrais vous en dire, mais on va essayer de rester un peu calme. Et vous avez amplement raison, le fait d'avoir des policiers sur la route a une incidence sur la vitesse chez les gens, et je pense qu'on ne renie pas ça, hein, aucunement, mais c'est un tout, hein, il faut regarder la sécurité routière... Puis, nous, quand on a mis en place, on a décidé d'avoir une commission parlementaire sur la sécurité routière, le seul but ici, là, ce n'était pas de proposer plus important un élément sur un autre, mais c'était d'essayer de faire en sorte que notre bilan routier, qui, cette année, selon les dires de la SAAQ et les autres gens qui sont venus nous parler, va être supérieur à ce que nous avions connu durant les années antérieures... Depuis 2000, il y avait eu une amélioration. Là, on revient... on dépasse même le bilan que nous avions. Or, il faut essayer de trouver des manières pour essayer de corriger cette façon.

À mon avis, votre présentation ne reflète pas — comment je pourrais vous dire ça? — le bien-fondé de votre métier, hein? Puis je vais m'expliquer. Quand vous me dites «difficultés techniques»... Hier, nous avons

eu une présentation fantastique de Dr Paquette, puis je vous inviterais, M. Dagenais, à aller lire le mémoire. Un professeur émérite qui connaît son affaire. En 1969, je vais vous rappeler, là, il y a un M. Armstrong qui a mis les pieds sur la lune, et, depuis ce temps-là, la technologie a évolué énormément. Nous avons eu la chance de parler à M. Sundeen ici — au Colorado, il est au Colorado, le monsieur; nous sommes au Québec — par voie technologique. M. Paquette nous faisait mention hier qu'une nouvelle technologie en cinémomètre était arrivée sur le marché, où est-ce que chaque plaque d'immatriculation aurait une puce, et la puce serait lisible à 100 m de la borne de communication qui serait... Le système coûterait encore moins cher que le système de cinématographie que nous avons ici, aujourd'hui.

Quand vous me dites, là: Ça ne lirait pas les plaques X, ça ne lirait pas les transits... Coudon, moi, je me promène, je fais Montréal-Québec, là, deux fois par semaine, puis ça fait trois ans qu'on est élus, je n'ai jamais vu une plaque X ou un transit sur l'autoroute. Alors, tu sais, en voulant dire, le nombre, le transit, ça dure 10 jours, puis après 10 jours tu as la plaque. Même si tu as eu la chance de passer à travers le cinémomètre, puis ils ne t'ont pas poigné, je peux te dire que, si tu fais de la vitesse le 11^e jour, tu vas te faire poigner. La plaque sale, là, c'est bien de valeur, là, mais, si la police les arrête, là, vous avez... Dans le Code de la sécurité routière, les plaques doivent être lisibles. Alors, vous pouvez les laver, les plaques, vous devez les laver. Les propriétaires... sinon tu manges une amende là-dessus.

Quand vous me parlez de la difficulté juridique, en sachant que les compagnies de transport... Écoutez, là, chaque propriétaire de flotte de véhicules... le conducteur, il a une vérification, avant le départ, qu'il faut qu'il remplisse. Même si le propriétaire reçoit le ticket, là, une semaine après, là, dans le «logbook», là, il va le savoir c'est qui, le conducteur, puis tu vas la manger, la ticket. Comme moi, comme père, que mon fils a pris ma voiture, là, puis il va recevoir un ticket de 150 \$ parce qu'il a fait de la vitesse, là, je peux-tu vous dire qu'il va se faire chauffer les oreilles, puis la vitesse, il va y réfléchir deux fois?

Quand vous parlez des compagnies de transport, de location de voitures, aller rechercher les sommes... Ça m'est arrivé à moi, là, j'ai pris un ticket de stationnement que je n'ai pas payé. La semaine suivante, la compagnie de location m'a appelé pour me dire: Monsieur, nous avons reçu l'avis d'infraction de stationnement illégal, 42 \$. C'est bien de valeur, monsieur, on va le mettre sur votre carte de crédit. Parce que, quand vous louez une voiture, aujourd'hui, ils demandent une carte de crédit, et le numéro de crédit est là.

Alors, moi, je vais vous dire une chose, là. Je comprends votre point de vue, là, puis vous êtes peut-être en situation de conflit d'intérêts, comme mon collègue le dit souvent ici, là, mais il faut regarder dans son ensemble. Quand on construit une maison, là, on construit la maison par la fondation, par la suite le premier plancher, les murs, le deuxième plancher, les murs, puis le toit. C'est un ensemble. Puis, dans une maison, c'est avec cuisine, salle de bain, c'est dans son ensemble.

Moi, le but ici, là, ce n'est pas de mettre en place, là, une affaire pour le bénéfice, non. Moi, mon but, là... Puis, si on est capable d'implanter des cinémomètres pour faire baisser la vitesse, là, le gouvernement,

là, il n'a aucun bénéfice, puis je n'en veux pas, de bénéfice. Le seul bénéfice que je veux, là, c'est de sauver des vies, puis, si je suis capable de sauver 100 vies avec le cinémomètre... Puis toutes les statistiques à travers tous les pays qui l'ont implanté — France, Australie, Suède, Finlande — démontrent que la vitesse diminue énormément, puis les accidents diminuent.

Alors, M. Dagenais, là... Puis vous seriez plus gentil puis plus correct à venir nous dire, M. Dagenais, de dire: Oui, il y a une possibilité de faire quelque chose correctement. Pas venir dire que quelque chose n'est pas bon, parce que dans ce sens-là, là, ça, c'est comme mon enfant: Pourquoi tu ne veux pas? Ce n'est pas ça, la question. C'est: Je ne veux pas pour telle raison. Le seul but ici, là, de la commission parlementaire, c'est de sauver des vies. Si on est capables de sauver 100 vies, même 10 vies ou deux vies... puis ça, c'est les vies. Les accidents majeurs où est-ce que les gens restent quadraplégiques le restant de leur vie, là, ce n'est pas correct non plus, là. Alors, si on est capables d'empêcher ces affaires-là... Et, je vous dis, là, la technologie avance énormément. On n'a même pas imaginé, en l'espace de 10 ans, l'impact qu'on a eu.

Alors, je vous inviterais, M. Dagenais, avec vos membres... Je vous comprends, là, on va avoir plus de policiers, puis c'est correct. Mais, sur la 40, là, avoir un policier qui donne des tickets, ça va être un peu de misère, vous comprenez, dans des lieux stratégiques. Et l'élément important a été de dire que le cinémomètre doit être implanté dans des endroits stratégiques où est-ce qu'il y a une preuve à l'appui qu'il y a des risques d'accidents et où est-ce que même le fait d'avoir un policier là peut causer un danger. Alors ça, c'est des éléments qui peuvent être très importants, qui peuvent être pris en considération.

● (11 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): M. Dagenais, vos commentaires à cette remarque virulente.

M. Dagenais (Jean-Guy): Oui, effectivement, virulente. Écoutez, ce que je peux vous dire... Et je vais vous donner un commentaire d'un policier qui a été 24 ans sur la route, donc je suis un patrouilleur de carrière, j'ai travaillé 24 ans sur les routes du Québec. Et je peux vous dire une chose: lorsqu'on interceptait un véhicule, il fallait... et ça devait être très clair, suivi à une vitesse et distance constantes, on ne devait pas le perdre de vue, et très, très, très important, identifier le conducteur. Et nombre de fois j'ai eu à témoigner à la cour. Avez-vous identifié le conducteur? Avez-vous identifié l'infraction? Vous comprenez que, dans tout mon exposé, j'y revenais toujours: on doit identifier le conducteur, on doit identifier le fautif. Et évidemment, comme policier, on exigeait... Et, vous savez, pour avoir passé devant des juges souvent, on disait: Avez-vous identifié le conducteur? Avez-vous identifié l'infraction? Et je peux vous dire que, dans le secteur où je travaillais, qui était peut-être la région de Lanaudière où il y a des secteurs plus défavorisés, à chaque fois que j'identifiais un véhicule: permis de conduire expiré, mandat, mandat d'arrestation, recherché...

Alors, vous savez, à un moment donné, comme je l'ai très bien mentionné, l'idée du cinémomètre, de diminuer la vitesse, c'est une chose. Je vais vous donner un exemple: mettons qu'on l'installe à l'entrée du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Je suis un conducteur comme vous, je passe régulièrement au pont-tunnel. Qu'est-ce

qu'on va faire? On va ralentir. Continuellement, j'étais sur la route comme citoyen, c'est vrai qu'on voyait des fameux ninjas la roue dans les airs. Qu'est-ce qu'il va faire, le ninja? Il va baisser sa roue et un petit peu plus loin...

Et souvent, et je reviens là-dessus, l'importance, c'est d'identifier le fautif, et je me mets à la place du locateur de véhicules, et je ne veux pas répéter, là, le mémoire, il y a des difficultés avec ça. Je pense que comme policier, on doit préconiser — puis, là-dessus, on se rejoint tous les deux — la sécurité routière. On dit des fois, et j'entends souvent des commentaires: On ne voit pas de policiers sur les routes. 60 véhicules de plus, ce serait déjà beaucoup. On a tous un effet dissuasif. Et encore là je vous le dis, je vais revenir là-dessus, c'est l'identification du conducteur, c'est le fautif. Et souvent, malheureusement... Bien, écoutez, ça va diminuer les vitesses, mais encore là l'impact... Et encore là vous le savez comme moi, je ne sais pas si vous vous êtes fait arrêter, je ne vous le souhaite pas, mais, quand on se fait des fois arrêter dans une certaine région de Trois-Rivières, on regarde toujours s'il y en a un plus loin, alors que, quand vous allez avoir passé le cinémomètre, bien... Alors, c'étaient mes commentaires. Je ne veux pas répéter le mémoire.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): ...M. le député de Portneuf. Oh! Vous aviez un complément?

M. Castiglio (Robert): Oui, s'il vous plaît, juste... Je pense qu'il ne faut pas non plus dénaturer le contenu du rapport de l'association en insistant sur des exemples secondaires qu'on donnait en termes des plaques X et des transits. Je pense que l'important du mémoire de l'association est à l'effet qu'on privilégie la présence policière sur les routes et on ne peut pas gérer la sécurité routière en mettant de côté l'interception policière. Et c'est ça...

J'ai bien compris vos commentaires, M. le député, mais il ne faut pas non plus être naïf. Ça me fait penser à l'introduction, il y a quelques années, quand on a eu des garages de libre-service. Au début, ça a commencé, quelques libres-services, et maintenant essayez de trouver un mécanicien dans un garage. Alors, je pense qu'il y a une naïveté là laquelle il ne faut pas tomber, c'est que, si on permet une gestion de la vitesse sans la présence policière... Il nous manque déjà 60 patrouilleurs sur les autoroutes, qui ont pourtant été autorisés par le gouvernement, et ils ne sont toujours pas présents. Alors, si on permet la gestion de la vitesse par des machines, quel va être l'impact sur la présence policière, connaissant évidemment la tendance des différents gouvernements de vouloir toujours minimiser les dépenses publiques? Alors, là-dessus, je pense que c'est pour ça que l'association insiste sur la nécessité...

Le Président (M. Pinard): Comme le temps est très restreint, je vais vous demander de raccourcir vos réponses, parce que, là, il n'y a seulement qu'un député qui va avoir le privilège de vous questionner. Merci.

M. Castiglio (Robert): Je vous remercie, M. le Président, mais...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf. Et je vous inviterais à vous adresser à la présidence.

M. Soucy: M. le Président, alors je vous ai bien entendu. Hier, on a eu l'opportunité d'entendre des chercheurs venir nous dire que des jeunes, sur une étude avec 200 jeunes, lorsqu'ils étaient accompagnés, les risques d'accident étaient diminués de 99,9 %. Et, si je vous dis ça, c'est que, dans la technologie qui est avancée aujourd'hui, ça pourrait même être le cas... le fait d'installer un bavard dans le véhicule pour savoir, coudon, mon fils ou ma fille, hier, quand elle a pris le véhicule, elle a-tu fait des excès? Ça pourrait être des façons aussi de s'assurer qu'on respecte les limites.

Mais, vous savez, l'objectif que le gouvernement a, comme n'importe lequel... les policiers, les pompiers, c'est de sauver des vies. Et là on a une problématique qui est assez importante de croissance des décès. Et toutes les études démontrent que c'est la vitesse qui est la cause numéro un des accidents mortels et des accidents avec des blessures graves. Et partout, dans les autres civilisations, on nous dit que la seule façon, c'est par des moyens drastiques, c'est de baisser la vitesse. Et de baisser la vitesse, ça ne se fait pas juste d'une seule façon. Moi, je pense que l'outil dont il est question aujourd'hui, c'est un complément à votre travail. Là, la façon dont vous êtes intervenus, c'était comme si maintenant on mettait en opposition votre présence, vos 60 véhicules, contre le cinémomètre. Moi, je pense qu'au contraire vous devriez être des acteurs pour nous aider à cibler les 10, 15 endroits où vous ne pouvez pas intervenir. Parce que techniquement, physiquement, sur Métropolitain, entre les deux murs de ciment, je ne sais pas ce que vous pouvez faire, il n'y a rien à faire là pour vous autres. Même chose sur du Vallon, à Québec. Même chose à Hippolyte-La Fontaine. Alors, moi, je pense que c'est des aidants. Puis la technologie fait en sorte que des fois je passe à des endroits, puis un petit peu plus en avant de moi, on me dit: Hé! Tu roulais, exemple, à 114 dans une zone de 100. Alors, la technologie permet un paquet de choses aujourd'hui. S'il faut adapter la législation, s'il faut adapter les techniques administratives, je pense qu'on peut le faire. Mais n'oublions pas que l'objectif qu'on a, c'est de diminuer le nombre d'accidents, le nombre d'accidents mortels et le nombre d'accidents avec des blessés graves. Alors, moi, je pense qu'il faut voir ça plutôt comme un complément. Et j'ose croire que vous allez aider, dans votre mandat, à réduire les causes d'accident mortel.

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

M. Dagenais (Jean-Guy): Alors, M. le Président, évidemment, je ne peux pas être contre le fait qu'on doive réduire les accidents mortels. Mais je vais vous donner... Juste à titre d'exemple, on a eu, je pense, trois ou quatre accidents mortels dernièrement. Bon, il y a quelqu'un qui débarquait de son véhicule, il s'est fait frapper. A un moment donné, la fameuse glace noire, là, qui gèle le soir sur les routes secondaires, est souvent... Et encore là je vais parler plutôt comme policier. Nos accidents mortels arrivaient sur les routes secondaires et dans beaucoup d'endroits où la vitesse était de 50 km, où il y a un nombre d'infractions. Alors, c'est sûr que... Est-ce qu'on va avoir des cinémomètres sur les routes secondaires? Je ne suis pas certain. Alors, c'est le commentaire que j'avais à faire, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci. Une dernière question, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Effectivement, toutes les statistiques démontrent que les accidents ont lieu dans les zones entre 50 et 90. Donc, votre présence, à mon sens, ce serait là. Sur les autoroutes, on pourrait laisser ça à la mécanique, parce que de toute façon la configuration du réseau routier permet d'avoir une bonne... Enfin... Je m'arrête là, M. le...

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Dagenais, M. Castiglio, bienvenue à cette commission. On va faire un même constat, je pense, on est tous ici, comme mes collègues l'ont dit, pour améliorer la sécurité routière sur tous ses angles, ça. On a le même constat, je pense, M. Dagenais, M. Castiglio. Comme disait notre ami Derome, si la tendance se poursuit ou se confirme, on est dans le trouble, hein? 2003, M. Dagenais, 621 décès. 2004, 647 décès. 2005, on nous annonce plus de 700 décès. Les chiffres, on nous dit qu'ils vont venir à maturité, là, 700 décès.

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

• (11 h 30) •

M. Deslières: 57 000 accidents. On a un constat, là, on a un trouble là. On est tous d'accord, je pense, pour dire qu'il faut améliorer, ajouter des policiers, ajouter des effectifs policiers pour la surveillance routière. Plus de contrôle routier, tout ça. Mais, M. Dagenais, on sait bien, on ne peut pas mettre un policier en arrière de chaque automobiliste. Je pense qu'intelligemment et logiquement la société va se dire, écoutez, via la tendance que je viens de décrire, début du XXI^e siècle: Il faut prendre acte que ce qui a été utilisé ne remplit pas la commande. On n'atteindra pas nos objectifs de diminution des accidents graves, légers et mortels, des décès.

Monsieur, vous avez pris tout le temps, votre mémoire — puis c'est votre choix, moi, je n'ai pas de problème avec ça — vous avez décidé de prendre tout votre mémoire, de ne parler que d'une question. Moi, j'aurais aimé vous entendre sur les autres questions, mais c'est votre choix, puis je vais respecter ça. On aura peut-être l'occasion de vous poser quelques questions sur les autres aspects du mandat de la commission.

M. Dagenais, vous avez parlé de cette technologie-là, ce cinémomètre photographique. Hier... Je fais référence à ce que mon collègue nous a dit: dans cinq ans, dans 10 ans, la technologie a déjà évolué, va avoir évolué. On peut-u penser, comme société, avec l'imaginaire québécois, avec le génie québécois et des autres peuples, qu'on pourra inventer des choses qui vont venir contrer, là... Moi, je suis conscient des problèmes que ça pose, là, sur le plan juridique, sur le plan technique, puis tout ça, tua le blanc, visa le noir, là, je suis conscient de ça quand on légifère. Mais est-ce qu'on est d'accord d'abord qu'on est dans le trouble au niveau de la sécurité, que ça ne va pas bien du tout, qu'il faut prendre d'autres moyens que les effectifs policiers parce que, pour différentes raisons, géographiques, financières, etc., on n'y arrivera pas, et que devant nous s'ouvrent de grandes possibilités technologiques? Laissons de côté le cinémomètre tel qu'on le connaît, mais est-ce qu'on peut penser qu'on va arriver à cet objectif?

Parce qu'on ne peut pas en parler sans tous être d'accord, de la sécurité publique. Vous savez, à un moment donné, là, les oeuvres doivent accompagner la foi, parce que seulement la foi, là, de dire qu'on est tous pour la sécurité, moi, je ne pense pas que personne ici va dire: Non, non, ça va bien, c'est parfait. Mais il faut avoir des oeuvres. Les oeuvres, ça peut être les policiers, mais ça peut être d'autres technologies, puis vous êtes un acteur privilégié. Je comprends que vous venez défendre votre monde, vos membres, puis tout ça, c'est correct, la société est bâtie ainsi. Mais vous admettez avec moi, messieurs, que, comme législateurs, comme responsables, vous êtes des acteurs privilégiés encore une fois, il faut prendre acte de la situation et développer. Parce que vous savez combien de temps que ça va prendre, là, tout le processus. On va se retrouver en 2010 avec la même panoplie de moyens, et là, là, on va se dire: On n'a pas fait — excusez l'anglicisme; on n'a pas fait — notre job. Alors, moi, je vous tends la main et dis: Écoutez, oui, effectivement, effectivement, il faut percevoir la situation, il faut avoir un peu de vision parce qu'on s'en va dans le trouble pas à peu près.

Je vous remercie, M. le Président. J'attends la réponse de M. Dagenais.

Le Président (M. Pinard): Commentaires, M. Dagenais?

M. Deslières: Je connais votre sensibilité à ces questions-là, M. Dagenais.

M. Dagenais (Jean-Guy): Merci beaucoup. Alors, M. le Président, je retiens de vos paroles qu'effectivement tous les moyens ont été utilisés à venir jusqu'à date ou n'ont pas été utilisés. Je vais vous donner un exemple. Il y a quelques années, bon, la Sûreté du Québec a mis en place ce qu'on appelle les fameux motards, qui, soit dit en passant, sont très productifs pour l'organisation, on parle des policiers motards sur les autoroutes. Et, écoutez, quand je disais tantôt: On est toujours en attente de nos 60 policiers sur les autoroutes, je vous dirais: Rajoutez 60 motards de plus dans les endroits stratégiques... Et, vous le savez, on nous dit souvent: Ah! Je me suis fait prendre, je ne l'ai pas vu venir, etc. Moi, je pense que le cinémomètre, comme vous le mentionnez, peut être un outil. Peut-être quand on aura comblé les effectifs sur les autoroutes, qu'on aura 60 motards de plus, on pourra regarder le cinémomètre, mais vous comprendrez...

Le Président (M. Pinard): Voulez-vous parler de motocyclistes plutôt que de motards?

M. Dagenais (Jean-Guy): Ah! Je m'excuse, c'est un jargon de police. Appelons ça comme ça.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Au niveau de la commission, on aime mieux parler de motocyclistes que de motards.

M. Dagenais (Jean-Guy): Je comprends que ce sont des...

Le Président (M. Pinard): Dans votre milieu, je vous comprends, là, mais...

M. Dagenais (Jean-Guy): ...des motocyclistes de la Sûreté du Québec. «Motards» pourrait prêter... puis je suis entièrement d'accord.

Le Président (M. Pinard): Bien là, c'est parce qu'actuellement il a tellement une belle connotation, ce mot-là.

Une voix: ...

M. Dagenais (Jean-Guy): Oh là là, là là! Pourtant, je suis un motocycliste. Bon, des fois, peut-être, j'ai été un motard, mais en tout cas. Alors, les motocyclistes de la Sûreté du Québec font un excellent travail. J'ai des collègues qui sont motocyclistes à la Sûreté du Québec, on me dit: Écoute, Jean-Guy, c'est beaucoup plus efficace. Et vous comprendrez que c'est en période de saison, là, mais on parle d'avril jusqu'à la fin novembre. Imaginez 60 motocyclistes de la Sûreté du Québec de plus dans les régions stratégiques, et par la suite, quand ces gens-là seront là, on dira: Eh bien là on est peut-être rendus au cinémomètre. Mais, de grâce, utilisons les moyens! Et, je vous le dis, pour la sécurité, l'interception du conducteur fautif, c'est ce qui est le plus important. Et le conducteur fautif, malheureusement, on en a beaucoup, je suis d'accord avec vous. C'était mon commentaire.

Le Président (M. Pinard): Merci. Autre question?

M. Deslières: Je pense que je vais laisser mon collègue, puis je vais revenir.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauce-Nord. Moi aussi, je voudrais...

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, je l'ai apporté un peu, là, le point, hier, là-dessus et... Augmenter la présence policière, écoutez, ce que vous avez dit, moi, c'est sûr que c'est bon. Quand vous avez un contact avec un individu qui fait une infraction, vous pouvez l'enquêter sur bien d'autres choses. Mais, moi, je suis un député de région, et puis vous savez qu'en région les policiers de la Sûreté du Québec, ils sont comptabilisés sur nos taxes municipales, on en paie une grande partie. Dans certaines régions, ils paient à peu près 30 %, mais, dans la région où je suis, nous, on paie pas loin de 60 % de la facture de la Sûreté du Québec, et puis je pense que ce serait assez mal vu, là, essayer d'aller rajouter plus de taxes pour la Sûreté du Québec, en tout cas dans la région où je suis. Alors, moi, je pense qu'on peut essayer de regarder aussi la responsabilité, là. Les citoyens, là, les taxes, ils en ont assez.

Le Président (M. Pinard): Question?

M. Grondin: La question. Là où je voulais en venir avec ma question, c'est: Le cinémomètre, là... Quand vous poursuivez, là... On voit ça souvent à la TV, là, dans des poursuites, là, les gens qui essaient de se sauver, à un moment donné, la plupart du temps, les bombes, là, ça finit qu'ils prennent le champ puis ils se tuent quasiment la majorité du temps. Vous ne pensez pas que le cinémomètre pourrait vous aider dans des situations comme ça? Je veux dire: Tu veux rouler 200, mon «boy», vas-y,

tu vas avoir une caméra tantôt qui va te poigner, on va aller te chercher chez vous demain matin. Vous ne pensez pas que ça pourrait vous aider, que ça pourrait être utile pour vous? Moi, je ne vois même pas le cinémomètre, là, le mettre fixe à une place puis le laisser là, là, il faudrait que ce soit changé d'endroit à toutes les semaines. Il faudrait le changer d'endroit pour créer une... pour ne pas que, quand je passe là, bien, il y a un cinémomètre, puis après ça je pèse.

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

M. Dagenais (Jean-Guy): Rapidement. Si je veux aller le chercher demain matin, vous comprendrez que ça va être juste le propriétaire que je vais voir, et je ne verrai pas l'infraction, et encore là si je peux le faire le lendemain matin, là, il faut faire attention. Ça, c'était mon simple commentaire.

Le Président (M. Pinard): M. le président, la consultation portait également sur les conditions hivernales, notamment la question des pneus d'hiver. On sait que 90 % des automobilistes utilisent des pneus d'hiver en hiver. Est-ce que la fédération, et son président, a la même opinion que la consultation en ligne que nous avons et que... Majoritairement, les citoyens nous disent qu'on devrait obliger les pneus d'hiver pendant la saison hivernale.

M. Dagenais (Jean-Guy): Là-dessus, M. le Président, évidemment, même si je n'ai pas élaboré sur le sujet, vous comprendrez qu'on est entièrement d'accord. De toute façon, mêmes les véhicules de la Sûreté du Québec sont équipés de quatre pneus d'hiver, je pense que même mon véhicule personnel, puis on le fait tous de toute façon par mesure de prudence. Alors, ce serait un ajout à la sécurité routière. Et je pense que, par une bonne campagne de sensibilisation — que j'ai déjà peut-être entendue, et vous me parliez aussi du cellulaire... Je pense que tout ça doit faire partie de campagnes de sensibilisation, et, là-dessus, écoutez, on ne peut pas être contre ça. D'ailleurs, je pense, 80 %, vous l'avez dit, l'utilisent. Alors, je pense qu'il s'agit de sensibiliser le 15 % ou le 20 % qu'il reste.

Le Président (M. Pinard): Alors, les membres de la commission se posent des questions à savoir: Une campagne de sensibilisation lorsqu'il ne reste plus que 10 % de la population? Mais c'est quand même...

Une voix: 500 000.

Le Président (M. Pinard): ...500 000 automobilistes qui ne posent pas leurs pneus d'hiver. Alors, à ce moment-là, on se pose aussi la question à savoir: Une campagne de sensibilisation, on va peut-être passer de 10 % à 8 %. Mais le 8 % devient-il pour vous un danger public?

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, écoutez, pour avoir couvert plusieurs accidents, souvent on vérifiait l'état des pneus des véhicules, et je vous dirais que des fois ce n'étaient pas juste des pneus d'hiver usés. Alors, on parlait — passez-moi l'expression — du quatre-saisons ou de l'ancien pneu d'été. Alors, je pense que, oui,

effectivement, le 8 % qui demeure, à ce moment-là, devient un danger public. Et, vous savez, encore là, la journée où un véhicule est intercepté par un policier, ce n'est pas juste la vitesse qu'on va regarder, on va regarder l'état du véhicule. Alors, ça nous permet en même temps d'agir pour la mécanique du véhicule.

Le Président (M. Pinard): Dans un autre sujet, la consultation en ligne nous dit majoritairement, très, très majoritairement que les citoyens sont contre l'utilisation des cellulaires au volant. La Société de l'assurance automobile nous a fait également semblable recommandation et autres organismes que nous avons rencontrés. Qu'en est-il de la Fédération des policiers?

• (11 h 40) •

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, écoutez, pour l'Association des policiers provinciaux — encore là, je vais me répéter — je pense que l'utilisation du cellulaire au volant, qui malheureusement s'est installée depuis quelques années, va faire partie d'une campagne de sensibilisation. Et encore là je vous dirais que, pour les policiers et policières de la Sûreté du Québec, bien, vous savez, même si on préconise l'utilisation du mains-libres, il n'en reste pas moins que, quand on utilise un cellulaire, on est inattentif sur la route, on a besoin de toute notre attention. Alors, je pense que, sur cet élément-là, l'Association des policiers et policières provinciaux du Québec approuve d'emblée la position de la commission.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président, Messieurs, on a des lois au Québec, on a des limites de vitesse sur nos routes, nos autoroutes, et on s'aperçoit... ça fait peut-être partie de notre culture, il y a beaucoup de souplesse, là. On n'en disconvient point, puis ça va. Mais là je pense qu'il faut se poser la question. Il y a souplesse et souplesse, là. On est rendus... Avant une intervention policière, on nous indiquait, là, ce n'est plus 110, c'est 120. Alors... 119. Alors là, il y a presque 20 % entre ce qui est indiqué, signalé et l'action de vos policiers et l'intervention réelle, les faits. Tout le monde qui circule, là, va dire: Écoutez, aucun problème, on n'aura jamais de problème jusqu'à 119. Il n'y a pas lieu, là... D'abord, on dit: On va-tu baisser les vitesses. Mais il n'y aurait pas lieu premièrement d'appliquer nos propres lois, nos propres règlements...

M. Dagenais (Jean-Guy): Bien, écoutez...

M. Deslières: ...comme élément de solution, d'intervention concernant la sécurité routière sur nos routes?

M. Dagenais (Jean-Guy): M. le Président, vous savez, quand on est policier, on nous dit toujours: Il y a l'application de la loi, et elle doit être accompagnée du gros bon sens.

M. Deslières: Je n'en disconviens point.

M. Dagenais (Jean-Guy): Alors, nous sommes là pour appliquer les lois. Si on a une limite permise de 100 km ou de 90 km, la loi doit être appliquée à 90 km. Vous comprendrez que, si quelqu'un circule, le matin, à

100 km dans une zone de 90, il est seul sur la route, il est en ligne droite, le policier va l'intercepter sûrement. Il va lui dire: Écoutez, monsieur, surveillez votre vitesse. Il n'est pas obligé de nécessairement toujours donner le billet d'infraction. Vous savez, le fait d'être arrêté par un policier, déjà, là, c'est assez dissuasif.

Alors, moi, je pense que les lois sont là pour être respectées. On doit assurer la sécurité publique, et tout ça avec du gros bon sens. Je ne voudrais pas être sarcastique, ce que peut-être... Le cinémomètre, lui, il est plus mécanique, vous savez, ça fait que... En tout cas, il faut arrêter ça là, là.

M. Deslières: Mais je n'en disconviens pas, M. Dagenais, mais on ne se trouve pas avec un certain laxisme, là? Parce que, là, on parle de 20 % de différence, 5 %, 10 %, 5 km de plus, 10, bon, c'est dans notre élément de tolérance comme société, puis ça fait partie de notre société distincte. Ça, moi, je suis d'accord. Mais là il n'y a pas lieu de se questionner, là? Parce que, là, on est rendu à 120, 119.

M. Dagenais (Jean-Guy): M. le Président, vous me parlez de 119. Écoutez, la loi est 100 km, 50 km. Je ne sais pas d'où ça vient, le seuil de tolérance. J'ai toujours dit que les policiers et policières, entre autres — je vais parler pour les membres de la Sûreté du Québec — avaient un pouvoir discrétionnaire. Mais, quand on me dit 119, vous savez, sur nos billets d'infraction, quand c'est marqué une zone de 100 km, c'est 100 km. Alors, si la personne a roulé à 119, elle est en infraction.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que la Fédération des policiers croit que la limite de vitesse est trop basse sur les autoroutes du Québec?

M. Dagenais (Jean-Guy): Oh! Vous savez, pour prendre souvent l'autoroute 40 et la 20, à 100 km actuellement, je pense que c'est suffisant dans certains endroits, là. Vous comprendrez que c'est peut-être plus l'état des routes qui nous oblige à limiter notre vitesse. Mais je pense que 100 km est une limite.

M. Deslières: Répétez donc ça, vous, là.

M. Tomassi: Vous dites que ça a pris neuf ans, là. Ça se détériore pas mal.

M. Dagenais (Jean-Guy): Je ne voudrais pas partir de débat ce matin. Mais, quand on respecte la limite de vitesse à 100 km, et je suis certain qu'on le fait tous, on se fait tous dépasser. Alors, peut-être qu'il y aurait lieu dans certains endroits de peut-être regarder et augmenter la limite permise, mais dans des endroits qui sont bien, bien, bien définis.

M. Deslières: M. le Président, une dernière question si vous me permettez.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Deslières: Motocyclettes, motocyclistes. Quelle est votre perception, quelle est la perception de vos membres, quel rapport avez-vous avec les gens qui

pratiquent cette activité, je ne dirais pas ce sport, cette activité, non mais globalement, là? Parce qu'on voit qu'il y a des perceptions différentes, qu'il y a des irritants.

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, s'il vous plaît.

M. Deslières: Globalement, comment percevez-vous le monde de la motocyclette?

M. Dagenais (Jean-Guy): Vous voulez avoir le commentaire d'un policier ou d'un motocycliste? Écoutez, je vais vous parler plutôt... vous donner un témoignage d'un policier.

Quand je vois passer un groupe de motocyclistes avec des motos, des grosses cylindrées, les gens, vous savez, respectent la limite de vitesse, tout ça, ils s'en vont en groupe, je n'ai aucun problème. Mais j'ai une petite réticence avec ce qu'on appelle les Ninja. On dirait que c'est plus nerveux, ces gens-là. Et ça ne veut pas dire qu'ils sont tous imprudents. Mais, comme policier, le premier réflexe qu'on avait quand on voyait passer ces fameuses motos où ils sont couchés sur le réservoir d'essence, je vous dirais que ça ne nous sensibilise pas plus, mais on est portés à aller vérifier qui est assis sur la moto et s'ils ont, souvent, les permis et tout ce qu'il faut aussi pour conduire ces motocyclettes-là, alors que, si vous voyez la personne d'un certain âge sur un bon gros Goldwing, 1 100 cc: Laissez-le aller, il est à la retraite, et qu'il profite de sa retraite. Alors, c'est un témoignage personnel de policier.

Alors, les motos de course, là, je vous dirais que, pour en avoir vu quelques-unes sur la 15, l'été passé, la roue dans les airs et qui louvoient, il y aurait eu besoin d'un véhicule de police. Mais vous comprendrez que — vous l'avez dit vous-même — on n'en a pas à tous les coins.

Le Président (M. Pinard): Vous êtes au fait que ce sont justement... le groupe où il y a le moins d'accidents de moto, ce sont chez les jeunes, et que le groupe où il y a le plus d'accidents, c'est chez les 40 à 65 ans, au niveau des motocyclistes.

M. Dagenais (Jean-Guy): Alors, ce n'est pas la vitesse, là, c'est l'expérience.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci infiniment...

M. Dagenais (Jean-Guy): Merci beaucoup, messieurs.

Le Président (M. Pinard): ...M. Dagenais, Me Castiglio. Je vous remercie. Vos propos vont sûrement enrichir les membres de cette commission. Merci. Et je vais suspendre quelques instants. Nous attendons l'arrivée du ministre.

(Suspension de la séance à 11 h 47)

(Reprise à 11 h 51)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, messieurs, permettez-moi d'introduire le ministre

d'État aux Transports, M. Michel Després, et, M. le ministre, merci infiniment d'être parmi nous ce matin. Nous allons vous entendre, et, par la suite, il y aura un échange avec les membres de cette commission. Et je vois que vous êtes accompagné de gens que nous avons eu l'occasion de rencontrer déjà, à deux reprises, les gens du ministère des Transports et Mme la vice-présidente de la Société de l'assurance automobile. Alors, M. le ministre, nous allons débiter. Je vous cède la parole.

M. Michel Després

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président, de me recevoir à la Commission des transports sur la sécurité routière. Je suis accompagné, ce matin, du sous-ministre, M. Jean, que vous avez effectivement reçu hier à cette commission, de Mme Johanne St-Cyr, qui est la vice-présidente à la Société de l'assurance automobile du Québec, de M. Couture, qui est le sous-ministre adjoint, et de M. Perron, du ministère des Transports. Donc, heureux de voir, M. le Président... mais je vous vois sur le bout de votre micro, je ne sais pas si vous aviez le goût de vouloir faire un commentaire, M. Pinard.

Le Président (M. Pinard): Non, non, allez.

M. Després: Excellent. M. le Président de la commission, M. le vice-président de la Commission des transports et de l'environnement, chers collègues de l'Assemblée nationale, membres ministériels, députés de l'opposition et de l'Action démocratique, je tiens d'abord, M. le Président, à remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement d'avoir accepté de m'entendre aujourd'hui dans le cadre d'un mandat d'initiative de la Commission parlementaire sur la sécurité routière et que, lorsqu'on dit «mandat d'initiative», ça le dit bien, c'est un mandat d'initiative de la part de votre commission parlementaire, et je crois que c'est tout à votre honneur, et d'autant plus que nous sommes dans une période importante en termes de politiques de sécurité routière auxquelles on pourra discuter tout à l'heure.

Mais votre rapport, M. le Président, je peux déjà vous dire, même si je vous le redirai probablement, mais je voulais vous le dire dès votre introduction, la consultation que vous faites, de votre commission parlementaire, est fort importante pour moi et le gouvernement, et je m'attends bien, M. le Président, à ce que le rapport qui sortira de votre commission puisse être étudié par la Table de la sécurité routière à qui... J'ai demandé à M. Jean-Marie De Koninck de présider cette table qui regroupe au fond tous les spécialistes, les intervenants en matière de sécurité routière qui sont les corps policiers, qui sont les ministères de la Santé, de la Justice, de la Sécurité publique, le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, les corps municipaux et spécialistes universitaires qui se joignent à cette table, qui ont le mandat, dans le cadre de cette politique, de pouvoir suggérer au ministre des Transports un certain nombre d'orientations en termes de mesures que nous pourrions prendre pour justement améliorer le bilan routier.

Donc, je pense que la Table de la sécurité routière, jointe aux travaux de votre commission parlementaire auxquels vous avez entendu plusieurs spécialistes, permettra, M. le Président, au bénéfice de tous les

Québécois, de voir comment on peut, en matière de sécurité routière, améliorer la situation.

Cette initiative de la commission, je venais de vous le dire, a connu un vif succès suscitant la participation de citoyens et de représentants de milieux variés qui se sentent tous concernés par le sujet. Et qui effectivement ne connaît pas quelqu'un, M. le Président, qui n'a pas eu, un jour ou l'autre, un accident?

Au cours de la consultation publique en ligne et dans l'enceinte de l'Assemblée nationale, durant la semaine, ces personnes ont exposé leurs points de vue, proposé leurs solutions et enrichi la réflexion globale. Au nom du gouvernement, je tiens à les remercier pour cette contribution au mieux-être de notre société et à les assurer de la prise en compte de leurs propos dans les futures actions de renforcement de la sécurité routière qui seront mises en place au Québec.

Bien sûr, en tant que ministre des Transports, je salue cette manifestation d'intérêt, car, je l'ai dit à maintes fois et je n'hésite pas à le répéter, la sécurité routière constitue une priorité de société qui interpelle chacun d'entre nous, compte tenu des coûts sociaux extrêmement élevés, pour la société québécoise, qui sont engendrés par les accidents de la route. Les familles qui ont vécu le drame de perdre un être cher à la suite d'un accident de voiture ou qui doivent supporter et encourager un proche devenu handicapé pour la vie peuvent témoigner des lourdes conséquences résultant de ces accidents.

Cette semaine, tout au long des auditions de la commission, vous avez entendu des personnes qui, à l'instar du gouvernement, souhaitent éviter la répétition de tels drames humains. Leur participation à cette commission parlementaire arrive à point, car, depuis quelques années, le bilan routier québécois a atteint une forme de plateau, sinon une augmentation en termes de blessés légers et de blessés graves. À ce sujet, un portrait de l'évolution du bilan routier vous a été présenté plus tôt, cette semaine. Dans l'ensemble, on retient qu'après des décennies de baisses successives des décès sur les routes il devient de plus en plus difficile de faire diminuer le nombre de pertes de vie et de blessés attribuables aux accidents routiers. Nous devons donc sortir des sentiers battus et imaginer des solutions novatrices qui nous feront réaliser de nouveaux progrès. C'est dans cette optique que le gouvernement a voulu instituer une réflexion d'ensemble qui fait partie d'un plan global de sécurité routière pour l'année 2006.

Cette commission parlementaire est un volet important de ce plan. Elle aura permis d'obtenir divers points de vue sur les problèmes exposés et de miser sur l'apport de plusieurs groupes et individus qui ont accepté de venir partager avec nous les fruits de leur réflexion, de leur expertise et de leur expérience. Tout au cours de la semaine, des membres du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec ont assisté aux différentes présentations afin de prendre note des idées exprimées devant cette commission. Le bilan routier de l'année 2005, qui sera rendu public dans quelques semaines, lorsque tous les rapports d'accidents auront été comptabilisés, représente un autre volet majeur du plan global. La tendance des bilans routiers des dernières années nous laissait entrevoir des réductions possibles nous permettant de ramener le nombre de décès en deçà de 650 en 2005. Cependant, à la lumière des premiers résultats du bilan de 2005, nous constatons malheureusement

qu'il y a plutôt une tendance à la hausse des décès et des blessés graves.

Déjà, nous pouvons confirmer que l'alcool et la vitesse constituent encore et comme toujours les principales causes d'accident. Cependant, une collision routière est rarement attribuable à une seule cause. Il s'agit plutôt de l'interaction entre le comportement humain, le véhicule, la route et son environnement. Cela permet de réaliser à quel point la sécurité routière est une responsabilité partagée dont une part importante revient aux usagers de la route.

Le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, qui se partagent la tâche d'assurer l'encadrement de la sécurité routière des citoyens, ont un très grand rôle à jouer. Il en va de même pour les municipalités, puisque 66 % de tous les accidents surviennent sur le réseau routier qu'elles entretiennent et que la moitié des accidents avec blessures graves, au Québec, se produit sur le réseau municipal. D'autres partenaires gouvernementaux sont aussi des acteurs de premier ordre. Je pense notamment à la Commission des transports du Québec qui joue un rôle très important en matière de contrôle de la sécurité des véhicules lourds et de leurs conducteurs ainsi qu'auprès des transporteurs commerciaux. Je songe aussi au ministère de la Sécurité publique duquel relèvent les policiers qui sont des collaborateurs de premier plan pour faire appliquer le Code de la sécurité routière et faire de la sensibilisation auprès des usagers de la route.

● (12 heures) ●

Un autre volet de notre plan concerne maintenant la Table de la sécurité routière québécoise. Inaugurée en décembre dernier et présidée par M. Jean-Marie De Koninck, à qui l'on doit la création de l'Opération Nez rouge, cette table constitue un forum permanent d'échange et de discussion réunissant une trentaine de partenaires concernés par la sécurité routière. Ceux-ci proviennent, je vous le disais tout à l'heure, des milieux policier, municipal, universitaire, de la santé, des associations des usagers, des ministères, des organismes gouvernementaux et de d'autres secteurs d'activité. Les membres discutent d'enjeux de sécurité routière en vue d'élaborer des solutions permettant d'améliorer le bilan routier.

Petite parenthèse, M. le Président, pour vous dire que justement la Table de sécurité routière se réunissait hier, que je suis allé les rencontrer justement pour pouvoir échanger avec eux et leur parler naturellement des travaux, parce qu'ils avaient un intérêt, ils avaient entendu parlé de la commission parlementaire, et de leur dire justement que le rapport de la commission serait déposé, que je m'attendais de leur part à ce qu'ils regardent les recommandations qui seront dans votre rapport, M. le Président, pour pouvoir inspirer cette démarche que nous avons d'arriver avec une nouvelle politique de sécurité routière en 2006.

Il faut aussi, M. le Président, regarder les autres pays qui ont obtenu des résultats étonnants suite à la mise en place de mesures proposées par un tel groupe de travail. C'est la première fois que nous le faisons à Québec, mais ça existe dans d'autres pays. Je compte donc sur la table pour me faire des recommandations visant à réduire, oui, le nombre de victimes sur les routes du Québec.

En bout de ligne, nous tiendrons compte des recommandations de cette commission parlementaire.

Nous prendrons également en considération des suggestions émanant des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière afin de préparer la prochaine politique de sécurité routière que le gouvernement compte rendre publique d'ici la fin de l'année 2006. Cette politique gouvernementale en sécurité routière définira les orientations à donner afin de diminuer, je le disais, le bilan routier, et ce, en concertation avec tous nos partenaires de la sécurité.

Et je fais la parenthèse, M. le Président, parce que, lorsque je vous ai donné des données sur le nombre d'accidents que nous avons sur nos routes, au Québec, jamais on n'avait impliqué d'aussi près le monde municipal. Et j'ai tenu justement que, dans cette démarche, qui est bien souvent une démarche gouvernementale ou paragouvernementale d'organismes qui relèvent de l'État, de s'assurer que justement le monde municipal soit impliqué parce qu'ils peuvent jouer un rôle actif et nous permettre de regarder avec eux quelles sont justement les mesures et le partenariat qu'ils peuvent nous donner dans l'objectif que nous avons tous d'améliorer le bilan routier.

Je ne pourrais parler de sécurité routière sans mentionner les investissements massifs que nous avons annoncés sur le réseau routier. L'an dernier, nous avons entamé un plan d'investissement de près de 4 milliards de dollars sur une période de trois ans. Pour l'année 2006, cela signifie 1,3 milliard de dollars consacrés à la réhabilitation, au développement du réseau routier, dans des projets qui ultimement auront un impact significatif sur la sécurité routière, M. le Président, parce que, lorsqu'on étudie effectivement toute la situation en sécurité routière, l'environnement en fait partie, donc l'état de nos routes en fait aussi comme un des facteurs.

Par ailleurs, cette commission a choisi de mettre l'emphase cette semaine sur quatre facteurs qui ont un impact sur le risque d'accident: tout d'abord, la vitesse excessive, la conduite d'une motocyclette, les conditions hivernales et le cellulaire au volant. J'aimerais vous en parler très brièvement parce que je sais que, par la suite, nous aurons l'occasion de pouvoir échanger.

On connaît bien les ravages faits par l'alcool au volant, et pourtant la conduite des facultés affaiblies demeure un comportement adopté par une portion de la population. Ce n'est pas le cas pour la vitesse, puisqu'une bonne majorité de conducteurs roulent régulièrement à des vitesses supérieures à la vitesse permise, et même s'ils roulent parfois à des vitesses excessives ou inadaptées. La responsabilité individuelle en matière de vitesse au volant est donc énorme, mais c'est la collectivité dans son ensemble qui doit s'attaquer au problème, et nous avons, quant à moi, M. le Président, beaucoup d'éducation pour changer les mentalités au Québec sur le sujet de la vitesse.

On estime à 7 000 annuellement le nombre de personnes qui sont victimes d'un accident où la vitesse est identifiée comme étant la première cause. Nous avons des gains énormes à faire de ce côté, et si nous voulons améliorer le bilan routier. La vitesse excessive, qu'elle soit en milieu urbain, interurbain ou rural, est inacceptable et inutile. Ce fléau doit être attaqué sur plusieurs plans, soit la sensibilisation des conducteurs, les aménagements routiers, la surveillance policière, la responsabilisation des conducteurs, des constructeurs automobiles et le recours aux technologies.

Si la décennie 1990 a été celle de la lutte contre l'alcool au volant, il est impératif que la présente

décennie soit celle de la lutte contre la vitesse sur les routes. Il faut que chaque conducteur comprenne que nous ne tolérerons pas que la vitesse excessive ou inadaptée devienne la norme en matière de déplacements au Québec.

En terminant sur cet aspect, j'aimerais mentionner que, parmi les sujets de discussion inscrits à l'agenda de la Table de la sécurité routière, la vitesse au volant figure au premier plan. Je m'attends donc à recevoir aussi de leur part, comme de la vôtre, M. le Président, des suggestions en ce qui concerne la vitesse.

Puisque la question des motocyclettes a largement été débattue à cette commission, je serai bref sur le sujet. Mentionnons que, même si plusieurs facteurs contribuent aux accidents impliquant des motocyclistes, la vitesse est ici au cœur du problème aussi. La puissance de ces véhicules est bien sûr en cause, particulièrement lorsque ces véhicules se trouvent entre les mains de conducteurs peu expérimentés ou trop téméraires.

Pour ce qui est de la qualification des motocyclistes, la Société de l'assurance automobile du Québec a implanté, au début de l'année 2001, des nouvelles normes d'accès à la conduite d'une motocyclette. Les premiers résultats laissent entrevoir un impact positif de celles-ci, mais la SAAQ poursuit actuellement ses évaluations afin de voir s'il nous faut aller plus loin.

Concernant les conditions hivernales, la saison froide nous lance tout un défi. Chaque année, le ministère des Transports est fier de le relever avec succès. Le réseau supérieur compte, vous le savez, 30 000 km de route qu'il nous faut entretenir en hiver afin d'assurer la sécurité des usagers de la route et la libre circulation des personnes et naturellement des marchandises. La responsabilité d'entretenir le réseau en hiver revient directement aux 58 centres de services du ministère des Transports répartis sur le territoire du Québec. Ceux-ci concluent majoritairement des ententes contractuelles soit par des entreprises privées qui se voient ainsi confier l'entretien de 69 % du réseau, soit avec des municipalités qui s'occupent de 13 % du réseau. Pour sa part, le ministère effectue, par l'entremise de ses propres équipes, l'entretien hivernal d'environ 18 % du réseau québécois. Le budget consacré à l'entretien hivernal se situe à près de 200 millions de dollars pour l'année 2005-2006. Cependant, la responsabilité de la sécurité en conditions hivernales doit aussi se partager avec les conducteurs, qui doivent adapter leurs véhicules et leur conduite aux différentes conditions climatiques hivernales.

Afin de rencontrer la sécurité routière en hiver, le Québec a aussi recours à la recherche et aux nouvelles technologies. Dans ce vaste domaine, le ministère des Transports fait fréquemment appel aux systèmes de transport intelligents, qu'il soit question de caméras, de stations météorologiques ou encore de panneaux à message variable qui offrent en temps réel une information directe aux conducteurs sur les entraves à la circulation. Le ministère expérimente aussi l'implantation d'un centre intégré de monitoring pour l'aider dans sa gestion du réseau. À l'aide d'un véhicule de patrouille bien équipé, il peut également mesurer la température de l'air, l'humidité relative, la température de la surface de conduite et celle du point de rosée. Ces données lui permettent d'améliorer la qualité et la rapidité de ses interventions sur nos routes.

Des campagnes de sensibilisation ciblent aussi la conduite en conditions hivernales. Un des résultats

concrets des plus intéressants découlant de ces campagnes est le pourcentage élevé d'usagers de la route qui équipent leurs véhicules de pneus d'hiver. En effet, en moyenne, pour le Québec, 90 % des véhicules sont chaussés de pneus d'hiver durant la saison froide. En outre, afin de procurer aux usagers de la route une information à jour, nous avons aussi mis en place un service appelé l'Inforoute, accessible par téléphone ou par Internet. Ce service permet de recevoir une information régulière mise à jour sur l'état des routes, la condition des chaussées et même la visibilité.

• (12 h 10) •

M. le Président, une petite parenthèse juste pour vous dire, je ne sais pas si... Probablement, plusieurs d'entre vous, ici, membres de la commission, avez déjà été utiliser, sur le site du ministère, l'Inforoute, mais il est assez impressionnant de voir tout le système de vidéo sur l'ensemble de certains ponts, de nos routes et qui vous donne instantanément l'état visuel dans lequel se trouve l'entrée de certaines routes, l'état de certaines routes avec les conditions. Au-delà de vous donner cette information écrite, vous êtes capables de visualiser l'état effectivement et la circulation qui s'en fait, M. le Président.

Pour ce qui concerne les cellulaires au volant, comme plusieurs autres technologies, le cellulaire est entré dans nos vies, et pour de nombreuses années. Il serait aujourd'hui difficile de s'en passer. Il faut bien l'admettre, que le cellulaire a aussi rapidement trouvé sa place à bord des véhicules automobiles et qu'il s'est montré utile dans les situations où une communication urgente doit être faite, par exemple lors d'un accident. Toutefois, il ne faut pas que le cellulaire devienne lui-même un facteur d'accident. La conduite d'un véhicule automobile exige une attention de plus en plus grande en raison de la pression exercée par l'augmentation du nombre de conducteurs et de véhicules en circulation. Réduire cette attention en tentant de tenir une conversation téléphonique tout en suivant la route est un risque qui, oui, est réel et inutile.

En ce moment, nous croyons que ce sont les utilisateurs du cellulaire eux-mêmes qui sont les premiers à pouvoir poser un geste concret en évitant de s'en servir lorsqu'ils sont au volant. Il est facile d'éteindre son cellulaire et de l'oublier pour la durée de son déplacement. Il est important de rappeler que conduire un véhicule est un privilège et non un droit. Dans ce contexte, il est normal que la sécurité collective ait préséance sur la liberté individuelle.

En conclusion, M. le Président, je suis persuadé que le bilan routier continuera de s'améliorer dans la mesure où les efforts soutenus de tous les partenaires seront aussi appuyés par le comportement, oui, responsable de chaque citoyen lorsqu'il prend la route. Pour ma part, je m'engage à rendre publique, M. le Président, dès l'automne 2006 une politique gouvernementale de sécurité routière qui comportera des pistes d'action permettant d'agir sur les principaux facteurs d'accident. Comme le soulignait un sondage réalisé en février 2006 pour le compte de la Société de l'assurance automobile du Québec, la sécurité routière constitue une préoccupation majeure pour les Québécois. Les résultats du sondage dévoilaient également qu'en matière de sécurité routière les citoyens québécois considèrent la vitesse, l'entretien du réseau, l'alcool au volant comme des priorités. Je tiens à vous assurer aujourd'hui que la prochaine politique gouvernementale de la sécurité routière et le plan d'action qui en découlera refléteront

les attentes exprimées par les citoyens et prendront en compte les suggestions et les recommandations issues de la présente commission et de la Table québécoise sur la sécurité routière.

M. le Président, merci aux parlementaires de m'avoir permis de faire cet exposé pour leur permettre maintenant de pouvoir les écouter, de pouvoir échanger avec eux.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le ministre. Mes premiers mots sont pour vous remercier, pour vous remercier de votre présence ce matin et ensuite de vous féliciter, M. le ministre, d'avoir mis en place la Table de sécurité routière. Cette table, nous sommes persuadés, tous les membres de cette commission, nous sommes persuadés que, grâce à cette table, il y aura un dépôt de propositions concrètes qui vous permettront d'élaborer votre future politique sur la sécurité routière, que nous attendons avec énormément d'impatience pour l'automne prochain. Alors, sans plus tarder, je me permets de céder la parole au vice-président de la commission et député de LaFontaine. Alors, M. le député.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. le ministre, bienvenue à vous et à vos collaborateurs qui sont venus ici, en vous remerciant en tout premier lieu d'avoir vous-même voulu venir en commission vous faire entendre. J'aurais deux questions puis je vais vous les poser, je vais vous laisser y répondre, parce que je pense que beaucoup de collègues ont des questions à vous poser.

La première question porte sur la Table québécoise sur la sécurité routière. Alors, on a la liste ici, là, il y a pas mal d'intervenants qui sont représentés alentour de cette table: représentants des usagers de la route, le monde municipal, policier, gouvernemental, ministères et autres secteurs d'activité. On a eu la chance aujourd'hui d'avoir l'Association des policiers et policières provinciaux, les policiers de la Sûreté du Québec. Hier, l'Association des policiers municipaux du Québec sont venus nous parler. À grands égards, certains éléments de leur mémoire n'allaient pas dans le même sens que je voulais, mais ça ne fait rien, ça a permis qu'on ait une discussion franche, et ouverte, et animée.

Mais je voulais savoir de votre part, à vous, les policiers sont quand même des personnes qui sont à l'avant-plan de la sécurité routière, c'est eux qui sont sur les routes, c'est eux qui voient les problèmes qui peuvent surgir en sécurité routière, une question à savoir pour quelle raison ces gens-là ne siègent pas à cette Table québécoise de la sécurité routière.

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

M. Després: Ce que je peux vous répondre, c'est que d'abord, premièrement, l'objectif de la table de sécurité routière, hein, ce n'est pas de... c'est plutôt d'être inclusif que d'être exclusif. Je vous dirais qu'il y a beaucoup de monde qui en ont fait la demande, tellement que, lors de ma rencontre avec M. De Koninck et les partenaires qui sont déjà autour de la table, il y en a un certain nombre qui ont été rajoutés. Il devient, à un moment donné, difficile... C'est un peu comme, par exemple, le monde universitaire alors que je vous dirais que probablement que tous les spécialistes dans chacune des

universités voudraient s'y retrouver. Mais l'idée, c'est de s'assurer que tous les secteurs d'activité sont bien représentés. Et je sais d'autant plus que... Sans vouloir parler pour la table, parce qu'ils ont toute leur autonomie, je sais qu'ils veulent faire des forums où justement il y a un certain nombre de gens qui ont demandé, comme vous, vous le faites au fond comme exercice aujourd'hui, de pouvoir entendre à l'intérieur de certains forums qui peuvent être des forums qui se passeront soit en privé ou d'autres qui seront d'ordre public... mais sans vouloir dévoiler, parce que c'est à la table à décider de quelle façon elle fonctionne, pour s'assurer que tous ceux qui ont un mot à dire en matière de sécurité routière s'y retrouvent.

Présentement, par contre, je peux vous dire qu'en ce qui concerne les milieux policiers, on y retrouve l'Association des directeurs de police du Québec. Donc, automatiquement, ça inclut effectivement tous les corps policiers municipaux. Le Service de police de la ville de Montréal et la Sûreté du Québec, ce sont les corps policiers qui s'y retrouvent. Et, s'il y en a, de façon spécifique, qui veulent se faire entendre, je soumettrai, M. le député, à la table, par l'entremise de M. Couture, de soumettre effectivement la proposition de l'association des corps policiers.

Est-ce qu'ils... Est-ce qu'ils... dans le cadre du forum? Il y a sûrement moyen de trouver une tribune pour que ces gens-là puissent se faire entendre si on veut s'assurer que tout le monde effectivement soit entendu. Et, comme je vous dis, il y a déjà environ une quarantaine de membres alentour de la table présentement. M. De Koninck regardait même dans sa façon de fonctionner effectivement, un peu comme vous l'avez fait, par thèmes. Je sais qu'il se donnait une méthode de travail pour qu'effectivement le travail soit efficace et de regrouper, je vous dirais, les spécialistes en fonction de chacun des thèmes, et de faire effectivement des auditions en fonction de qui ils doivent entendre. Donc, je n'ai aucun problème pour que ces gens-là soient entendus. On va soumettre leur candidature à la table, et ils trouveront la formule pour pouvoir les entendre.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le ministre, c'est apprécié. Votre présence est appréciée. Ce n'est pas un fait unique, c'est un fait quand même rarissime que les membres de l'Exécutif viennent dans ce cadre-là à un mandat d'initiative, et je tiens à le souligner.

M. le ministre, lorsque vous nous dites que le bilan routier continuera de s'améliorer et puis qu'hier votre sous-ministre a utilisé l'expression «une pause dans notre bilan routier», je pense que les faits sont contraires à ce genre de langage. Effectivement, lorsque l'on regarde depuis 2003, je pense qu'on est en recul. Les faits sont incontournables, on est en recul. Notre bilan routier est loin de s'améliorer mais se détériore. Et je ne veux pas rentrer dans une série de statistiques, là, juste pour les décès, 2003, on parlait de 621 et, en 2005, on est rendu à plus de 700 décès. Alors, il y a lieu de s'interroger, il y a lieu de s'inquiéter, mais surtout, surtout de passer à l'action. Je comprends que c'est un enjeu, M. le ministre, sur le plan sociétal, je comprends ça. Mais à la base, si on veut briser, comme disait M. Derome, briser cette tendance, là... Si la tendance se poursuit, je pense qu'on

ne s'en va pas du bon côté, et ça nous prend une volonté, ça nous prend des actions concertées.

Et en termes de politique concernant la sécurité routière, M. le ministre, est-ce qu'au préalable il ne doit pas y avoir, à la base de toute nouvelle politique de sécurité routière, ce que je vais appeler puis j'ai utilisé hier — c'était dans les documents, c'est dans les propres documents de votre ministère — ce modèle, ce concept de vision zéro. Si je fais un parallèle avec l'emploi, on parlerait de plein-emploi. On aura tous compris qu'un concept de vision zéro, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'accidents, tout ça, malheureusement. Est-ce qu'au préalable, M. le ministre, ce concept ne doit pas être le fondement de la volonté politique gouvernementale de dire: Écoutez, nous ne tolérerons pas que ce bilan-là ne s'améliore pas et qu'on va avoir une volonté ferme, déterminée, en ce genre de concept de vision zéro? On pourra utiliser d'autres expressions, mais je pense que vous avez bien saisi là où je veux en venir, là, où, je pense, de toute bonne foi, qu'on mettra l'ensemble d'une panoplie de moyens. Il faut, dans une politique de la sécurité, ce genre de concept, de priorité nationale de vision zéro, parce que, sans ça, il va nous manquer un élément majeur pour atteindre notre objectif.

● (12 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Effectivement, je pense, j'ai bien compris l'orientation que le député... le commentaire du député. On pourrait effectivement s'embarquer dans un paquet de données statistiques, là, nous en avons tous. Et effectivement c'est pour ça qu'on a commencé à reparler de revoir et qu'il y a une politique de la sécurité routière. Ça va être la troisième, il y en a déjà eu deux. Et effectivement il faut les regarder, je vous dirais, sur une certaine moyenne, je dirais une moyenne quinquennale, parce qu'effectivement, des fois, on a obtenu, certaines années, de meilleurs résultats.

Effectivement, l'année 2005, même si on n'a pas toutes les explications, démontre qu'en termes de décès il y a effectivement une augmentation qui est, oui, assez importante. Il faut être capable aussi de les décortiquer, où ils se sont passés, dans quelles régions, pour... Il y a une analyse à faire des données. Mais il faut être bien conscient qu'en même temps il faut se dire tout de même qu'il y a eu amélioration effectivement dans les 30 dernières années, parce que nous avons aujourd'hui deux fois plus de conducteurs sur nos routes puis nous avons trois fois moins de décès qu'il y a 30 ans. Donc, ça veut dire que les mesures qui ont été mises de l'avant dans les 30 dernières années ont donné un effet positif.

Par contre, où on en est rendu, c'est qu'on s'aperçoit qu'en moyenne, dans les cinq dernières années, on a plafonné, hein, on a plafonné effectivement dans notre objectif de pouvoir encore être plus performants donc en termes de blessés légers, graves ou de décès; et que le réseau routier municipal est un secteur important, deuxièmement; troisièmement, que les secteurs du 50 km et du 90 km sont les deux zones où effectivement il y a plus d'accidents. Donc, il y a une analyse à faire par rapport à ces prémisses-là.

Ceci étant dit, je pense, oui, nous regardons effectivement. Et, quand vous me parliez de la vision

zéro, c'est la vision suédoise, hein? Justement, je pense qu'il faut, au-delà des objectifs, des statistiques, parce qu'on pourrait en parler puis ne plus s'en sortir, ce qu'on sait tous, qu'on a tous le même discours, c'est: Comment on fait pour améliorer la situation? Puis, une fois qu'on a ces données-là, quelles sont les mesures au fond, je dirais, coercitives qui peuvent être mises de l'avant? De l'autre côté, quelles sont les mesures de sensibilisation, d'éducation? Parce que je pense qu'un ne va pas sans l'autre. Avec une vision... Est-ce que c'est la vision zéro? Ça, c'est comme vous dites, c'est la vision suédoise. C'est des choses sur lesquelles il faut se pencher. C'est des choses sur lesquelles il faut échanger. Je pense — et je suis d'accord avec vous — qu'un accident, c'est déjà un accident de trop. Donc, il faut se donner cette vision-là en termes de sécurité routière.

C'est ce que la table... Je peux vous dire que, sans participer totalement à toutes les délibérations, c'est quelque chose, l'approche de la vision... Est-ce qu'ils utilisent ce terme «zéro» là? Mais d'une vision qui fait que ce n'est pas acceptable d'avoir un accident puis d'avoir des gens qui sont accidentés pour le reste de leurs jours. Je vais vous dire, il faut se donner effectivement, oui... Comment on l'appellera? Comment on la définira? Je ne le sais pas. Et entièrement d'accord avec vous, il faut se donner pas juste une donnée statistique, une vision, une éducation, une sensibilisation, parce qu'il faut que la population nous suive aussi. On peut tous, comme parlementaires, dire, du jour au lendemain: On va adopter une loi puis sur, mettons, le téléphone cellulaire, puis on va l'empêcher. On pourrait, comme parlementaires, essayer de faire ça. Mais je pense qu'il faut le regarder aussi dans une mesure pas juste coercitive, il faut amener puis il faut que la population aussi nous suive, et c'est là qu'on a un rôle d'éducation quand on parle, par exemple, de la vitesse.

Je vais finir là-dessus, M. le Président, parce que c'est intéressant, ça va pouvoir partir le débat. Entre vous puis moi, je pense qu'on a... malgré que le taux est élevé sur l'alcool au volant, hein, on sait tous que maintenant c'est rendu inacceptable de prendre un verre et de conduire. La loi ne dit pas de ne pas prendre un verre, elle dit: Si vous prenez un verre, ne conduisez pas votre voiture. Par contre, vous connaissez tous des gens qui vont dire: Moi, j'ai fait Québec-Montréal en 1 h 40 min, hein? Puis ça, c'est comme correct puis c'est comme accepté. Comment on fait, dans l'opinion publique, au-delà de jouer sur le niveau de la vitesse qui est permise sur nos routes puis d'avoir des policiers, comment on fait pour amener cette population-là à changer, comme on a réussi à le faire, entre autres, sur le secteur de l'alcool? Donc, c'est un ensemble de facteurs, je dirais, qui va nous amener, oui, à des mesures, d'un côté, coercitives, mais, moi, je crois beaucoup à l'aspect d'éducation, hein, auprès de la population puis de la sensibilisation, avec un objectif d'une vision... M. le député, vous avez tout à fait raison, puis c'est vers ça qu'il faut travailler.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Bien, justement, au niveau de la sensibilisation, on a rencontré le Groupement de l'industrie de l'affichage au Québec; il nous a offert 1 million de dollars pour une

campagne d'affichage. On les a remerciés, on leur a dit de revenir une autre fois. Ils nous ont parlé aussi de la loi n° 129, ils nous ont dit qu'il y avait des pourparlers avec le ministère des Transports. Est-ce que vous êtes au courant de leurs demandes?

M. Després: Oui, mais écoutez... Oui, je connais très, très bien les gens du secteur de l'affichage, absolument, on a été énormément sensibilisés. Ce que je peux vous dire: Tant mieux, je trouve ça généreux de leur part, mais on n'acceptera pas d'argent nécessairement en contrepartie de régler quelque chose. C'est voulu au ministère des Transports, nous regardons effectivement les deux lois qui concernent l'affichage. Nous sommes présentement en période de consultation avec le milieu, avec les gens du milieu, pour arriver éventuellement à déposer des modifications qui concernent les deux lois sur l'affichage. Est-ce que nous aurons maintenant juste une loi, ce qui complique les choses, d'en avoir deux? Pouvoir arriver à une loi sur l'affichage, je vous dirais que c'est l'objectif qui est fixé. Donc, on est bien conscients de leurs recommandations, et de vous dire que nous sommes justement en train de consulter pour préparer justement cette législation-là.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le ministre, vous nous avez mentionné dans votre allocution que vous déposeriez une politique concernant la sécurité routière pour l'automne 2006. Moi, je n'ai pas... Avant la fin de 2006. Alors, moi, M. le ministre, je n'ai pas à douter de votre parole, je la prends, sauf que vous me permettez, là, d'avoir un certain doute, parce que, dans d'autres dossiers, M. le ministre...

Je vous donne deux exemples qui me viennent en tête, là. On attend, depuis un an et demi, cette fameuse politique du transport en commun, financement du transport en commun, de un. Et, de deux, je fais juste vous rappeler, M. le ministre, que vous avez mis en place effectivement la Table québécoise de la sécurité routière en mai 2005 et que ça a pris six mois avant de nommer les gens qui étaient pour siéger à la même table. Alors, moi, je veux bien, là, et je le souhaite ardemment, je pense qu'on est tous ici... mais espérons que, dans ce dossier-là, il n'y ait pas le même genre de retard comme les deux exemples que je viens de donner. Vous nous donnez votre assurance qu'à l'automne 2006 le ministre, le ministère va déposer...

M. Després: M. le Président, connaissant très bien le député de Beauharnois et son intérêt pour le secteur des transports, je sais qu'il ne partira pas à faire de... Parce que le dossier de sécurité routière est un dossier, je dirais, quelque part, très apolitique, mais...

M. Deslières: ...le ton que j'ai utilisé, M. le ministre.

M. Després: ...juste pour répondre à ses deux parenthèses, pour lui dire que c'était une première. La table de sécurité routière, c'est une première au Québec, ça n'a jamais existé. On s'est assurés effectivement d'y associer tous les intervenants, ce qui n'était pas toujours

évident au départ, de s'assurer d'un échéancier, d'un plan de travail pour arriver justement à cette politique de sécurité routière là. Donc, ça a pris un certain temps, donc la structure n'existait pas. D'y trouver un président qui était à la hauteur, je dirais, des attentes. Je pense qu'il fait l'unanimité au niveau parlementaire. Et je vous dirai que, pour être très, très clair, l'objectif, oui, je l'ai répété à plusieurs occasions, je veux qu'avant la fin de l'année 2006 soit déposé...

Et je vous dirais, sans vouloir partir dans un autre dossier, j'ai toujours dit qu'il fallait prendre tous les moyens, hein, tous les moyens nécessaires qui pouvaient permettre d'améliorer le dossier et la situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec. Donc, on ne partira pas le débat aujourd'hui, on va avoir une tribune pour ça, M. le député, mais ça en fait partie, là.

M. Deslières: Vous me tentez, M. le ministre.

• (12 h 30) •

M. Després: Ah, je vous tente? Mais, si vous voulez revenir sur la politique des transports en commun, moi aussi. Vous m'avez ouvert la porte, puis à date j'ai laissé tomber, là, mais je veux revenir.

Le Président (M. Pinard): Revenons sur le sujet de ce matin.

M. Després: Mais juste pour vous dire, il y a un lien, là. Il faut se comprendre, il y a un lien. Quand je dis que le gouvernement doit prendre tous les moyens, comme la Société d'assurance automobile du Québec doit prendre tous les moyens, bien, pour moi, ça fait partie des moyens justement pour améliorer le bilan routier, parce que ça a un impact direct sur nos résultats financiers de la Société d'assurance automobile du Québec. Donc, je veux juste vous dire qu'on n'a pas avantage, d'abord pour la vie des citoyens du Québec, de vouloir déposer cette politique-là. Et la vie, oui, quand je parle de la vie... Parce qu'effectivement, si on peut améliorer, par une nouvelle politique, avec une vision que vous parliez tout à l'heure, qui est de la vision des citoyens... Donc, il y a des vies qui sont en jeu, hein, des vies, à tous les jours, qui sont en jeu. On le voit dans tous les journaux, il y a des vies des citoyens, par les accidents qui sont occasionnés, par les accidentés sur nos routes... Et je pense qu'on a le devoir d'atteindre des résultats. C'est dans ce sens-là que...

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

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

Le Président (M. Pinard): On va essayer de raccourcir nos questions, et je demanderais au ministre de raccourcir ses réponses parce qu'il y en a trop, là.

M. Després: Oui. Ça va aller. Ça va, M. le Président.

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

M. Soucy: Alors, merci. M. le ministre, j'ai bien écouté vos propos, et je suis content de voir qu'à partir

du moment où on fait le constat qu'on a atteint un plateau avec les éléments qu'on utilisait actuellement puis pour les dernières années, il devient, à ce moment-là, normal de se questionner puis d'envisager l'avenir, je dirais, avec beaucoup d'ouverture. Et je pense que c'est important, la volonté, je vous dirais, de société, la volonté sociétale de diminuer le nombre de décès et d'accidentés graves. Je pense qu'il faut absolument se tenir à cette volonté-là et je voudrais qu'elle soit tout à fait apolitique et qu'on s'attarde plutôt à notre mission comme gouvernement de protéger les citoyens à cet égard-là.

Alors, je vous soumettrai respectueusement, M. le ministre, l'avis et les commentaires qu'on a reçus du Dr Guy Paquette, qui est directeur du Groupe de recherche en sécurité routière de l'Université Laval. Hier, il nous a fait une démonstration pour le moins percutante de solutions qui ont été introduites dans d'autres sociétés où on a diminué jusqu'à 20 % le nombre de décès sur les routes. Considérant l'enjeu dont nous discuterons dans les prochaines semaines à l'égard de la Société d'assurance automobile, il m'apparaît important en tout cas d'entendre M. Paquette ou du moins de lire la documentation qu'il nous a fournie parce que nécessairement il faudra, dans notre prochaine politique...

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

M. Soucy: ...une approche qui soit humaine et technique, et je pense qu'une communion des deux va nous aider à réaliser notre mandat.

Alors, maintenant, pour ce qui est d'une question particulière, tantôt, au niveau de la motocyclette, j'entendais: Est-ce que la motocyclette, par rapport aux jeunes, est une problématique particulière? Les tendances statistiques nous disent que non. Alors, j'aimerais vérifier, là, si j'ai bien compris vos propos tantôt.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, rapidement également, s'il vous plaît.

M. Després: Définitivement, je n'ai pas, là, toutes les données devant moi, mais ce que je peux vous dire de façon générale, les jeunes, dans toutes les catégories, sont surreprésentés dans le nombre d'accidents, c'est évident. Ce l'est pour les véhicules, ce l'est pour les motos. Ils sont effectivement une catégorie, en fonction de leur âge, qui fait que malheureusement, pour des raisons bien souvent où... Je ne le dirais pas, mais on est peut-être un petit peu plus téméraire quand on est jeune et beaucoup plus pressé, et malheureusement dans tous les secteurs d'activité.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, là-dessus, toutefois, nous avons des statistiques concernant le nombre de victimes selon la nature des blessures et l'âge de 1999 à 2004, et ces statistiques-là proviennent de la Société de l'assurance automobile, et, concernant le groupe d'âge de 15 à 19 ans et de 20 à 24, soit 10 ans, à ce moment-là les blessures sont passées, là, de 550 à 460, tandis que les blessures, sur une période d'âge de 10 ans également, mais là pour les motocyclistes comme vous et moi, là, de la catégorie d'âge de 45 à 55 ans, bien, à ce moment-là, on a passé de 295 à 600.

Alors, je veux vous rappeler, M. le ministre, que les jeunes motocyclistes sont obligés de suivre des cours avant d'obtenir le permis qui leur permet d'utiliser une motocyclette normale ou encore une petite Ninja, alors que les citoyens de notre âge, nous, les baby-boomers, bien, à ce moment-là, 45 à 54 ans, bien, nous, nous avons un droit acquis, c'est-à-dire que vous avons le droit d'utiliser, en vertu de notre permis de conduire, nous avons le droit d'utiliser la voiture le matin puis sauter sur notre moto, l'après-midi. Donc, vous comme moi, on peut se rendre chez un détaillant, aller acheter une moto, un 800, un 750, un 1 100, un 1 200, un 1 500, même un 1 800 maintenant, et sans être obligés d'avoir un cours de conduite. Et Dieu sait — pour être moi-même un motocycliste, et certains membres de la commission le sont également; Dieu sait — que conduire une moto, ce n'est pas conduire une voiture, et je ne comprends pas, M. le ministre — et ça, je vais me faire le porte-parole des membres de la commission — alors que la Fédération des motocyclistes, que nous avons rencontrée hier, nous dit que depuis... Je crois que c'est depuis six ans que la fédération demande à ce que tous les propriétaires de motos n'aient pas le droit de se promener sur les routes du Québec avant d'avoir suivi un cours, un cours qui leur donne l'habileté nécessaire pour, un, se protéger, protéger leur vie, protéger les autres. M. le ministre.

M. Després: Peut-être, juste avant de répondre à une partie de la réponse, je permettrais à Mme la vice-présidente de la SAAQ, en termes de données, là, par rapport à ce que vous avez donné pour parler effectivement... Avez-vous objection à ce qu'elle fasse une courte...

Le Président (M. Pinard): Non, je n'ai pas d'objection, d'autant plus, M. le ministre, que...

M. Després: Vous avez donné des statistiques...

Le Président (M. Pinard): D'autant plus que, M. le ministre, hier, lorsque nous avons questionné Mme St-Cyr sur les chiffres de la SAAQ, la SAAQ n'a jamais voulu dévoiler les chiffres, que je retrouve ce matin, dans *Le Journal de Québec*, à l'effet que nous avons sur le réseau maintenant, en 2005, 704 morts et 57 922 blessés. Alors, ces chiffres-là ont été sûrement coulés de la part de la Société de l'assurance automobile...

M. Després: Mais je vais être franc avec vous, monsieur...

Le Président (M. Pinard): ...aux journalistes, mais elle n'a pas daigné, la société n'a pas daigné remettre ces chiffres-là aux membres de la commission.

M. Després: Non, non, non, M. le Président, je ne voudrais pas que le ministre rappelle à l'ordre. Habituellement, le président est celui qui met l'ordre...

Le Président (M. Pinard): C'est le président qui dirige les débats.

M. Després: ...dans une commission parlementaire. Ça fait que je me fie sur vous.

Le Président (M. Pinard): Vous avez tout à fait raison, c'est le président de la commission qui dirige les débats, mais permettez qu'au nom des membres de la commission... Si vous voulez introduire Mme St-Cyr, nous avons officiellement demandé à cette dame, la vice-présidente, de nous dévoiler les chiffres, mais la Société de l'assurance automobile n'a pas daigné le faire, et nous les retrouvons... On pourrait demander à madame si les chiffres qui ont été coulés par la Société de l'assurance automobile au *Journal de Québec* sont réellement les vrais. On pourrait commencer par cette question-là.

M. Després: Je vais vous dire, M. le Président, je vais répondre. Je vais répondre parce qu'à ce moment-ci, moi-même, je n'ai pas, même comme ministre responsable de la Société de l'assurance automobile du Québec... Vous comprendrez que ce n'est pas juste la comptabilisation des données, il y a toute l'analyse qui va en fonction des sexes, des régions, qui doit être faite avant que le rapport soit officiellement... Probable... Minute, un instant.

Le Président (M. Pinard): Alors, on va vous envoyer une copie de l'article du *Journal de Québec*, M. le ministre.

M. Després: Non, non, non. Bien, M. le Président, si vous voulez... Écoutez, je ne pense pas qu'il est question de cacher... Effectivement, selon ce qui est marqué dans le journal, parce que j'ai pris la peine de poser les questions, les chiffres sont de cet ordre, qui sont mentionnés dans le journal. Ce que je vous dis, c'est qu'avant de déposer officiellement le bilan, ce que la société n'a pas voulu faire... D'une façon ou d'une autre, il sera déposé parce que les données seront dans le rapport annuel de la Société de l'assurance automobile du Québec. Tout simplement qu'il y a encore à ce moment-ci... les chiffres peuvent effectivement encore varier, mais je vous dis, l'ordre que vous avez dans le journal, j'ai pris la peine de poser moi-même la question ce matin, sont de cet ordre-là.

Par contre, toute l'analyse... Il n'y a pas juste les données statistiques, il y a une analyse qui va avec les données qui sont déposées dans le rapport, et ce n'était pas, M. le Président, question de cacher, la table sur la sécurité routière n'a pas, à ce moment-ci, pas plus que vous, que j'ai rencontrée hier, copie du rapport. Et ils seront rendus publics, M. le Président, aussitôt qu'ils seront prêts, mais je vous dis tout simplement qu'il n'était pas l'intention, ni de la part du ministre, pas plus que de la Société de l'assurance automobile du Québec... Et je n'ai pas moi-même en main de données ou de rapport officiel qui concerne l'état ou le rapport. Je veux vous rassurer là-dessus, là, je ne l'ai pas. Je ne l'ai pas. Ce que je vous dis, c'est qu'il y a toute l'analyse qui est jointe aussi au-delà des données. Donc, ce n'était pas... Je l'ai dit tout à l'heure d'ailleurs, qu'il y avait augmentation effectivement du nombre de décès sur les routes, donc il n'est pas question, là, d'essayer de cacher les résultats. Je ne voudrais pas que ce soit perçu de cette façon-là. Loin de là, M. le Président. Bien au contraire, on est bien conscients, on l'a dit, qu'il faut améliorer la situation. Merci, M. le Président.

● (12 h 40) ●

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

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Mais, M. le ministre, pour peut-être faire suivre ce que le président vous fait, on inviterait aussi la SAAQ à être plus ouverte, de un, dans ses chiffres, parce que, si on regarde les statistiques sur les motocyclettes, comme qu'il vous a fait mention, c'est à l'opposé de la déclaration de madame de la SAAQ, là, qui démontre que les motocyclistes à jeune âge, là, ont une incidence plus grande sur les accidents, là. Je comprends qu'il y a une augmentation de 53 %, là, de 1999 à 2003, mais on passe de un à quatre incidents, décès quand, dans la tranche d'âge 35 à 55 ans, on parle de 26 décès. Et, si on rajoute ceux jusqu'à 65 ans, on est rendus à 32 décès. Alors, c'est quelque chose qu'il va falloir tenir compte dans les statistiques. Et on se permettrait, en tant que membres de la commission, là, de dire à la SAAQ, là, de revoir ses chiffres. Et, vous savez, on a un travail à faire, et on essaie de le faire le plus correctement possible, et j'inviterais, là, la SAAQ... Je sais qu'on va avoir l'opportunité de les interroger, là, dans les semaines qui viennent, là, on va avoir le plaisir et le privilège de poser les questions qui s'imposent.

Je voudrais peut-être... Ma question porte surtout sur les photoradars. Au Québec, on a tendance à vouloir réinventer la roue dans plusieurs domaines, et ni le ministère des Transports ni les autres ministères, là, des fois, on a tendance à essayer d'avoir une approche québécoise à bien des égards. Dr Paquette, qui nous a fait une présentation très bien documentée, nous a fait état que beaucoup de nouvelles technologies entrent en fonction dans les années qui viennent, il y en a déjà qui sont disponibles, et il faisait très attention de nous faire remarquer qu'il ne faudrait pas peut-être réinventer les règles, et les règlements, et la manière de les appliquer, qu'il faudrait peut-être prendre en considération et regarder ce qui se fait de mieux à l'extérieur pour pouvoir, comme la France, l'Australie est un bon exemple... puis venir le transposer ici et non pas d'essayer, comme qu'on a l'habitude de faire, d'avoir un modèle québécois qui, de un, peut-être risque de nous coûter plus cher, de deux, risque de ne pas rendre le but ultime de la technologie qu'on veut en faire.

En bout de ligne, là, c'est ça que je disais aux policiers, je souhaite que l'instauration des photoradars fasse en sorte que la vitesse diminue et qu'on n'ait pas de billets d'infraction parce que les gens vont respecter la vitesse. Et il n'y aura pas de question de taxe déguisée ou autrement, là, la vitesse va être diminuée, puis le bilan routier va s'améliorer. Pourquoi? Parce que la vitesse, on est conscients que la vitesse est une des plus grandes causes d'accident.

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

M. Després: M. le Président, je pense que... Et c'est pour ça que vous avez initié cette commission parlementaire là, justement pour entendre les différents spécialistes. Tout ce qui concerne naturellement l'aspect de la vitesse et des moyens que vous venez de parler sont naturellement des moyens qui animent beaucoup le débat, et c'est pour ça qu'on a avantage — et je l'ai dit dès le début de la commission comme je l'ai dit à la table de

la sécurité routière — d'aller voir les expériences de ce qui se fait ailleurs, naturellement d'analyser les mesures qui ont été mises de l'avant, quel impact que ça a donné puis effectivement qu'est-ce qui pourrait être fait chez nous. Et c'est pour ça qu'ils ont un rapport qui avait été fait, un rapport sur la vitesse qui a 43 recommandations. J'ai demandé, par l'entremise d'un comité interministériel, de regarder ces recommandations-là. La table va le faire aussi.

Et j'ai dit que tous les moyens devaient être regardés. Naturellement, il y en a qui sont plus émotifs que d'autres lorsqu'on parle d'un certain nombre de mesures, mais je pense qu'il faut le regarder. Mais au-delà de ça il y a tout l'aspect — je reviens là-dessus, là — de l'éducation, qu'il faut sensibiliser. Et je pense que l'occasion qu'on a ici, en commission parlementaire, parce qu'il y a eu une excellente couverture sur le sujet, démontre justement l'intérêt, la sensibilité, puis c'est une façon aussi d'amener, hein, la population d'entendre parler... et qu'on le fasse par contre dans un débat qui est correct, dans un débat où les choses se font avec des spécialistes sur lesquels on peut interpellier.

Mais je vous dirais que tout ce que vous avez regardé... Et j'ai dit la même chose à la table de sécurité routière, que tout devait être regardé pour qu'on voie effectivement quelles sont les meilleures mesures qui vont donner un résultat bénéfique au bilan routier, mais en sachant très bien qu'il faut que ces mesures-là réussissent à franchir la rampe aussi de l'opinion publique, de la population, de l'acceptabilité de ces moyens-là. Mais il y a beaucoup de sensibilisation et d'éducation, sur un certain nombre de mesures, à faire.

M. Tomassi: Le mémoire du Dr Paquette est excellent, même sur le vouloir de la population à accepter le photoradar.

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

M. Després: ...je vais faire... Juste pour dire par rapport à M. Paquette, je disais tout à l'heure au sous-ministre que j'espère que la table aura la chance d'entendre M. Paquette, j'en suis convaincu, et que, moi-même, d'ailleurs, je voulais m'assurer d'écouter, de lire son document et probablement de rencontrer éventuellement M. Paquette pour entendre parler...

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

M. Deslères: Oui. Merci, M. le Président. M. le Président, je voudrais juste faire mon commentaire, je ne voudrais pas que personne ne vienne m'interpeller sur mon commentaire que je vais faire.

Je vais souscrire, M. le Président, à vos propos concernant ce qui est paru concernant les statistiques. Hier, on a effectivement demandé à avoir le bilan routier de 2005 aux mêmes personnes qui vous entourent, et on nous a dit que les chiffres — je reprends encore l'expression; les chiffres — ne sont pas à maturité. Et qu'est-ce qu'on voit ce matin, pas un mois plus tard? Les chiffres qui apparaissent dans les médias. Ça, si ça ne s'appelle pas de l'arrogance puis un manque de respect, là, je ne sais

pas ce que c'est. C'est la même société qui va venir écoeuver le monde, la population, avec des augmentations de tarifs déraisonnables et antisociales. Ça, là, c'est impardonnable, M. le Président, au niveau de la législation, un manque de respect pour les législateurs. Je tiens à le dire, puis je tiens à souscrire à vos propos, puis je tiens que ce soit annoté. C'est la même société encore une fois qui vont venir demander à la population... écoeuver le monde avec des augmentations antisociales, complètement déraisonnables et inévitables.

M. le Président, une dernière question au ministre. Concernant toute la question des conditions hivernales et des pneus, vous avez eu un rapport. On nous dit: 90 % des gens maintenant ont l'habitude d'utiliser les pneus d'hiver, de les enlever, etc. Il reste quand même, M. le Président, qu'il y a 10 % des gens — c'est 500 000 et plus peut-être, là — automobilistes qui ne les utilisent pas, qui ne pratiquent pas cette chose-là, et on sait qu'il y a une conséquence, une cause à effet, un effet causal à des accidents.

Est-ce que le ministre est prêt, à la lumière de d'autres informations, à revoir sa décision et à prendre, que ce soit le moyen de la législation ou d'autres moyens, pour une intervention musclée concernant ces personnes, ces 10 %? C'est 500 000 personnes, là. On ne parle pas de 2 000, 3 000, 4 000, il y a 500 000 personnes qui n'utilisent pas, qui n'ont pas la pratique des pneus d'hiver.

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

M. Després: M. le Président, écoutez, j'ai pris bonne note, là, mais je ne voudrais pas, là... Le député part dans son côté parce qu'on est dans une commission parlementaire... sur la sécurité routière. Juste pour lui dire, c'est facile, moi aussi, je pourrais partir dans des débats, là, pour faire de la politique. Je vous dis très sincèrement, là, le rapport sur... il n'est pas encore fini. Je vous dis tout simplement, on me dit que les données qui sont là, écoutez, d'où elles viennent, je ne le sais pas, personne n'a la confirmation de qui les a fournies, à moins que, dans l'article... Je n'ai peut-être pas l'article avec moi, là, je n'ai pas... C'est un article écrit par qui, M. le député?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, est-ce qu'on pourrait, parce que, vu que le temps...

M. Després: Non, non, mais c'est parce que le député... C'est lui, M. le Président, c'est le député. Vous me permettez, là, le député a lui-même amené le débat, ce n'est pas moi qui l'ai amené. Ça fait que juste au moins répondre au député, M. le Président. Donc, je vous dis tout simplement qu'il n'est pas de l'intention, pas plus du ministre que de la Société de l'assurance automobile du Québec, de cacher les données. Je vous dis tout simplement que, dans l'analyse qui en est faite, dans la compilation, de savoir par les sexes, par les régions, il y a une analyse qui est faite. Puis inquiétez-vous pas, là, ils se doivent d'être rendus publics. Donc, je n'ai pas de problème avec ça.

En ce qui concerne les conditions hivernales, voilà un bel exemple en matière d'éducation où les choses ont évolué. C'est facile d'arriver puis de dire: On va passer des législations ou modifier le Code de la sécurité routière pour mettre des mesures coercitives. Moi, je vous dis, dans le cas des pneus d'hiver, l'analyse

qui a été faite par le comité qui a été créé démontre effectivement qu'on est passés de 75 % à 90 % sur l'ensemble du territoire...

Une voix: 66 % à 90 %.

• (12 h 50) •

M. Després: De 66 % à 90 % avec les campagnes de sensibilisation. Donc, on a franchi là... justement quand on parle de changer les mentalités, on a là un bel exemple dans lequel on a réussi. Et il y a encore du chemin à faire, et il y a des mesures dans lesquelles, si vous avez pris connaissance du rapport, 14 recommandations... plusieurs recommandations, c'est-à-dire cinq recommandations à la page 49 du document auquel le député peut aller voir. Mais si... Voilà une bonne façon d'améliorer notre situation entre ce que je disais, les mesures coercitives, les mesures d'éducation. Et c'est là qu'il faut faire... avec la vision naturellement, comme vous le disiez tantôt, qu'il faut arriver à de meilleurs résultats pour l'ensemble des citoyens du Québec.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, je vous écoutais tout à l'heure essayer d'avoir dans le «target» que zéro décès sur les routes, là, comme... Moi, je pense que, là, il ne faut pas rêver en couleurs, là. On peut mourir dans notre lit, hein? Ça fait qu'on peut mourir sur la route. Je pense qu'atteindre zéro, c'est impossible.

La commission, on a parlé beaucoup des cellulaires. Moi, les cellulaires, il me semble que mettre une réglementation pour empêcher les cellulaires, ça m'agace un peu parce que je me dis que, moi, le cellulaire n'est pas pire que la personne qui fume dans l'auto, puis qui échappe sa cigarette, puis qui se brûle, ou bien qui va mettre un CD, ou bien... Si on empêche le cellulaire au volant, il va falloir mettre d'autres règles pour empêcher toute la balance. Ça, moi, c'est ma vision.

Et puis les pneus d'hiver, je ne sais pas de quelle manière que vous prenez les statistiques, mais j'ai été en Floride, cet hiver, moi, puis ils nous disent qu'il y a 500 000 Québécois en Floride. C'est peut-être les 500 000 qui manquent sur... Il y en a qui vont en Floride pour ne pas avoir de pneus d'hiver, hein?

Puis c'est que les augmentations d'accidents de moto, de véhicule... Écoutez, je ne veux pas minimiser ça, mais comment est-ce qu'il y a de motocyclistes de plus par année qui prennent les routes? Alors, c'est peut-être normal qu'il y ait un petit peu plus d'accidents, et je pense qu'il faut aller un peu avec ça aussi.

Puis vous avez parlé des chemins municipaux. Moi, c'est là où le nombre d'accidents est le plus élevé, dans les chemins municipaux. Vous êtes au courant... Moi, je suis un ancien maire de municipalité, puis vous savez comment ça coûte, faire des chemins, redresser des courbes. Aujourd'hui, les municipalités, là, ils sont au bout de la corde, ils n'ont plus de budgets pour ça. Alors, on va rester... Ça leur prend du soutien, ou les routes vont rester comme elles sont dans les municipalités.

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

M. Després: On va y aller très rapidement, vous avez abordé plusieurs sujets. Premièrement, pour vous dire: Effectivement, je pense que, dans les pneus, on a réussi à améliorer énormément la situation.

Dans le cas du cellulaire, vous avez raison, c'est toutes les distractions. Et il y en a bien, des distractions, hein? Je peux être au volant puis me retourner pour m'occuper subitement de mon enfant ou de lui remettre quelque chose, je peux être en train de fumer, je peux être en train de vouloir regarder très rapidement le journal qui est à côté de moi parce que je veux lire un article, je peux être en train de prendre un café. Il y en a un bon nombre. Donc, je pense qu'on est plus à l'étape où on a déjà commencé, par rapport au téléphone cellulaire, à l'aspect de la sensibilisation. Il faut continuer, il faut l'accentuer, il y a peut-être d'autres moyens. Mais effectivement il faut regarder ça dans son ensemble parce qu'on est incapable de démontrer à ce moment-ci, au-delà de certains rapports du coroner sur le cellulaire dans un certain nombre de cas qui ont été limités, mais d'être capable de faire la démonstration que c'est peut-être... est-ce que c'est cette distraction-là, ou un ensemble de distractions, ou bien d'autres distractions. C'est loin d'être évident à l'heure actuelle, mais il y a des objectifs d'éducation effectivement à faire. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, merci de votre présence. Merci à vos collègues, aux gens que vous avez invités à partager avec vous.

Maintenant, M. le ministre, je tiens, comme président de la commission, je tiens, comme président de la commission, à corriger quelque chose de très important. Puisque ça fait déjà quelques jours que les auditeurs nous écoutent, que les journalistes nous suivent, M. le ministre, nous n'avions pas demandé l'analyse complète des chiffres de la Société de l'assurance automobile du Québec. La seule question qui a été posée par la commission à la Société d'assurance: Quel est le nombre de décès en 2005 et quel est le nombre total d'accidents sur le territoire du Québec en 2005? C'est la seule et unique question qui a été posée, et nous retrouvons réponse et beaucoup plus d'explications ce matin, dans l'article du *Journal de Québec*. Alors, la commission tient à remercier infiniment la Société de l'assurance automobile de sa collaboration face à son travail. Merci beaucoup.

Et j'ajourne nos travaux à mardi 28, à 9 h 30.

(Fin de la séance à 12 h 55)