

COMPTE RENDU DE RÉUNION

Date	Le mercredi 22 mars 2006, 10 h 00 à 16 h 00
Endroit	Hôtel Hilton, 1100, boulevard René-Lévesque Est, Québec, Salle Panorama-Plaines
Rédigé par	Stéphane Campeau, secrétaire de la Table, en collaboration avec Pierre Barabé
	_____ Signature

Objet	Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière
But	Conseiller le ministre des Transports pour des actions ou des interventions en faveur de la sécurité routière.

Étaient	MM.	Jean-Marie De Koninck	Président
Présents		Michel Després	Ministre des Transports
Membres	M ^{mes}	Sophie Tremblay (accompagnatrice)	Association du camionnage du Québec
		Monique Léveillé	Association du transport urbain du Québec
		Hélène Dumais	Conseil permanent de la jeunesse
		Brigitte Corbeil	Groupement des assureurs automobiles
		Michèle Violette	Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
		Lilianne Bertrand	Ministère de la Santé et des Services sociaux
		Ginette Girard (remplaçante)	Ministère de la Sécurité publique
		Rose-Marie Tasseroul	Ministère des Affaires municipales et des Régions
		Anne Hébert	Office des personnes handicapées du Québec
		Johanne St-Cyr	Société de l'assurance automobile du Québec
	MM.	Jean-Pierre Gariépy	Association des directeurs de police du Québec
		Bernard Arsenault (accompagnateur)	Association des directeurs de police du Québec
		Guy Faucher	Association des directeurs généraux des municipalités du Québec
		Romain Girard	Association des propriétaires d'autobus du Québec
		Marc Cadieux	Association du camionnage du Québec
		Luc Lafrance	Association du transport écolier du Québec
		Mathieu Charbonneau (remplaçant)	Association québécoise du transport et des routes
		Yvon Lapointe	CAA-Québec
		François Bellavance	Centre de recherche en transport – Université de Montréal
		Guy Mailhot (remplaçant)	Commission des transports du Québec
		Daniel Gagnon	Conseil des aînés
		Robert Gravel	École nationale d'administration publique
		André Caron	Fédération des commissions scolaires du Québec
		Richard Perron	Fédération motocycliste du Québec
		Normand Bolduc	Fédération québécoise des municipalités
		Pierre-Yves Garneau	Hôpital Sacré-Cœur de Montréal
		Pierre Maurice (remplaçant)	Institut national de santé publique
		M ^e Jean-Guy Moulin	Ministère de la Justice
		Jean Couture	Ministère des Transports
		Réjean Toutant	Service de police de la Ville de Montréal
		Régis Falardeau	Sûreté du Québec
		Brian Jonah	Transports Canada
		Jean-François Pronovost	Vélo-Québec

Était absent	M.	Jacques Gagnon	Ville de Montréal
		Marc Des Rivières	Ville de Québec
		Denis Gélinas	Ville de Sherbrooke
		Marc Croteau	Union des municipalités du Québec
Invités/ Obervateurs		Diane Sergerie	Institut national de santé publique
		Hélène Verret	Ministère des Transports
		Géraldine Bouchard-Vézina	Ministère des Transports
		Alain Collerette	Société de l'assurance automobile du Québec
		Monique Dufour	Société de l'assurance automobile du Québec
		Lyne Vézina	Société de l'assurance automobile du Québec
		Maxime Brault	Société de l'assurance automobile du Québec
		Pierre Barabé	Société de l'assurance automobile du Québec
	Louise Charron	Société de l'assurance automobile du Québec	

NOTE : Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent

V-410 (2002-12)

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>1. Mot de bienvenue du président de la Table</p> <p>Le président de la Table québécoise de la sécurité routière, monsieur Jean-Marie De Koninck, souhaite la bienvenue à l'assemblée et aux nouveaux membres de la Table : MM. André Caron de la Fédération des Commissions scolaires du Québec, Romain Girard de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, Robert Gravel de l'École nationale d'administration publique et Luc Lafrance de l'Association du transport écolier du Québec.</p> <p>2. Mot du ministre</p> <p>Le ministre des Transports, monsieur Michel Després, souhaite à son tour la bienvenue aux membres et se réjouit du fait que plusieurs nouveaux groupes ont tenu à participer aux travaux de la Table étant donné l'importance de la sécurité routière et de son impact sur la population.</p> <p>Le ministre réitère son intention de déposer à l'automne 2006 la nouvelle politique de sécurité routière. Il entend s'appuyer sur les recommandations de la Table pour élaborer cette politique. En parallèle, il est ouvert à modifier le Code de la sécurité routière.</p> <p>Monsieur Després souligne l'importance de la stratégie de communication. Il tient à ce que la Table fasse parler d'elle le plus possible. Il est important d'avoir une vision, des objectifs et des mesures acceptables pour la population. Il faut rechercher un équilibre entre les mesures coercitives et les mesures de sensibilisation et d'éducation. Le Premier ministre est très sensible à la sécurité routière. Aussi, les travaux de la Table vont être utiles au ministre des Transports et au gouvernement.</p> <p>Monsieur Després assure le président de la Table de son appui en mettant à sa disposition les ressources humaines et financières pour mener ses travaux.</p> <p>Monsieur Normand Bolduc de la Fédération québécoise des municipalités interroge le ministre sur la pertinence de la simultanéité des travaux de la Table et de la Commission des transports et de l'environnement sur la sécurité routière. Y a-t-il double emploi ?</p> <p>Selon le ministre, les travaux de la Commission sur la sécurité routière est un mandat d'initiative des parlementaires. Les sujets abordés sont : les cellulaires, les motocyclettes, les conditions hivernales et la vitesse excessive. Le ministre est satisfait que la Commission s'intéresse à ces sujets car de nouvelles mesures pour réduire le bilan routier pourraient y être proposées. Les travaux et recommandations de la Table s'ajouteront au rapport de la Commission et serviront à mettre en place une politique gouvernementale de sécurité routière qui ciblera les interventions adéquates.</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>3. Ordre du jour</p> <p>Le président présente les modifications à l'ordre du jour, lesquelles sont adoptées. Le compte-rendu de la réunion du 12 décembre 2005 est lui aussi adopté sous réserve d'une modification demandée par madame Anne Hébert de l'Office des personnes handicapées.</p> <p>4. Politique de sécurité routière</p> <p>Monsieur Jean Couture du ministère des Transports invite les membres de la Table à cheminer ensemble dans le choix des orientations de la prochaine politique gouvernementale de sécurité routière de façon à avoir un consensus le plus large possible. Madame Johanne Saint-Cyr de la Société de l'assurance automobile désire associer les partenaires de la Table à la réalisation de la nouvelle politique afin qu'ils influencent le contenu.</p> <p>Mesdames Hélène Verret du MTQ et Lyne Vézina de la SAAQ présentent ce qui se fait ailleurs dans le monde en matière de vision de sécurité routière et de quelle façon on pourrait l'appliquer au Québec. Les gains en matière de réduction du bilan routier étant de plus en plus difficiles à obtenir, un changement d'approche est proposé. Le changement s'appuie sur une vision, un objectif d'amélioration du bilan routier ambitieux, des moyens et des façons de faire ayant un fort potentiel de gain, la mobilisation des acteurs, la concertation dans les plans d'action et un engagement concret de tous les partenaires.</p> <p>Dans un premier temps, il est question de <i>vision zéro</i> où le but visé est de tendre vers zéro victime de la route. Dans cette approche, les pertes de vie et les blessures sont considérées comme inacceptables. La Suède, la Norvège et la Suisse ont adopté cette vision. On constate que les pays les plus performants en sécurité routière ont tendance à se doter d'une vision et d'un horizon à long terme pour atteindre leurs objectifs. Cet horizon varie de 5 à 10 ans pour la plupart des pays.</p> <p>Quelques membres expriment ouvertement leur adhésion à la vision zéro et souhaitent que la sécurité routière soit considérée comme une priorité de société dans une politique gouvernementale. De façon plus particulière, les commentaires suivants sont émis.</p> <p>Monsieur Normand Bolduc de la Fédération québécoise des municipalités déplore le problème de relations de travail à la SQ et ses effets sur la sécurité routière dans les petites municipalités.</p> <p>Monsieur Régis Falardeau de la Sûreté du Québec souhaite rapidement arriver à un règlement de la situation. Il signale toutefois que peu importe la classe des routes patrouillées (autoroutes ou autres routes), le ratio des accidents y est comparable. Selon son opinion, la sécurité du citoyen n'est pas en danger.</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Par ailleurs, monsieur André Caron de la Fédération des commissions scolaires du Québec souligne l'importance de sensibiliser les jeunes à la sécurité routière. On pourrait aller encore plus loin avec les élèves du primaire et du secondaire. Il est important de travailler en partenariat avec les municipalités pour aménager un environnement de circulation sécuritaire autour des écoles. Il cite en exemple la ville de Sherbrooke.</p> <p>Monsieur Yvon Lapointe du CAA-Québec adhère à la <i>vision zéro</i>, mais il faut choisir les bons moyens. En prémisses, un accident, c'est évitable. Dans le message, il ne faudrait pas laisser croire qu'il y a beaucoup d'accidents inévitables. Il est important de sensibiliser les jeunes du primaire à la sécurité routière, mais il ne faut pas négliger les jeunes du secondaire pour assurer la continuité dans l'éducation.</p> <p>M. Lapointe signale que les objectifs de réduction du bilan routier doivent être accessibles. Pour sensibiliser encore plus la population, dans le plan de communication, on devrait privilégier l'expression « victimes de la route » (57 000) au lieu des termes « décès »(650) »et « blessés graves » (6 500).</p> <p>Monsieur Jean-François Pronovost de Vélo-Québec mentionne que les cyclistes sont absents de la proposition alors que beaucoup reste à faire auprès de ces usagers. Il est d'accord avec la <i>vision zéro</i>. Cependant, certaines conditions doivent être rencontrées avant d'y adhérer, celle, entre autres, d'augmenter la surveillance policière. Étant donné l'accroissement du parc automobile et du kilométrage parcouru, il y a lieu de se fixer un objectif de transfert modal.</p> <p>Représentant l'Institut national de la santé publique, monsieur Pierre Maurice est d'accord avec la <i>vision zéro</i> pour canaliser les efforts et influencer la norme sociale. Il est fondamental de se doter d'une politique gouvernementale, c'est l'affaire de tous les acteurs. Il souhaiterait voir apparaître dans les axes d'intervention les nouvelles technologies comme le cinémomètre.</p> <p>Monsieur Jean Couture rappelle que l'engagement concret des partenaires est recherché afin de dégager des orientations pour la politique. Les pistes d'action comme celles proposées par monsieur Maurice permettront à la politique d'atteindre les objectifs fixés.</p> <p>Pour sa part, monsieur Jean-Pierre Gariépy de l'Association des directeurs de police du Québec, souligne qu'il faut mieux connaître les causes d'accidents (le lieu, le moment, la façon dont ils se produisent). La vitesse n'en est pas la seule cause. Elle est associée à d'autres comportements.</p> <p>Si les policiers avaient à leur disposition un outil performant pour émettre les constats d'infraction, leur travail serait facilité. Il n'est pas en faveur de hausser les amendes pour les infractions commises. Pour un policier, c'est un geste courageux de donner une amende élevée dans certaines situations.</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Selon monsieur Gariépy, on ne parle pas assez des accidents avec blessures. Pourtant, ils coûtent cher à l'État. Il souscrit à la proposition de considérer le milieu de l'éducation comme partenaire dans la démarche.</p> <p>Monsieur Régis Falardeau de la Sûreté du Québec partage l'opinion de monsieur Gariépy sur l'augmentation des amendes. Il adhère à la <i>vision zéro</i> mais les objectifs doivent être réalistes et atteignables car il doit convaincre ses policiers patrouilleurs de participer à leur atteinte. Il est important que la sécurité routière soit considérée comme un projet de société et qu'on intervienne auprès des jeunes. Il trouve que les accidents mortels sont banalisés dans les médias.</p> <p>Selon monsieur François Bellavance du Centre de recherche en transport de l'Université de Montréal, il faut bien distinguer la <i>vision zéro</i> et les moyens pour l'atteindre. Il recommande d'utiliser le terme « collision » dans notre vocabulaire au lieu d' « accident ».</p> <p>Monsieur Marc Cadieux de l'Association du camionnage du Québec mentionne que l'utilisation de limiteurs de vitesse programmés fait consensus dans l'industrie du camionnage au Canada. Des négociations sont en cours avec nos voisins américains sur ce sujet. L'association est intéressée à rencontrer les policiers pour expliquer son projet de limitation des vitesses des véhicules lourds.</p> <p>Monsieur Cadieux est d'accord avec la proposition de monsieur Caron (FCSQ) de développer la sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires. Dans les axes d'intervention proposés, il faut donner plus d'explications.</p> <p>Monsieur Cadieux mentionne que les poids lourds sont impliqués dans les cas de suicides. Ces cas font partie des statistiques d'accidents au même titre que les autres. Cette situation nuit à l'image du camionnage. Par ailleurs, l'état du réseau routier fait en sorte que les équipements sont moins performants.</p> <p>Madame Anne Hébert de l'Office des personnes handicapées est d'accord avec la proposition de se doter d'une politique gouvernementale qui s'enligne sur la <i>vision zéro</i>. Cependant, elle souhaite que le développement des modes de transport alternatif se retrouve dans les axes d'intervention de la politique. Elle signale que les catégories d'axes d'intervention pourraient être mieux définies. Les axes d'intervention devraient cibler les vraies causes d'accidents. Elle propose aussi de faire un suivi des capacités de conduite selon certains éléments comme l'état de santé et non pas juste l'âge. Elle affirme que l'âge avancé n'est pas synonyme d'incapacité automobile.</p> <p>Monsieur Pierre-Yves Garneau de l'Hôpital Sacré-Cœur de Montréal parle de viser des résultats à long terme et de réduire le nombre de décès à la suite d'un accident. Dans les pays performants en sécurité routière, on ne cite pas l'Allemagne, lequel pays n'a pas de limites de vitesse sur les autoroutes, et pourtant le bilan routier semble bon.</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Madame Rose-Marie Tasseroul du ministère des Affaires municipales et des Régions s'attarde à la bonne performance en sécurité routière dans les pays nordiques de l'Europe. N'ont-ils pas un programme de vérification mécanique des véhicules?</p> <p>À cette question, madame Johanne St-Cyr répond que la vérification mécanique, c'est de l'ordre des moyens. Elle précise que les véhicules légers ne sont pas soumis au programme de vérification. On constate que les propriétaires de véhicules âgés sont surtout des jeunes. Le problème n'est pas l'état mécanique du véhicule, mais le comportement des jeunes au volant.</p> <p>Madame Monique Léveillé de l'Association du transport urbain du Québec adhère à la proposition de politique gouvernementale en sécurité routière. Cependant, nous devons fixer des objectifs réalistes et viser à obtenir des succès ensemble. La Table doit intégrer les réflexions de tous les partenaires. Il faut arriver à bien cerner les problématiques sur lesquelles on peut intervenir.</p> <p>Madame Johanne Saint-Cyr fait la synthèse des propos des membres. La Table trouve intéressantes les propositions suivantes : la <i>vision zéro</i> et la politique gouvernementale. Les membres manifestent l'intérêt de fixer des objectifs quantitatifs réalistes et souhaitent recourir à des mesures technologiques pour réduire le bilan routier. On suggère d'inscrire d'autres partenaires à ceux inscrits dans la proposition de politique, notamment ceux de l'éducation. Par ailleurs, il faut se soucier de l'aspect post-impact dans les accidents et des coûts de la traumatologie.</p> <p>Monsieur Jean Couture mentionne que la condition des routes s'est améliorée cette année. Une somme de 3,9 MM \$ est prévue pour la gestion des routes d'ici à 2007-2008. Monsieur Couture aimerait que les membres de la Table prennent des engagements sur des cibles concrètes. Les gains en sécurité routière ne sont pas seulement l'affaire du MTQ, de la SAAQ et des policiers. Le grand défi est de ne pas trop se tromper sur les objectifs à atteindre, de prioriser les axes d'intervention à grand potentiel de gain et viser le plus grand nombre de conducteurs pour avoir des impacts.</p> <p>4.1 Sous-groupes de travail</p> <p>Le président de la Table annonce la création de sous-groupes de travail auxquels les membres sont invités à s'inscrire. Dans un premier temps, ces sous-groupes se réuniront une à deux fois d'ici la prochaine réunion de la Table, le 14 juin, de façon à contribuer à l'élaboration de la nouvelle politique de sécurité routière. Les sous-groupes feront des recommandations à monsieur .De Koninck pour intégration dans la politique.</p> <p>Les membres pourront inviter, au besoin, des personnes-ressources de leur organisation respective pour les aider dans leurs travaux. Des ressources du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile sont prévues pour les soutenir dans leurs travaux.</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Monsieur Alain Collerette de la SAAQ présente les cinq thèmes retenus pour les groupes de travail : partenariat avec le milieu municipal, usagers de la route, comportement des usagers, vitesse et environnement routier. Le mandat est de déterminer les moyens les plus pertinents pour résoudre les problèmes relatifs aux différents thèmes et de proposer un plan d'action.</p> <p>Monsieur Jean-François Pronovost souligne que le thème des usagers de la route n'est pas au même niveau que les autres puisque les usagers se retrouvent partout ailleurs.</p> <p>Monsieur Marc Cadieux demande comment se fait l'arrimage entre les travaux de la Table gouvernement-industrie sur les véhicules lourds et ceux de la Table québécoise de la sécurité routière.</p> <p>Monsieur Jean Couture affirme qu'il n'est pas question de compétition entre les Tables. Il est attendu que les partenaires proposent des mesures à intégrer dans la politique.</p> <p>5. Plan de communication</p> <p>Madame Géraldine Bouchard-Vézina présente le plan de communication de la Table qui vise à la faire connaître comme un forum permanent d'échanges sur la sécurité routière. Elle sera un lieu pour proposer des solutions afin d'améliorer le bilan routier. Un site Internet sera bientôt mis en ligne. Les membres de la Table pourront avoir accès à un Extranet, lieu de consultation réservé aux membres seulement.</p> <p>On s'interroge sur la place des organisations dans le plan général de communication. Cette préoccupation amène la discussion sur la création d'un sous-groupe de travail « communications » au sein de la Table. Le sous-groupe se penchera plus intensivement sur le plan de communication proposé et fera une proposition à valider par la Table.</p> <p>Dans l'immédiat, il est suggéré aux partenaires de placer un hyperlien de la Table québécoise de la sécurité routière dans le site Internet de leur organisation afin de faire connaître la Table et ses travaux. Il serait important aussi de transmettre à ce groupe de travail tous les événements de sécurité routière au programme de chacune des organisations. Les responsables des sous-groupes de travail sont :</p> <p>Milieu municipal : Normand Bolduc de la Fédération québécoise des municipalités</p> <p>Usagers de la route : André Caron de la Fédération des commissions scolaires du Québec</p> <p>Comportements : François Bellavance du Centre de recherche en transport de l'Université de Montréal</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Vitesse : Réal Morin de l'Institut national de la Santé publique du Québec</p> <p>Environnement routier : Marc Croteau de l'Union des municipalités du Québec</p> <p>Communications : Romain Girard de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec</p> <p>6. Vitesse</p> <p>6.1 Exposé du problème</p> <p>Monsieur Maxime Brault de la SAAQ présente un état de la situation de la vitesse. Il n'y a pas de consensus social sur le fait que la vitesse présente un risque sérieux d'accidents et de blessures au même titre que l'alcool. La vitesse est un problème multifactoriel tributaire entre autres de l'environnement routier, des attitudes et des comportements personnels ainsi que du véhicule.</p> <p>6.2 Travaux de la Table de concertation sur la vitesse au volant</p> <p>Madame Monique Dufour de la SAAQ présente le fonctionnement de cette Table qui, il y a un an et demi, a produit un rapport contenant 34 recommandations visant à réduire le bilan routier. Elles portent sur l'environnement routier, sur la législation et les sanctions, sur la promotion et la sensibilisation, sur le contrôle et la dissuasion ainsi que sur les mesures technologiques.</p> <p>Monsieur Pierre-Yves Garneau demande quels critères retenir pour déterminer les meilleures recommandations : coût, efficacité ? Madame Dufour affirme que toutes les recommandations sont importantes afin que les usagers de la route puissent rouler plus en sécurité.</p> <p>Monsieur Jean Couture signale que le ministre a été questionné sur ce rapport. Le ministère des Transports a créé un comité interministériel pour évaluer les recommandations. Nous disposons de l'ensemble des solutions sur la vitesse et sommes à l'étape de les mettre en place. Le Ministère considère beaucoup les nouvelles technologies. On a besoin d'aide en travaillant ensemble et non individuellement.</p> <p>La Table devra analyser les différents rapports sur la vitesse afin de donner ses recommandations. Certaines d'entre elles pourront se retrouver dans la prochaine politique de sécurité routière. Le groupe de travail sur la vitesse pourra faire connaître sa position sur les recommandations à retenir.</p> <p>Selon Monsieur Denis Gélinas de la ville de Sherbrooke, les recommandations pour contrer la vitesse sur les routes ne sont pas adaptées au milieu urbain.</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>6.3 Rapport <i>La vitesse au volant : son impact sur la santé et les mesures pour y remédier</i></p> <p>Madame Diane Sergerie de l'Institut national de la santé publique affirme que la vitesse a des effets nocifs sur l'environnement (émissions de contaminants) et sur la santé (diminution de la marche et du vélo). Les problèmes liés à la vitesse sont aussi importants que ceux liés à l'alcool.</p> <p>Elle déplore que le risque d'être arrêté soit à peu près nul. Parmi les mesures permettant de modifier les comportements, les cours de conduite se révèlent peu efficaces contrairement aux limiteurs de vitesse posés sur les véhicules. Les mesures d'apaisement de la circulation pour leur part doivent être envisagées à l'échelle d'un quartier pour être fonctionnelles. Le cinémomètre en action 24 heures par jour est une mesure de contrôle supérieure au contrôle policier puisque l'application serait la même à Montréal ou à Chibougamau.</p> <p>Monsieur Richard Perron de la Fédération des motocyclistes du Québec affirme que les cours de conduite donnés aux motocyclistes sont indispensables.</p> <p>Monsieur Régis Falardeau annonce l'imminence de la diffusion d'un énoncé de sécurité routière par la SQ.</p> <p>6.4 La gestion de la vitesse</p> <p>Monsieur Brian Jonah de Transports Canada présente d'abord les grandes lignes du rapport de recherche du groupe de travail de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique) ayant trait à la vitesse. Essentiellement, la problématique de la vitesse est semblable dans tous les pays occidentaux. Des nouvelles technologies sont possibles pour y remédier : régulateur de vitesse, enregistreur de données de conduite, etc.</p> <p>Il poursuit avec les activités de Transports Canada dont les projets consistent à analyser et à quantifier les effets des mesures techniques et comportementales visant à contrôler la vitesse des véhicules dans la circulation, comme l'essai de l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) dans un parc automobile. Il conclut sur le sujet des limiteurs de vitesse pour les poids lourds.</p> <p>Conclusion</p> <p>Le président de la Table rappelle certains points concernant le travail des sous-groupes.</p> <p>Dans les prochains jours, il sera demandé aux membres de réagir par écrit à la proposition d'énoncé de politique. Les membres sont convaincus que des gestes importants sont nécessaires pour améliorer la sécurité sur les routes, mais il reste à convaincre les citoyens. On parle beaucoup en ce moment de sécurité routière et il faut en profiter pour influencer nos milieux respectifs et</p>	

Objet : Deuxième réunion de la Table québécoise de la sécurité routière

Détails	Action à prendre par Délai
<p>amener le public à penser différemment.</p> <p>Selon monsieur Couture, l'engagement des partenaires commence aujourd'hui. Il importe de connaître leur niveau d'adhésion et la manière dont ils peuvent contribuer. Les membres nommés sur les sous-groupes doivent porter le message dans leur secteur d'activité et convaincre leur organisation.</p>	