



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 16 février 2010 — Vol. 41 N° 46**

Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi  
modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière  
et d'autres dispositions législatives (3)

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Yvon Vallières**

---

**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 de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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 dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 16 février 2010 — Vol. 41 N° 46

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Conseil permanent de la jeunesse (CPJ)	1
Association des médecins d'urgence du Québec (AMUQ)	8
Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)	16
Fondation Pensez d'abord	24
Document déposé	26
Fédération étudiante collégiale du Québec (FECQ)	30
Vivre en ville	36

### Intervenants

M. Irvin Pelletier, président suppléant  
Mme Danielle Doyer, présidente  
M. Patrick Huot, président suppléant

Mme Julie Boulet  
M. Guy Ouellette  
M. Jean-Paul Diamond  
M. André Drolet  
M. Stéphane Bergeron  
M. Etienne-Alexis Boucher  
M. François Bonnardel

- \* Mme Geneviève Dallaire, CPJ
- \* M. Bernard Mathieu, AMUQ
- \* M. Louis Fiset, idem
- \* M. Pierre Maurice, INSPQ
- \* M. Michel Lavoie, idem
- \* M. Étienne Blais, idem
- \* Mme Nathalie Auclair, fondation Pensez d'abord
- \* Mme Sylvie Caron, idem
- \* M. Julien Boucher, FECQ
- \* M. Alexandre Turgeon, Vivre en ville
- \* Mme Jeanne Robin, idem
- \* M. Carl Bélanger, ministère des Transports
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 16 février 2010 — Vol. 41 N° 46

**Consultation générale sur le projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (3)**

*(Dix heures six minutes)*

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de poursuivre la consultation générale et les auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, la Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. L'ordre du jour pour aujourd'hui: nous recevons actuellement le Conseil permanent de la jeunesse; à 11 heures, ce sera l'Association des médecins d'urgence du Québec, jusqu'à midi; suspension jusqu'à 15 heures, et ce sera, à ce moment-là, l'Institut national de santé publique du Québec; à 16 heures, la fondation Pensez d'abord; à 17 heures, la Fédération étudiante collégiale du Québec; 18 heures, suspension jusqu'à 19 h 30, et, à ce moment-là, ce sera Vivre en ville et pour se terminer à 20 h 30.

Bonne journée à tout le monde. Je vous rappelle que le temps est alloué par séquences de une heure. Il y a 10 minutes pour l'exposé de l'organisme, ensuite 50 minutes d'échange avec les membres de la commission qui sont réparties... 25 minutes pour la partie gouvernementale et 25 minutes pour les représentants de l'opposition.

**Auditions (suite)**

Alors, bienvenue à nos hôtes de Conseil permanent de la jeunesse. Je vous demanderais d'abord de vous identifier, d'identifier votre organisme ainsi que les gens qui vous accompagnent, et puis vous avez un exposé de... 10 minutes d'exposé.

**Conseil permanent de la jeunesse (CPJ)**

**Mme Dallaire (Geneviève):** Merci, M. le Président. Alors, je me présente, Geneviève Dallaire, je suis présidente du Conseil permanent de la jeunesse. M. Olivier Lamalice, qui m'accompagne aujourd'hui, est agent de recherche au conseil, également. Alors, je tiens tout d'abord à remercier l'ensemble des membres de la Commission des transports et de l'environnement de nous recevoir ce matin afin que nous puissions présenter le mémoire du Conseil permanent de la jeunesse.

D'entrée de jeu, je tiens à préciser que mon intervention porte uniquement sur la tolérance zéro pour les 21 ans et moins. Le Conseil ne s'est pas positionné sur le taux d'alcoolémie de 0,05, sur le «car surfing» et sur

le port du casque de vélo chez les enfants de moins de 12 ans. Je veux aussi souligner que le mémoire présenté ce matin est le fruit des réflexions du conseil en matière de sécurité routière et découle de l'intervention que nous avons faite en 2007 auprès de cette commission. Le mémoire et la recommandation que je vous présente ont été approuvés par les membres du Conseil permanent de la jeunesse. Nous sommes 15 jeunes élus pour un mandat de trois ans, ayant pour rôle de conseiller le ministre responsable des dossiers jeunesse et de défendre les intérêts des jeunes auprès du gouvernement du Québec.

Vous connaissez comme moi la situation des jeunes conducteurs et leur bilan routier. En 2008, les jeunes de 16 à 24 ans représentaient 10 % des titulaires de permis de conduire mais 23 % des conducteurs impliqués dans des accidents avec blessures corporelles. Parce que ces chiffres sont évocateurs et que les jeunes du Québec sont au centre de la préoccupation du Conseil permanent de la jeunesse, il est de notre devoir de tenter d'améliorer leur situation et de défendre leurs intérêts.

● (10 h 10) ●

Siégeant au sein de la Table québécoise de la sécurité routière depuis 2007, le Conseil permanent de la jeunesse considère l'importance du dossier de la sécurité routière pour lequel des mesures doivent être mises en place afin d'améliorer le bilan routier du Québec, même si celui-ci a connu d'importantes améliorations au cours des dernières années. Le conseil est l'un des principaux partenaires de la vision zéro proposée par la Table québécoise de la sécurité routière. Comme nous le mentionnions déjà en 2007, nous considérons que chaque perte de vie, chaque vie ruinée à la suite d'un accident de la route peut et doit être évitée.

Nous sommes toujours conscients que les facteurs humains occupent souvent une place prépondérante dans les accidents de la route, notamment dans les cas où l'inexpérience des conducteurs est en cause. Le projet de loi n° 71 prévoit des restrictions plus sévères concernant l'alcool au volant pour les jeunes de 21 ans et moins. Le Conseil permanent de la jeunesse appuie l'idée d'être plus sévère sur la conduite avec des facultés affaiblies mais déplore le fait que les nouvelles restrictions aient une dimension discriminatoire fondée sur l'âge. Notre position est une position de principe. En effet, il ne s'agit pas d'encourager la consommation d'alcool au volant, mais il s'agit plutôt de comprendre qu'il n'est pas favorable d'inclure au Code de la sécurité routière des mesures qui discriminent en fonction de l'âge. Cette discrimination envoie un message clair aux jeunes: il ne s'agit pas de vous considérer comme des conducteurs novices, mais bien comme des contrevenants potentiels seulement parce que vous êtes jeunes. L'inexpérience d'un nouveau conducteur devrait être considérée de la même façon, peu importe son âge, autant à 18 ans qu'à 45 ans, par exemple.

Les comportements à risque ne sont pas exclusifs aux jeunes, notamment en matière d'alcool au volant. Selon les chiffres de la SAAQ, de 2003 à 2007, 43 % des

conducteurs de 16 à 24 ans décédés dans un accident avaient de l'alcool dans le sang. Cette proportion était inférieure à celle des 25-44 ans qui était de 47 % mais plus élevée que celle des 45 ans et plus qui était à 32 %. Toutefois, toujours selon la SAAQ, pour un taux d'alcoolémie semblable, les jeunes conducteurs présentent un risque relatif d'accident mortel plus élevé que les conducteurs plus âgés. Ce risque pourrait-il être tributaire du manque d'expérience des jeunes conducteurs? Le Conseil permanent de la jeunesse ne nie pas que les jeunes conducteurs adoptent parfois des comportements dangereux sur la route. Le bilan routier est d'ailleurs un indicateur de cet état de fait. Toutefois, on considère qu'il ne faut pas généraliser à l'ensemble des jeunes.

L'attitude de l'ensemble de la population par rapport à l'alcool au volant a grandement évolué au cours des dernières années. Le nombre d'accidents liés à la consommation d'alcool a diminué de façon importante. Les gens ont généralement assimilé l'idée de recourir à des moyens alternatifs pour se déplacer lorsqu'ils ont consommé: conducteur désigné, taxi, transport en commun, service de accompagnement. En effet, les messages sur les dangers de l'alcool au volant ont fait leur effet sur les gens. Même si une minorité de gens conduit en état d'ébriété, l'ensemble des jeunes ne doit pas être condamné d'avance pour les comportements de cette minorité. Une étude datant de 1986, citée par la Table québécoise de la sécurité routière, concluait déjà que les jeunes sont moins portés que les autres groupes d'âge à conduire après avoir consommé de l'alcool. Le rapport cite toutefois une des hypothèses de l'article voulant que les jeunes ayant consommé de l'alcool soient plus à risque d'être impliqués dans un accident que des conducteurs plus âgés ayant également consommé de l'alcool. Toutefois, les auteurs reconnaissent d'emblée que cette affirmation pourrait être remise en cause par le fait que ces jeunes pourraient simplement faire partie d'un sous-groupe engagé dans des activités à risque, faussant ainsi la corrélation entre les jeunes et le risque d'accident.

Une des grandes faiblesses des jeunes conducteurs est leur manque d'expérience, parfois conjugué à la témérité. Puisque le manque d'expérience est effectivement un facteur important, il est logique qu'il touche tous les nouveaux conducteurs et non seulement les jeunes. Alors, pourquoi viser spécifiquement les jeunes en matière de tolérance zéro? Pourquoi ne pas simplement viser tous les nouveaux conducteurs de tout âge?

En 2007, la Table québécoise de la sécurité routière a recommandé de prolonger la tolérance zéro en matière de consommation d'alcool jusqu'à l'âge de 25 ans. Le Conseil permanent de la jeunesse, bien que membre de la table, avait fait valoir sa dissension lors de la Commission des transports et de l'environnement le 4 décembre 2007. L'argument que nous avons fait valoir tient toujours: pour nous, il est infantilisant de cibler particulièrement les jeunes de moins de 25 ans notamment en lançant le message que nous ne reconnaissons pas que la majorité des jeunes est capable d'agir de façon responsable en matière d'alcool au volant. En se rangeant derrière cette logique, le deuxième rapport de la table présenté en novembre 2009 prend plutôt le parti de cibler les efforts sur la tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs et non seulement sur les jeunes, ce que salue le Conseil permanent de la jeunesse. À cet égard, le conseil regrette que la ministre des Transports souhaite modifier la proposition de la Table québécoise

sur la sécurité routière en fonction de l'âge plutôt que de l'expérience, proposition pour laquelle plusieurs intervenants ont pris le temps de réfléchir afin d'émettre une recommandation.

Une étude suédoise parue en 2007 démontre que l'inexpérience est un élément déterminant de l'occurrence d'accidents de la route. Comme il n'est plus à démontrer que la consommation d'alcool augmente aussi les risques d'accident, il serait responsable de lier l'interdiction de consommer de l'alcool non pas en fonction de l'âge, mais en fonction de l'expérience de conduite afin de diminuer le plus possible les risques d'accident. Ainsi, il serait plus restrictif d'interdire toute consommation d'alcool aux nouveaux conducteurs pendant les trois ans suivant l'obtention de leur permis de conduire. Par exemple, suivant les récentes modifications au Code de la sécurité routière, un conducteur qui débute à 16 ans le processus d'obtention de son permis serait effectivement sous le coup de la tolérance zéro jusqu'à l'âge de 22 ans au plus tôt. De la même façon, une personne commençant le processus à 20 ans ne pourrait consommer de l'alcool avant de conduire, jusqu'à l'âge de 26 ans au plus tôt. Il s'agit, dans ce cas, d'une suite logique du régime actuel où les conducteurs possédant un permis d'apprenti conducteur ou probatoire sont déjà astreints à une politique de zéro alcool, peu importe l'âge. Suivant l'idée du projet de loi, les jeunes seraient effectivement inclus dans cette mesure, puisque les moins de 25 ans représentent près de 80 % des conducteurs ayant moins de une année d'expérience. Toutefois, les nouveaux conducteurs plus âgés, ceux qui débute le processus d'obtention du permis seraient aussi touchés par cette mesure.

Il s'agit donc d'encadrer la consommation d'alcool pour tous les nouveaux conducteurs, peu importe leur âge.

Je terminerais cette présentation en vous disant ceci: la sécurité routière et le bien-être des jeunes sont une préoccupation importante pour le Conseil permanent de la jeunesse. Notre participation à la Table québécoise de la sécurité routière et nos interventions passées sur le sujet en témoignent. Notre position est simple: la disposition visant le zéro alcool chez les 21 ans et moins est discriminatoire. Notre recommandation vise à interdire la consommation d'alcool aux conducteurs ayant moins d'expérience, peu importe leur âge. L'inexpérience de la conduite automobile est un facteur de risque suffisant pour ne pas qu'on ajoute de l'alcool à l'équation.

Le Conseil permanent de la jeunesse n'adresse donc qu'une seule recommandation à la commission: d'interdire toute consommation d'alcool aux nouveaux conducteurs pendant les trois ans suivant l'obtention de leur permis de conduire, peu importe leur âge, c'est-à-dire en fonction de l'expérience de conduite et non de leur âge. Je vous remercie de votre attention.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme Dallaire. Maintenant, pour une période d'échange de 25 minutes avec les représentants, les membres du parti gouvernemental, je reconnais maintenant Mme la ministre des Transports.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup. Alors, merci, Mme Dallaire et M. Lamalice, merci beaucoup d'être avec nous ce matin.

Alors, Mme Dallaire, je comprends bien votre requête, vous nous dites: Trois ans après l'obtention d'un

permis de conduire. Et, nous, on a déjà rajouté lors des dépôts des dernières lois que, tout nouveau conducteur, peu importe son âge, il y a la période de permis d'apprenti puis de probatoire, on l'a étendue à l'ensemble des nouveaux conducteurs, ce qui n'était déjà pas là. Donc, en partant, on est allés dire que tous ces gens-là, peu importe leur âge, qu'ils ont déjà trois ans à zéro alcool. Alors, quelqu'un de 30 ans, de 40 ans qui va chercher un premier permis de conduire, de par les lois qui sont passées au cours des deux dernières années, a déjà un trois ans avec zéro alcool. Alors, là-dessus on avait fait un pas significatif parce qu'avant ce zéro alcool là ne s'appliquait qu'aux jeunes conducteurs.

Maintenant, vous, vous venez nous dire: Il faudrait trois ans de plus. Donc, si quelqu'un qui a 45 ans ou 50 ans, vient chercher son permis de conduire, il devrait être soumis au zéro alcool pendant six ans. Alors, c'est ce que vous me dites. Dites-moi, selon les statistiques que j'ai, qu'est-ce qui justifie, alors qu'elles sont rendues à cet âge-là, les personnes plus âgées, plus... je dirais, qui sont plus âgées, elles ont des statistiques qui nous indiquent qu'elles sont vraiment beaucoup moins impliquées, on les retrouve beaucoup moins dans les statistiques, dans les accidents causés, dus à l'alcool... alors, qu'est-ce qui justifierait que je les pénalise pendant six ans... pas pénaliser, là, mais que je les restreins pendant six ans? Parce que j'ai... il n'y a pas de... selon les données, là, selon les statistiques, ces personnes-là ne sont pas surreprésentées, contrairement aux jeunes, dans les accidents avec alcool.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Dallaire.

● (10 h 20) ●

**Mme Dallaire (Geneviève):** Oui. Bien, en fait, comme vous l'avez dit, effectivement, depuis quelques semaines maintenant, les gens qui sont souscrits au permis d'apprenti conducteur, permis probatoire, c'est le zéro alcool, peu importe l'âge.

Dans le fond, nous, ce qu'on veut, c'est une suite logique à ça. C'est que, peu importe l'âge, quelqu'un qui obtient son permis probatoire, il est déjà au zéro alcool en ce moment avec la nouvelle... avec les nouvelles modifications. Tout ce qu'on veut, c'est une suite logique, parce que, pour nous, les pertes de facultés, lorsqu'on conduit puis qu'on a de l'alcool dans le sang, les pertes de facultés sont les mêmes, qu'on soit jeune ou moins jeune. C'est sûr qu'il y a des critères en fonction, bon, du gabarit de la personne, tout ça. Mais ce n'est pas parce qu'on est plus âgé que ça nous affecte moins. Donc, en ce sens-là, on pense qu'il faudrait y aller d'une suite logique et que ça touche l'ensemble de la population.

**Mme Boulet:** Alors, vous pensez qu'un homme qui va chercher son permis à 40 ans ou à 45 ans, que ce serait raisonnable de lui imposer le zéro alcool pendant six ans?

**Mme Dallaire (Geneviève):** ...c'est ce qu'on souhaite, effectivement.

**Mme Boulet:** D'accord. Et qu'est-ce que vous avez à me répondre quand on dit que les 16 à 24 ans sont les plus représentés dans les accidents, avec un taux d'alcool, à la hauteur de 43 %?

Si je décortique la catégorie de 16 à 24 ans, de 16 à 19, c'est 31 %, et on comprend pourquoi, parce que, de

16 à 18, ils sont déjà soumis au zéro alcool, mais, de 20 à 24 ans, 50 %, un sur deux, et ce sont eux qui ont le top, le top de pourcentage, là, de gens impliqués dans un accident d'alcool. Il faut croire qu'il y a une relation à faire avec la jeunesse, avec les jeunes conducteurs, là, parce qu'ils sont plus téméraires puis parce qu'ils se pensent peut-être plus invincibles, ou peu importe. Mais vous ne pensez pas qu'il y vraiment... ces chiffres-là ne nous indiquent pas qu'il y a vraiment une préoccupation ou une particularité qui s'adressent vraiment à ce groupe d'âge là? Vous ne pensez pas que ces chiffres-là nous indiquent vraiment une problématique plus pointue chez cette catégorie de personnes là qui ont entre 20 et 24 ans? Parce que, nous, l'objectif, c'était ça. On a vu la recommandation de la table, qui était jusqu'à 25 ans, puis on s'est dit: Bon, là, c'est 18, eux nous recommandaient, en 2007, 25 ans.

Alors, le 21 ans, bien c'était pour faire un bout de chemin puis tenter d'aller chercher une portion de ces jeunes-là qui se retrouvent dans le 50 %, alors que, quand je parle des 45 ans et plus, le pourcentage n'est pas du tout le même, là.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Moi, ce que je répondrais à ça, c'est qu'effectivement les statistiques sont alarmantes pour les 16 à 24 ans. Par contre, si on regarde la portion d'âge de 25 à 44 ans, c'est quand même plus élevé, c'est à 47 %. Donc, ça ne touche pas uniquement les 16-24 ans. C'est vrai qu'ils sont surreprésentés parce qu'effectivement les jeunes parfois sont plus téméraires. Toutefois, nous, ce qu'on dit, c'est que, lorsqu'on est inexpérimenté au niveau de la conduite automobile, c'est là qu'il y a un risque qui est plus élevé parce que c'est deux facteurs qui, liés ensemble, peuvent être dangereux pour nos gens sur les routes. Donc, moi, ce que je vous ramènerais, c'est vraiment la statistique du 25-44 ans, qui est aussi très élevée, qui est à 47 %.

**Mme Boulet:** On va ramener l'autre, Mme Dallaire, on va ramener l'autre qui est à 32 %. Alors, comprenez-vous que...

**Mme Dallaire (Geneviève):** Pour les 45 ans et plus.

**Mme Boulet:** Bien oui, mais plus les personnes prennent de l'âge, puis plus leur proportion diminue. Alors, c'est ma question. On va pénaliser tout le monde parce que c'est six ans de conduite à zéro alcool, alors que ce n'est pas significatif ou c'est peut-être... on a peut-être moins de raisons d'imposer un zéro alcool à une personne de 45 ans qu'on l'a à une personne de 20 ans. Et je termine là-dessus et je vais laisser mon collègue, M. le Président. En fait, j'ai juste tenté d'expliquer la raison pour laquelle on est allés avec ces données-là. Je vais laisser mon collègue, monsieur.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Dallaire.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Oui. Mais, moi, je vous dirais, bien, d'une part, on s'entend que la mesure proposée va principalement toucher les jeunes, c'est bien certain, parce qu'ils représentent quand même 80 %, je pense, des conducteurs... des nouveaux conducteurs de moins de 25 ans. C'est 80 % des nouveaux conducteurs. Il n'y a pas beaucoup de monde qui vont aller chercher

leur permis de conduire au-delà de 45 ans, on s'entend là-dessus. Et vous dites: Pourquoi on pénaliserait l'ensemble des conducteurs? Si vous pensez qu'on pénalise, en quoi c'est bon d'adopter des mesures concernant l'alcool au volant? Je pense qu'on a tous le même objectif, c'est d'avoir un meilleur bilan routier, d'avoir moins de décès sur les routes. Donc, je ne pense pas que ce soit de pénaliser les conducteurs, mais c'est qu'on leur donne le droit à la vie, tout simplement.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Mme Dallaire, M. Lamalice, bonjour. J'ai deux questions pour vous ce matin.

Je suis un peu surpris que le conseil ne se soit pas positionné par rapport aux autres mesures, le «car surfing», les courses de rue, le 0,05, la circulation à vélo. Vous devez sûrement avoir pas juste une idée personnelle, mais vous devez sûrement avoir une raison pour ne pas avoir examiné ces choses-là.

Puis la deuxième question que je vais vous poser va avoir trait aux amendes. Plusieurs intervenants qu'on a entendus depuis le début nous ont mentionné qu'il faudra peut-être... il faudrait peut-être regarder les amendes, qui sont de 100 \$, maximum, en bas de 18 ans, pour les amener au même montant ou à un autre montant que le montant maximum de 100 \$ et particulièrement quand on va parler de courses de rue ou de d'autres infractions. J'aimerais vous entendre là-dessus. Je sais que ça ne fait pas partie de votre mémoire, mais vous devez sûrement avoir une petite idée par rapport à ces deux sujets-là, et qu'on aimerait que vous partagiez avec nous vos vues là-dessus.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Dallaire.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Oui. Alors, au niveau du 0,05, moi, ce que je vous répondrais, c'est que le conseil a décidé qu'il n'y avait pas lieu de se positionner sur ce sujet-là pour l'instant, étant donné que c'est... la mesure qui est proposée n'est pas discriminatoire envers les jeunes. Nous, on siège au sein de la Table québécoise de la sécurité routière, on a vu qu'il y a eu des discussions là-dessus, et ce que je vous répondrais, c'est qu'on n'a pas fait part d'un désaccord par rapport à cette mesure-là. Par contre, on ne s'est pas fait une réflexion. Donc, on n'est pas en désaccord. On ne s'est pas fait une réflexion parce que, pour nous, ce n'est pas discriminatoire. Ça touche les jeunes mais comme tous les autres groupes, tous les autres groupes d'âge, finalement. Alors, c'est la raison pour laquelle on ne s'est pas positionné sur le 0,05.

Ensuite, le «car surfing». Le «car surfing», à la base, c'est déjà illégal, si je ne me trompe pas, donc, pour nous, il n'y avait pas lieu de se positionner là-dessus. Il suffit, je pense, de votre côté, de voir quelles amendes, quelles mesures mettre en place. Nous, pour nous, ce n'était pas pertinent de se positionner là-dessus parce que, pour nous, on considère que, bon, d'une part, c'est déjà illégal et ce n'est pas correct, le «car surfing». Donc, à vous de voir ce qui est le meilleur. On n'est pas des spécialistes, nous, du Code de la route.

Au niveau du port du casque à vélo chez les moins de 12 ans, nous, notre clientèle, c'est les 15-30 ans, alors,

évidemment, c'est une mesure qu'on a écartée, étant donné que ça ne touchait pas notre clientèle. Ça fait que ça, c'est pour répondre à la première question.

En ce qui concerne les amendes, on n'a pas déterminé, nous, de notre côté, quelle serait la meilleure façon de faire en ce qui concerne les amendes. On n'a pas de position là-dessus. Évidemment, ceux qui ont leur permis probatoire et qui sont au zéro alcool en ce moment, ils ont déjà, bon, une suspension de leur permis de conduire, ils perdent quatre points d'inaptitude, ils ont des amendes qui varient entre 400 \$ et 800 \$, environ. Nous, ce qu'on vous dirait, c'est de poursuivre avec cette logique-là, mais on n'a pas de recommandation précise concernant les amendes.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Je vous redonne la parole pour qu'on aille au Centre-du-Québec.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Maskinongé.

**M. Diamond:** Oui. Merci.

**Une voix:** ...

**M. Diamond:** Merci, M. le Président. Mme Dallaire, M. Lamalice...

**Une voix:** Oui, c'est en Mauricie. Moi aussi, je vais...

**M. Diamond:** ...ma question...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, M. le député de Maskinongé, je vous reconnais.

**M. Diamond:** Re-merci, M. le Président. Mme Dallaire, M. Lamalice, ma question va être très simple: Que pourrions-nous faire de plus pour sensibiliser, là, davantage nos jeunes à ne pas conduire avec les facultés affaiblies?

**Mme Dallaire (Geneviève):** C'est sûr que, nous, au Conseil permanent de la jeunesse, on prône beaucoup, beaucoup l'éducation, la sensibilisation.

C'est sûr que, lorsqu'on a vu, entre autres, dans le rapport de la table, ce qui était présenté, le tableau sur les effets de la personne, l'alcool au volant par rapport aux effets qu'il y a sur la personne, pour nous, c'était très évocateur. Ce qu'on a vu aussi, qui a été fait par, entre autres, CAA, au niveau des simulateurs d'alcool au volant, finalement les simulateurs de conduite automobile, c'est des choses qui sont très, très intéressantes. Donc, c'est sûr qu'il faut sensibiliser les jeunes, il faut être inventif, il faut passer par différents moyens. Donc, moi, ce que je dirais, c'est vraiment d'y aller avec des choses qui vont aller les toucher, qui vont les chercher directement, donc qu'ils puissent voir les effets de l'alcool au volant sur la conduite, que ce soit par de l'information qui est véhiculée, comme le tableau dont je vous parlais, ou encore les exemples en fonction des simulateurs. Mais ce sera, j'imagine, aux gens de la SAAQ de voir comment, comment faire les campagnes de sensibilisation.

Mais peut-être ajouter aussi que les jeunes sont quand même très sensibilisés, c'est surprenant. M. De Koninck le disait en commission parlementaire la semaine passée, les jeunes font beaucoup appel au covoiturage, au conducteur désigné. Il y a une sensibilisation qui s'est déjà faite chez les jeunes, mais évidemment il y a encore du travail à faire.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Jean-Lesage.

● (10 h 30) ●

**M. Drolet:** Bien, pour faire un petit peu de... Merci d'être là aussi, en passant, bienvenue, ce matin. Pour faire un peu de pouce sur ce que mon collègue vient de vous poser comme questions, moi, je ne fais pas de statistique, je fais uniquement des constatations, là, que l'on voit régulièrement en tant qu'adultes ou en tant que peu importe qui s'intéresse... dans les journaux, fréquemment on voit quand même que la vitesse et l'alcool sont des éléments qui sont naturellement très mauvais, et c'est fréquemment les jeunes qui sont naturellement responsables de ça.

On s'entend, vous disiez tantôt que la témérité... puis vous parliez des statistiques de la ministre à l'effet que, bon, les 25-44 peuvent être aussi en cause. Mais, si on est honnêtes envers nous, là, si on fait vraiment un constat, là, de la situation réelle, puis quand on le regarde en tant que père de famille, qu'on le regarde avec les sympathies de souvent... que les... que nos... qu'on peut voir de d'autres parents qui ont subi ça, vous ne trouvez pas des fois qu'il y a une sensibilisation plus que... tu sais, c'est beau toujours mettre la responsabilité qu'on devrait... mais vous ne trouvez pas que notre règlement, c'est pour ça?

**Une voix:** Mme Dallaire.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Merci. En fait, ce que je vous dirais, c'est qu'effectivement le bilan routier est encore très lourd, trop lourd, pour les jeunes. Chaque perte de vie, évidemment c'est une vie de trop, donc ça, on est très sensibilisés à ça puis on veut la protection de nos jeunes.

C'est vrai, dans ce qu'on voit, que les jeunes ressortent beaucoup, ils sont surreprésentés, ça, on est d'accord avec ça. Vous disiez: Vitesse et alcool, ça ne fait pas bon ménage. Moi, je vous dirais aussi que nos jeunes sont inexpérimentés au volant. Donc, inexpérience et alcool, pour nous, ça ne fait pas bon ménage. En plus, on ajoute la témérité, évidemment je suis tout à fait d'accord avec vous. Puis, dans ce qu'on propose, de toute façon, ce qu'on propose, c'est que ça va toucher les jeunes aussi, mais ça va toucher toute personne qui est inexpérimentée au volant également, donc qu'on soit jeune ou moins jeune, parce qu'il peut y avoir quelqu'un de 45 ans qui est téméraire, qui a le goût du risque, qui aime ça conduire vite, qui vient d'avoir son permis de conduire, qui prend un petit verre, puis je pense que ça peut être aussi à risque qu'une jeune personne, parce que ce n'est pas... il ne faut pas mettre tous les jeunes dans le même panier non plus.

**Une voix:** Non, non, pas du tout.

**Mme Dallaire (Geneviève):** C'est ça. Donc, qu'une jeune personne qui prend très peu d'alcool, conduit selon les règles... donc il faut vraiment faire la part des choses.

**Une voix:** Merci, mademoiselle.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Je reconnais maintenant monsieur... Fini, terminé?

**Une voix:** Oui.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci, M. le Président. Si vous me le permettez, Mme Dallaire, M. Lamalice, j'aimerais revenir sur la question qui vous a été posée par mon collègue de Chomedey.

Je me suis également surpris de ne pas vous entendre prononcer sur quelque autre mesure contenue dans le projet de loi n° 71. J'interprète votre réponse par rapport au 0,05 comme étant un appui tacite à la recommandation de la table de la sécurité routière, étant entendu que, pour qu'une recommandation soit formulée par la table, il faut que, d'une certaine façon, il y ait eu consensus au sein des membres de la table de la sécurité routière. Là où je suis un peu plus perplexé, c'est par rapport à cette proposition visant à permettre à la ministre de rendre le port du casque obligatoire pour les jeunes de 12 ans et moins. Je sais que ça ne faisait pas partie des recommandations de la table. Déjà, ça donne une indication de la position qui est probablement ou possiblement la vôtre. Mais, sur la base du même argument selon lequel d'établir une discrimination entre... par rapport aux jeunes de 16 à 25 ans... 16 à 21 ans, pardon, est-ce que vous jugez qu'il n'y a pas là également discrimination que de faire une distinction pour les jeunes de 12 ans et moins?

**Une voix:** Mme Dallaire.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Concernant le point du port du casque à vélo pour les moins de 12 ans, je vais répéter ce que j'ai mentionné tout à l'heure, nous, vraiment, dans la mission du conseil, on travaille pour les jeunes de 15 à 30 ans, donc, d'entrée de jeu, on a écarté ce dossier-là. Et on n'est pas des experts non plus de ce dossier-là. Donc, je vous dirais que tout simplement on a décidé de ne pas traiter la question. Alors, on n'a pas de position, on ne s'est pas fait une réflexion, on n'est pas allés chercher des statistiques, des données. Alors, je n'ai, malheureusement, pas de position du conseil à vous donner là-dessus, là.

**M. Bergeron:** Oui, je ne vous pose pas la question... J'ai bien compris la raison pour laquelle vous ne vous êtes pas prononcés, ce n'est pas votre clientèle, mais je vous pose la question sous l'angle de l'argument fondamental que vous utilisez pour vous opposer à la mesure proposée par la ministre à l'effet de rendre obligatoire le zéro alcool pour les jeunes de 16 à 21 ans, qui est l'argument de la discrimination. Pour vous, c'est une mesure discriminatoire. Ne considérez-vous pas, sur la base du même argument, sans regarder les statistiques de quoi que ce soit, ne considérez-vous pas qu'il est également discriminatoire de faire une distinction pour les jeunes de 12 ans et moins pour le port du casque?

**Mme Dallaire (Geneviève):** On n'a effectivement pas vu les statistiques, donc c'est difficile pour nous de se positionner là-dessus, et, je vous le réitère, on ne sait... parce que, moi, je représente quand même 15 jeunes qui représentent les jeunes du Québec, on s'est assis ensemble et on ne s'est pas prononcés sur cette question-là. Donc, à savoir si c'est discriminatoire ou non, selon nous, il faudrait l'évaluer. On n'a pas de position là-dessus.

**M. Bergeron:** Donc, l'idée de faire une distinction sur la base de l'âge, sur le simple fait de l'âge, ce n'est pas en soi un argument suffisant, si je comprends bien ce que vous me dites, il faut également examiner des statistiques. Donc, votre position sur le zéro alcool pour les jeunes de 16 à 21 ans ne s'appuie pas uniquement sur le fait que ce serait une mesure discriminatoire à l'égard des jeunes de 16 à 21 ans.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Notre position s'appuie principalement sur le fait... sur l'inexpérience des conducteurs et non que sur l'âge. Évidemment, dans ce qu'on propose, c'est sûr que les jeunes vont être touchés. Mais, pour nous, le mélange à ne pas faire, c'est l'inexpérience de conduite et l'alcool au volant. Donc, toute personne qui est inexpérimentée au niveau de la conduite automobile devrait être à tolérance zéro, pour nous, pour ses six premières années. Donc, c'est un argument qui est basé sur l'inexpérience au volant. Évidemment, c'est une discrimination qui est basée et qui est fondée sur l'âge aussi.

**M. Bergeron:** O.K. Je veux revenir également sur l'autre question, qui vous a été posée par mon collègue de Chomedey, concernant les amendes. Actuellement, on ne peut imposer une amende de plus de 100 \$ à un jeune de moins de 18 ans. Est-ce que j'ai raison de considérer que la réponse que vous avez donnée à mon collègue est à l'effet d'envisager la possibilité de mettre un terme à cette discrimination-là à l'égard des jeunes de moins de 18 ans au niveau des sanctions?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Non, parce que les jeunes de moins de 18 ans, on ne se cachera pas, ce n'est pas nécessairement les jeunes qui sont les plus à l'aise financièrement. Donc, on ne peut pas considérer qu'on... que, nous, ce qu'on propose, c'est de mettre un terme à ça. Nous, ce qu'on dit, c'est de poursuivre finalement dans la même lignée que vous le faites déjà, autant à ce niveau-là qu'au niveau des jeunes qui ont leur permis probatoire puis qui ont, par exemple, je ne sais pas, moi, 20 ans et puis qui sont souscrits à d'autres mesures. Donc, c'est de poursuivre la suite logique dans laquelle vous êtes puis vous avez réfléchi et de l'adapter finalement pour les trois ans supplémentaires qu'on propose pour tous les nouveaux conducteurs.

**M. Bergeron:** Oui, mais, un jeune de 17 ans qui se rend coupable de très grande vitesse, on ne peut pas lui imposer plus de 100 \$. Un jeune de 18 ans qui n'est pas nécessairement plus à l'aise que son collègue de 17 ans, lui, il va se ramasser avec une amende beaucoup plus importante. Vous jugez que c'est une discrimination, ça, qui est raisonnable?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Nous, on n'a pas de position officielle là-dessus. Ce qu'on vous dit, nous,

c'est que vous pouvez poursuivre dans le même sens que vous allez déjà, tout simplement.

**M. Bergeron:** Dans quel sens on va? Enfin, quoi qu'il en soit...

**Une voix:** ...

**M. Bergeron:** Oui. C'est ça.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci. Merci, M. le Président. Je ne peux pas m'empêcher de souligner que j'ai comme l'impression que votre conception de la discrimination est à géométrie variable. Peut-être réussirez-vous à m'éclairer. Mais jusqu'à présent je vous ai posé trois questions sur la discrimination fondée sur l'âge et j'ai eu trois réponses complètement différentes par rapport à ces trois cas de discrimination fondée sur l'âge. Alors, comme je vous le signalais, je ne peux pas m'empêcher d'avoir l'impression que vous avez une définition de la discrimination basée sur l'âge, qui soit à géométrie variable.

Cela étant dit, je veux revenir sur les statistiques. Est-ce qu'on peut considérer, selon vous, que la raison pour laquelle... une des raisons pour lesquelles, devrais-je dire, les personnes de plus de 25 ans seraient moins... la proportion de gens de plus de 25 ans serait moindre lorsqu'il est question d'accidents, de décès avec taux d'alcool dans le sang pourrait être liée au fait que les gens qui ont plus de 25 ans qui deviennent détenteurs d'un permis de conduire est beaucoup moindre que le nombre de jeunes de 16 à 21 ans qui deviennent détenteurs d'un permis de conduire?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Bien, en fait, les statistiques qu'on a, c'est que, les 25-44 ans, c'est plus élevé. Le nombre de décès des conducteurs qui avaient de l'alcool dans le sang est plus élevé que les 16 à 24 ans. C'est sûr que la proportion 25-44 est plus grande, mais le pourcentage est quand même plus élevé que les 16-24 ans.

● (10 h 40) ●

**M. Bergeron:** O.K., je reformule ma question. Tout à l'heure, vous aviez un débat avec Mme la ministre sur le fait qu'on pénaliserait des gens qui ont l'air, à première vue, de se montrer peut-être un peu plus responsables quant à la consommation d'alcool. On parle des 45 ans et plus, là, qui ont l'air de se montrer plus responsables que les plus jeunes quant à la consommation d'alcool au volant. Vous avez établi un lien entre l'inexpérience, la combinaison inexpérience, alcool au volant, qui, selon vous, pourrait constituer un facteur de risque plus important. Lorsqu'on regarde les chiffres dans l'absolu puis qu'on les compare, on compare les jeunes puis on compare les 45 ans et plus, il me semble, corrigez-moi si je me trompe, mais il me semble qu'il manque un élément assez important dans cette comparaison qui a entretenu le débat entre Mme la ministre et vous, qui est que la proportion des gens qui deviennent détenteurs d'un permis de conduire est beaucoup plus importante chez les 16-21 ans que la proportion des gens qui deviennent détenteurs d'un permis de conduire au-delà de 45 ans.

C'est un nombre infinitésimal, je n'ai pas les statistiques, peut-être que les gens de la SAAQ pourraient

nous les donner, mais c'est un nombre infinitésimal comparativement à la proportion des gens dans le groupe d'âge 16-21 ans qui deviennent détenteurs d'un permis de conduire. Conséquemment, est-ce qu'on peut vraiment comparer ces deux groupes-là, considérant le lien que vous établissez entre inexpérience et consommation d'alcool?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Moi, je suis tout à fait d'accord avec vous, parce qu'au sens où effectivement 80 % des nouveaux conducteurs ont moins de 25 ans, donc, c'est vrai que l'ensemble des nouveaux conducteurs, la plus grande majorité a moins de 25 ans.

Par contre, pour nous, une personne inexpérimentée au volant, qu'elle ait 20 ans, qu'elle ait 45 ans, pour nous, devrait être... la personne devrait être à tolérance zéro parce que la perte de facultés est la même, qu'on ait 45 ans ou qu'on soit plus jeune. Mais c'est vrai, comme vous le dites, que le pourcentage est beaucoup plus élevé chez les jeunes en termes de nouveaux détenteurs d'un permis de conduire, et c'est pour ça que, dans ce qu'on propose, on va toucher l'ensemble des jeunes jusqu'à 22 ans même dans ce qu'on propose. Ça fait qu'on va à la limite quasiment plus loin, on va plus loin que ce que la ministre propose, mais ce ne sera pas uniquement les jeunes. Et j'ajouterais à ça que, si, vous, de votre côté, vous avez l'intention d'aller de l'avant avec le 0,05, avec la tendance à diminuer finalement le taux d'alcoolémie dans le sang de plus en plus, moi, ce que je vous dirais finalement, c'est que c'est un premier pas vers cette voie-là. C'est qu'en allant vers le 0,05, en allant vers la tolérance zéro chez tous les nouveaux détenteurs d'un permis de conduire, on se rend vers le même objectif, on se rend vers un nombre moindre de pertes de vie et d'accidents sur la route.

**M. Bergeron:** M. le Président, toujours sous le même angle, peut-être qu'effectivement la discussion qu'on a depuis tout à l'heure sur les groupes d'âge tout simplement est peut-être... n'est peut-être pas là... ce n'est peut-être pas le bon étalon, la bonne unité de mesure pour avoir une discussion cohérente sur le sujet, peut-être que ce qu'on devrait évaluer, c'est peut-être plus les statistiques d'accidents, d'accidents mortels, d'accidents mortels impliquant consommation d'alcool en fonction non pas seulement de l'âge, mais également du nombre d'années d'expérience en conduite automobile. Je ne sais pas si vous avez, vous, accès à des statistiques à cet effet. Je sais que votre mémoire fait référence à une étude suédoise parue en 2007, mais vous ne donnez pas de statistique par rapport à cette étude suédoise.

Êtes-vous en mesure d'éclairer les membres de la commission sur les données de cette étude suédoise qui nous permettraient d'avoir des comparatifs peut-être un peu plus pertinents en regardant effectivement l'expérience au volant, en plus de simplement l'âge?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Oui. Bien, en fait, ce que je vous répondrais là-dessus, c'est qu'à travers l'étude suédoise on a n'a pas retrouvé de statistique concernant l'expérience au volant. Par contre, nous, on s'était déjà fait une réflexion sur le sujet en 1996 et, à ce moment-là, on avait des statistiques qui démontraient que plus les conducteurs ont de l'expérience de conduite... le taux d'accidents diminue. Par contre, il n'y avait pas de corrélation avec l'alcool au volant. Mais c'est les statistiques qu'on a. Peut-être que la SAAQ a des statistiques plus à jour. Il faudrait voir, à ce moment-là.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Oui. Bonjour. Merci d'être là. D'abord, votre proposition, là, d'étendre à six ans la période de probation... c'est-à-dire, de tolérance zéro au niveau de l'alcool pour les nouveaux conducteurs, bon, m'a quelque peu surpris parce qu'effectivement, vous l'avez dit, ça va encore plus loin que ne le propose le projet de loi actuel, mais, bon, vous désirez l'étendre à l'ensemble de la population.

Je pense qu'on a eu des débats très éclairants tant avec les collègues d'en face qu'avec mon collègue de Verchères. Mais ce désir de l'étendre à l'ensemble de la population avec pour principal argument, d'abord, zéro discrimination, puis surtout que souvent ce type d'accident là est lié à l'inexpérience des nouveaux conducteurs... vient un peu nier le fait qui est reconnu, vient un peu nier le fait que des jeunes peuvent être plus téméraires que des gens... disons, des jeunes qui le sont depuis un peu plus longtemps que d'autres, c'est-à-dire des gens de 45 ans, de 40, 50 ans. Bon. Même des statistiques de la SAAQ le prouvent. C'est-à-dire qu'en termes de proportion le nombre d'accidents est beaucoup plus important chez les jeunes de 16 à 25 ans que pour le restant de la population.

Alors, je comprends mal cette négation finalement lorsque... Et, prenez juste le «car surfing», il n'y a pas d'exemple où on retrouve des gens d'âge mûr finalement qui se sont abandonnés à cette pratique on ne peut plus dangereuse. On parle souvent de jeunes de 16, de 17 et de 18 ans. Donc, comment justifiez-vous cette négation finalement d'une chose qui existe et qui se transmet même de par les statistiques?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme Dallaire.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Oui. Bien, d'une part, vraiment le sujet de la conversation, de la discussion qu'on a aujourd'hui, c'est quand même l'alcool au volant et non pas la témérité des jeunes. On n'a pas de statistique sur la témérité des jeunes par rapport aux plus âgés.

Par contre, quand je citais tout à l'heure, là, l'étude de 1986 que la Table québécoise de la sécurité routière avait ressortie dans son rapport, ce qui ressortait de ça, c'est qu'effectivement les jeunes étaient peut-être plus à risque d'avoir des accidents, des jeunes qui avaient consommé de l'alcool, qu'ils étaient peut-être plus à risque d'avoir d'accidents. Par contre, ce qui ressortait, c'est que l'affirmation pouvait être remise en cause dû au fait que ces jeunes-là pouvaient être engagés dans des activités à risque, d'autres donc étaient à la recherche de sensations fortes, d'être plus téméraires, tout ça. Par contre, il y avait un bémol qui était soulevé, c'est que cette recherche-là de, bon, de sensations fortes, de témérité peut être aussi attribuable dans un autre groupe d'âge.

Donc, quelqu'un de 45 ans, par exemple, peut être aussi téméraire qu'un jeune. Mais, nous, on n'a pas les statistiques à savoir proportionnellement quel groupe d'âge est plus téméraire qu'un autre.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député.

**M. Boucher:** Deux choses très simples, en terminant. D'abord, serait-il possible que vous déposiez

cette étude-là en commission? Et je pense avoir entendu que c'était une étude datant de 1986?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Oui, qui a été reprise par la Table québécoise de la sécurité routière.

**M. Boucher:** O.K. Et savez-vous s'il y a eu une mise à jour de cette étude ou des études similaires qui auraient pu en venir à...

**Mme Dallaire (Geneviève):** Pas à ma connaissance.

**M. Boucher:** ...les mêmes conclusions ou des conclusions un peu nuancées?

**Mme Dallaire (Geneviève):** Pas à ma connaissance.

**M. Boucher:** Merci.

**Mme Dallaire (Geneviève):** Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Ça va?

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci beaucoup. Merci beaucoup de votre présentation. Et puis nous allons suspendre quelques minutes pour laisser la chance à des représentants de l'Association des médecins d'urgence du Québec de prendre place.

*(Suspension de la séance à 10 h 48)*

*(Reprise à 10 h 51)*

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, nous recevons maintenant... Nous reprenons nos travaux et nous recevons maintenant les représentants de l'Association des médecins d'urgence du Québec. Simplement vous rappeler la formule, c'est la même chose: 10 minutes de présentation et puis un échange d'une cinquantaine de minutes, soit 25 minutes par le parti gouvernemental et 25 minutes pour l'opposition.

Alors, messieurs, je vous demande de vous présenter, présenter votre organisme, et allez-y pour votre exposé de 10 minutes.

#### **Association des médecins d'urgence du Québec (AMUQ)**

**M. Mathieu (Bernard):** Merci. Mon nom est Bernard Mathieu, je suis médecin d'urgence. Je suis vice-président de l'Association des médecins d'urgence du Québec.

**M. Fiset (Louis):** Je suis Louis Fiset, agent de communication, de l'Association des médecins d'urgence du Québec.

**M. Mathieu (Bernard):** Alors, j'aimerais vous remercier de nous avoir... de nous recevoir ce matin pour discuter du projet de loi n° 71 et je voudrais vous dire d'emblée que nous n'avons pas d'intérêt dans l'industrie

du casque, donc nous ne sommes pas du tout influencés par cette industrie-là.

J'aimerais aussi vous donner peut-être un petit exemple vécu, là, pour vous donner un peu l'impression de ce qu'on peut voir, là, comme médecins d'urgence. Je travaillais dans une urgence il y a quelques années, quand j'ai reçu un jeune homme qui faisait du vélo de montagne, et il s'est présenté à l'urgence avec son casque fendu en deux, avec des douleurs cervicales. Donc, ils ont... finalement on a diagnostiqué une fracture relativement bénigne au niveau de la colonne cervicale, mais le patient était debout, marchait, parlait et n'a pas eu besoin d'aucun traitement par rapport à une blessure à la tête en tant que telle. Donc, ça illustre bien deux choses: c'est que le casque fonctionne comme élément de sécurité, et la façon dont ça fonctionne, c'est en prévenant l'impact direct, sur la boîte crânienne, d'un objet contondant et en diffusant l'énergie du contact. Et on sait que les blessures sont dues par un transfert d'énergie entre une surface dure et le crâne ou le cerveau.

Donc, c'est un outil qui fonctionne, et je pense que peu de gens vont contester que le casque est quelque chose qui augmente la sécurité de l'utilisateur.

Ceci étant dit, nous avons déjà, à l'Association des médecins d'urgence du Québec, promulgué une position en 1996, lors du projet de loi n° 12, et, à ce moment-là, l'AMUQ avait déjà recommandé le port obligatoire du casque du vélo dans l'objectif de sauver le plus de vies possible, et on savait que c'était un moyen sécuritaire et on croyait que les avantages d'une loi seraient plus grands que les inconvénients, pour augmenter le port du casque et pour préserver la santé de notre population. Ensuite de ça, on a, dans notre mémoire que vous avez probablement avec vous, on a recherché qu'est-ce qu'il y avait comme données, là, depuis ce temps-là qui pouvaient nous aider à prendre position là-dedans, et il y a énormément de publications, là, qui sont faites, là, en particulier sur la sécurité du casque. Et puis on s'est penchés plus en particulier sur des données québécoises qui viennent de l'Institut national de santé publique, où, comme vous pouvez le lire, on voit que les classes d'âge les plus touchées par les traumatismes craniocérébraux sont ceux des six à 11 ans et des 12 à 14 ans, là.

Les deux ensemble, ça fait 34 % des traumatismes, donc les jeunes. Et la plupart des traumatismes sont chez des enfants d'âge mâle... c'est-à-dire, de sexe mâle, donc ça, ça correspond à un certain pattern, là, qui est bien, bien reconnu. Il y avait aussi une importante proportion de blessures au visage. Le taux d'hospitalisation, comme vous pouvez le voir dans les chiffres, c'est 40 % pour les cyclistes accidentés, donc c'est quand même assez sérieux, la bicyclette étant en tant que telle la deuxième cause de maladie, de décès, de traumatisme, après l'automobile, chez la population québécoise. Donc, c'est un... c'est très important.

Ce qu'on a vu aussi, c'est que, malheureusement, le Québec arrive au 14<sup>e</sup> rang sur 15 pour les pays occidentaux au sujet du taux de décès des cyclistes de moins de 20 ans, et c'est le double de la moyenne au Canada. Alors ça, ça nous pose quelques questions. Pourquoi c'est si pire que ça au Québec? Et une des raisons qui a été mentionnée dans certaines études, c'est la question du comportement du cycliste. On a retrouvé une donnée intéressante qui nous disait qu'à peu près 80 % des décès chez

les enfants de moins de 14 ans étaient dus au comportement du cycliste lui-même.

Donc, on voit qu'il y a certainement une part d'éducation, là, qu'on peut... qu'on devrait prendre en main par rapport à l'accident, au traumatisme en bicyclette.

La moitié des décès sont dus à des fractures de la tête ou des lésions intracrâniennes. Ça, c'est extrêmement important de se rappeler de ça. Et évidemment une bonne proportion des blessures sont dues à des impacts avec des voitures, ce qui est très, très important aussi. Mais les décès sont plus en partie dus aux voitures, mais il y a beaucoup d'accidents où il n'y a pas de voiture impliquée. Aux États-Unis, ils se sont penchés un peu plus sur les données financières, puisqu'ils sont pas mal intéressés par ça, et le Department of Transportation a estimé à 8 milliards de dollars le coût des blessures liées à l'usage de la bicyclette pour tous les âges. Ils ont calculé que, pour chaque dollar dépensé pour l'achat d'un casque, on sauvait 30 \$ de coûts médicaux ou indirects à la société. Donc, on aurait prévenu, avec un port systématique du casque de vélo, 56 000 blessures à la tête et on aurait économisé 1,3 milliard de dollars aux États-Unis en 1997. Donc ça, c'est extrêmement significatif.

L'autre point qui est important, qu'on a retrouvé aussi, c'est que là où une loi avait le plus d'effet, c'était dans les populations où l'usage du port de casque était faible, dans celles où il n'y avait pas beaucoup de... dans celles où on avait rendu la loi comme... en fait, on s'était servi de la loi pour rendre le port obligatoire et dans celles où des programmes éducatifs de promotion et de sensibilisation avaient été implémentés. Ce qu'on a retrouvé aussi, c'est qu'au Québec on comptait parmi les plus bas porteurs de casque par rapport au Canada: 29 % pour les cyclistes de tous âges et seulement 20 % pour les 10 à 15 ans au Canada... au Québec, excusez-moi. On sait aussi qu'il y a plusieurs provinces qui ont déjà adopté des lois, dont l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta, pour les moins de 18 ans, et, pour tous les cyclistes, en Colombie-Britannique, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick.

Bon. Il y a aussi d'autres organismes très influents qui ont pris position là-dessus, comme l'American College of Emergency Physicians, l'American College of Surgeons, l'American Academy of Pediatrics qui ont tous recommandé une loi. Maintenant, dans notre texte, on mentionne un argument probablement principal de ceux qui sont contre une loi, c'est: le fait d'avoir une loi nous empêcherait de pratiquer le sport et ferait qu'on diminuerait le nombre de cyclistes. Cochrane, qui est un regroupement qui fait des revues systématiques de la littérature et qui va chercher vraiment l'évidence dans la littérature disponible, a fait une étude là-dessus en 2007, et ils n'ont pas trouvé de donnée. Donc, ça n'a pas été vraiment étudié de façon satisfaisante pour arriver à une conclusion de telle sorte.

L'ajustement du casque est important, donc ça, ça fait partie aussi des campagnes de promotion qu'il faut faire: porter le casque, comment l'ajuster. Nous, on avait aussi des soucis par rapport aux coûts. Ce qu'il était intéressant de voir dans les États américains où il y a eu plusieurs lois, c'est qu'il y avait souvent des programmes, pour les familles à bas revenus, de subventions ou de casque gratuit. Donc ça, ça peut être quelque chose qu'il est très important à mettre en application, là, si on veut qu'une loi soit applicable. Et l'autre chose qu'il était intéressant de remarquer, c'est que des États américains où il y avait

une loi avaient tous... la loi prévoyait toujours une clause qui faisait en sorte que l'amende était annulée à l'achat d'un casque. Donc ça, c'est très important.

● (11 heures) ●

Bon. On parle beaucoup du casque, on parle beaucoup de la sécurité du cycliste, mais je pense que c'est extrêmement important de concevoir que ça vient dans un tout: il faut des pistes cyclables, il faut une conduite automobile sécuritaire. Je pense qu'il y a d'autres personnes qui peuvent mieux en parler que nous là-dessus, mais c'est... il y a d'autres groupes aussi qui ont présenté des mémoires ici par rapport à... la Santé publique de Montréal, en particulier, qui a publié dans le journal *Le Devoir* ce matin un article là-dessus qui mentionnait l'importance de réduire la vitesse, l'importance d'avoir des voies cyclables isolées. Donc ça, c'est extrêmement important pour diminuer le contact avec le risque.

Ce qu'il peut être aussi intéressant de remarquer, c'est que la mentalité change avec Copenhague, avec Kyoto et les soucis que les gens ont d'avoir un mode de vie plus sain et plus proche de l'environnement, et ça, ça va amener normalement une augmentation de l'utilisation de la bicyclette. Si on parle d'augmentation de l'utilisation de la bicyclette, je ne pense pas que le casque en tant que tel va freiner cette augmentation-là, mais par contre plus de bicyclettes sur la route, ça pourrait engendrer plus de collisions entre des bicyclettes ou des chutes en tant que telles, là où le casque a la principale utilité, donc.

Donc, en conséquence, l'Association des médecins d'urgence du Québec recommande que le port du casque de vélo devienne obligatoire pour tous; que le ministère des Transports du Québec introduise la législation en incluant une période d'adaptation de un à trois ans, avec des contraventions symboliques, des campagnes de promotion et de sensibilisation au port du casque et de bonne conduite en vélo, en particulier peut-être au niveau des écoles et des établissements scolaires; que le ministre des Transports du Québec instaure un programme d'évaluation continue des avantages et des inconvénients, soit faire des études pré et postimplantation, pour voir qu'est-ce que... qu'est-ce qu'il en est, en particulier si ça a un impact sur le taux d'utilisation de la bicyclette; et qu'un casque soit obligatoirement loué avec toute location de vélo, en particulier je pense aux vélos Bixi à Montréal, là, où il n'y a pas de casque associé à l'utilisation du vélo.

Ça conclut la présentation que j'avais l'intention de vous faire. Maintenant, je suis disposé à répondre à vos questions. Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci beaucoup, M. Mathieu, de votre présentation. Je reconnais maintenant, du côté du parti gouvernemental, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, Dr Mathieu, M. Fiset, alors merci infiniment de votre présentation. Je pense qu'on a un côté plus scientifique. Parce qu'on a eu des gens, des organismes qui sont venus nous voir et qui nous disaient: Si on oblige le port du casque, il va y avoir une diminution de la pratique, alors ce qui est une perception pour eux, là, pour ces organismes-là, mais scientifiquement ça n'a pas été prouvé.

Et l'élément qui est important, c'est que, si on a pensé à se donner ou se doter d'un pouvoir réglementaire,

c'est qu'on pense à la santé de nos jeunes, d'abord et avant tout. Et on sait que les traumatismes crâniens sont la principale cause d'accident ou de lésions importantes chez nos jeunes. Alors, vous nous avez apporté plusieurs arguments qui viennent nous renforcer dans notre position. J'aurais... Sur le casque, j'en ai... je n'ai pas vraiment beaucoup de questions, M. le Président. Si vous permettez, juste peut-être nous dire, selon vous, là, les arguments les plus pertinents à faire valoir à la population concernant l'importance de porter un casque. Chez Vélo Québec, on nous disait: Souvent, le casque est mal porté, c'est difficile à ajuster, c'est... ça protège juste le dessus de la tête.

Alors, les arguments, là, comme médecins, là, comment... c'est quoi que vous argumenteriez pour faire valoir cette position-là?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Mathieu.

**M. Mathieu (Bernard):** Oui. Alors, premièrement, effectivement certaines études ont démontré que le tiers des gens ne portaient pas bien leur casque.

Bon, ceci étant dit, les autres études où on identifie l'effet sur le taux de blessures et l'effet sur la mortalité, c'est sur une population générale. Donc, les gens qui ne portaient pas bien leur casque étaient dans ces études-là aussi. Donc, ça n'invalide pas le fait que, le casque, qu'il ne soit pas nécessairement... même si on ne vérifie pas s'il est bien porté, a un impact très significatif sur le taux de blessures et sur la morbidité, la mortalité, là, que les gens peuvent subir avec une chute à vélo. L'autre chose, c'est qu'on... vous me parliez de la tête. On parle beaucoup de la tête effectivement, mais ça a été documenté que le casque avait prévenu comme 68 % des lésions faciales hautes et moyennes. C'est juste les lésions au niveau de la mandibule, donc la face basse, qui ne sont pas diminuées. Donc, les lésions dentaires, par exemple, risquent de ne pas diminuer avec le port d'un casque. Par contre, tout ce qui est plus haut, il y avait un impact, même si ce n'est pas un casque qui fait un «full-face», là, comme en motocyclette.

Alors, pour moi, l'argumentaire principal, c'est que ça fonctionne, ça fonctionne très bien. On a des chiffres aux États-Unis, que je vous ai cités ici, là, du National Highway Traffic Safety Administration. Donc, en Oregon, une diminution de 42 % des blessures reliées à la tête; en Floride, de 34 %. C'est quand même des chiffres qui sont extrêmement significatifs quand on parle d'une diminution de cet ordre de grandeur là, et une augmentation du port du casque qui était significative. Maintenant, dans ces études-là, il n'y en a aucune qui a démontré, ou ça n'a pas été vérifié, s'il y avait une baisse de l'utilisation du vélo en général dans la population.

**Mme Boulet:** Dr Mathieu, on n'a pas... par ce pouvoir de réglementer, le gouvernement n'a pas l'intention d'envoyer la police courir après les jeunes, là, parce qu'on entend ça aussi. Ce n'est pas du tout l'intention. L'intention de légiférer sur ce point-là, c'est que, comme un peu le port de la ceinture, il y avait un taux de port de ceinture qui était x, puis, quand il y a eu la loi, bien beaucoup de gens se conforment à une loi sans nécessairement avoir la police qui les suit derrière eux. Alors, c'était dans cette optique-là. C'était de faire en sorte que les gens, parce qu'il y a une loi ou il y a un règlement, vont faire en sorte de prendre l'habitude de mettre un casque sur la tête de leurs

enfants. Alors, la ceinture, c'est passé de 40 % à 70 % quand on a mis en place l'obligation de porter.

Alors, c'est un petit peu dans cette optique-là que le gouvernement voulait réglementer. Et, vous, Dr Mathieu, vous ne pensez pas que l'État va trop loin quand il pense à obliger le port du casque chez les enfants de 12 ans et moins, vous ne pensez pas que c'est d'aller trop loin. Vous pensez que ça serait pleinement justifié?

**M. Mathieu (Bernard):** En fait, nous, oui, on pense que c'est pleinement justifié. Une des raisons, comme vous l'avez mentionné, c'est qu'il y a un impact au niveau de la société en tant que telle, qui des fois peut primer sur l'impact sur les libertés individuelles.

Je pense que ça, c'est une... la société doit payer pour les gens qui sont handicapés à vie. Bon, à un moment donné, s'il y a un outil de prévention qui est efficace, peut-être que l'État peut légiférer pour que cet outil-là soit diffusé de façon universelle. Nous, ce qu'on a pris comme position, ce n'est pas vraiment pour 12 ans et moins, en fait c'est pour tout le monde, parce que, même si les taux de blessures sont très importants en bas de 16 ans en particulier, donc c'est quand même une tranche importante d'âge qu'on oublie entre 12 et 16 ans, ce qu'on peut remarquer, c'est que les taux de décès sont plus importants chez les plus que 16 ans. C'est trois fois plus de morts en haut de 16 ans, en nombres absolus, qu'en bas de 16 ans.

Il y a une étude qui avait été publiée récemment en Ontario, où ils ont regardé l'effet de la loi en Ontario sur les... La loi est 18 ans et moins, en Ontario. Ils ont regardé le taux de décès entre deux groupes: ceux qui avaient 16 ans... c'est-à-dire, moins de 16 ans et 16 ans et plus. Ils ont comparé les deux avant et après la loi. Ils ont vu qu'après la loi, à moins de 16 ans, il y avait une diminution d'à peu près 45 % des blessures à la tête et des décès, par contre aucun changement pour les plus que 16 ans, donc. Et il n'y avait aucun changement dans le taux de blessures, en général. Donc, ça ne voulait pas dire qu'il y avait moins de blessures, mais ça voulait dire que la proportion de blessures à la tête avait grandement diminué pour les gens pour qui la loi était obligatoire, pour qui le port du casque était obligatoire, légiféré.

Donc, leurs conclusions, c'était qu'ils recommandaient que le port du casque soit élargi, que la loi obligeant le port du casque soit élargie à toute la population.

Donc ça, je pense que c'est une discussion, là, qu'on peut poursuivre fort longtemps. Mais c'est certain qu'il y a des données qui nous montrent qu'il n'y a pas d'impact actuellement sur les gens qui ont en haut de 18 ans et qu'on en manquerait beaucoup entre 12 et 16 ans. L'autre chose que je pourrais vous dire, c'est que de prendre l'habitude de porter un casque, là, c'est quelque chose qui s'acquiert en bas âge, mais, si on abandonne à 12 ans, là où justement l'adolescence fait qu'on veut se libérer un peu de toutes ces contraintes-là, bien on risque d'en perdre pas mal entre 12 et 16 ans.

Donc, au minimum, je pense que la période de l'adolescence où on a des taux d'accidents qui sont même importants, là... Entre 12 et 14 ans, au Québec, 13,4 % des enfants... des victimes, O.K., les trois quarts sont des enfants masculins. Donc, c'est des gens qui prennent des risques. Je pense que c'est important qu'ils soient protégés aussi.

**Mme Boulet:** J'aimerais vous entendre également, Dr Mathieu, parce que vous êtes un médecin, parce que vous représentez l'Association des médecins d'urgence du Québec. Vous ne vous êtes pas prononcés sur la notion, là, de zéro alcool pour les 21 ans et moins ou sur le 0,05. Est-ce que... Sur un de ces deux... ou sur les deux points, là, j'aimerais vous entendre. Comme médecin et comme membre d'une association de médecins d'urgence, là, comment vous voyez ça? Est-ce que, l'alcool, c'est important de s'y attaquer en apportant les mesures qui sont là dans la loi présente?

**M. Mathieu (Bernard):** Oui. Là, on déborde du cadre...

**Mme Boulet:** Oui, mais on aimerait ça avoir votre opinion, Dr Mathieu.

**M. Mathieu (Bernard):** Oui, oui. Bon. Je n'ai pas regardé le texte de loi qui est en discussion, là, donc je ne connais pas vraiment les détails. Vous mentionnez: En bas de 25 ans...

**Mme Boulet:** ...zéro alcool jusqu'à 21 ans, parce que, là, avec leurs permis d'apprenti, probatoire, ils ont jusqu'à 18 ans, zéro alcool. Alors, on prolonge de 18 à 21 ans, parce que la tranche de 20 à 24 ans, là, c'est 50 %, ils sont représentés à la hauteur de 50 % dans les accidents avec alcool. Alors, on étire de 18 à 21 ans pour le maintenir, le zéro alcool.

● (11 h 10) ●

**M. Mathieu (Bernard):** Écoutez, je pense que ça a beaucoup d'allure, là. On a constaté, comme médecins, une bonne diminution des accidents avec implication de l'alcool. Par contre, il y en a encore, puis on voit encore des jeunes se tuer sur les routes, là, puis c'est sûr que l'alcool est certainement une cause à regarder de près. Je pense aux publicités que la SAAQ avait mises sur les ondes il y a quelques années, qui étaient des publicités-chocs, là...

**Mme Boulet:** Percutantes.

**M. Mathieu (Bernard):** ...contre l'alcool chez les jeunes. Je pense que c'était... c'est certainement un message, là, qu'il faut renforcer. Ça fait que, moi, en ce qui me concerne, oui, je suis d'accord, là, comme médecin d'urgence, pour zéro alcool jusqu'à 21 ans. Je pense que c'est une... ça permet aux gens de développer un jugement, une maturité nécessaires pour ne pas se mettre à risque, là, après 21 ans peut-être par rapport à avant 21 ans, là.

**Mme Boulet:** Et d'abaisser le seuil de 0,05... En fait, le 0,05, c'est une infraction au code pénal, mais, d'avoir une mesure administrative qui serait à 0,05, comme toutes les provinces canadiennes et plusieurs pays européens notamment, est-ce que vous pensez que ça également, ça va nous permettre de diminuer... ou en fait d'envoyer un message clair que, quand on consomme, on ne boit pas, et d'aller chercher, là, ou de faire en sorte que les gens soient encore plus vigilants à l'égard de la consommation d'alcool?

**M. Mathieu (Bernard):** Bien, disons, j'ai peut-être plus une difficulté à répondre à cette question-là dans

la mesure où est-ce qu'il y a une évidence scientifique, là, qui supporte le fait que 0,025 ou 0,05, ça a une différence sur le taux d'accidents?

**Mme Boulet:** Entre quatre et neuf fois. Entre quatre et neuf fois, et selon les études. Et elles nous disent également, les études, qu'on... ça nous permettrait de sauver 8 % des décès au Québec. Alors, 8 % de 550 décès, c'est, je vous dirais, près de 40 personnes qui pourraient être... décès de moins, là, qui pourraient être... de personnes qui pourraient être sauvées, suite à cette mesure.

**M. Mathieu (Bernard):** Oui, dans la mesure où vous avez des chiffres significatifs, là, pour appuyer cette recommandation-là, je pense que notre association serait à l'aise avec ça.

**Mme Boulet:** O.K. Moi, ça va être tout pour moi.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Docteur, c'est toujours un plaisir de vous recevoir en commission parlementaire.

Je veux juste revenir, parce qu'on a entendu d'autres témoignages depuis le début des audiences, et particulièrement pour les traumatismes, les blessures à vélo. C'est sûr qu'un contact, et c'est peut-être une perception que plusieurs de mes collègues vont partager, mais, un contact d'un vélo avec une voiture qui circule à 60 km, je croirais, là, ma perception serait qu'on va avoir des blessures, des traumatismes importants, sinon voire un décès, à 60 km. C'est un chiffre qu'on a entendu beaucoup. Est-ce que, dans les études qui ont été menées ou dans les choses que vous avez regardées, l'impact avec un véhicule motorisé, vous êtes en mesure de déterminer, je ne sais pas, moi, à 20 km, il y a tel genre de traumatismes, à 40 km il y a tel genre de traumatisme, et plus la vitesse de la voiture est élevée, plus la vitesse du véhicule motorisé est élevée en impact avec un cycliste, bien il y a des blessures qui sont plus importantes, voire même un décès? Parce que le seul chiffre qu'on a entendu depuis le début des commissions, c'est un impact à 60 km. Bien, à 60 km, là, ma perception à moi, c'est qu'on s'en va dans la colonne des décès ou dans la colonne des traumatismes très graves.

On n'a pas entendu aucune étude scientifique ou aucune donnée qui font état de blessures. Parce que, quand on va commencer à parler de pistes cyclables, de circulation en milieu urbain, que ce soit à Montréal ou à Québec, sur les pistes cyclables, bien les impacts à 60 km sur des pistes cyclables normalement devraient être moins élevés, il devrait y en avoir moins.

Je veux savoir de votre part: Est-ce que ça a été répertorié ou est-ce que vous êtes en mesure de nous renseigner sur certaines études qui existent ou sur ce que vous savez relativement à ces groupes, ou à ces vitesses, ou à ces choses-là?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Dr Mathieu.

**M. Mathieu (Bernard):** Oui. Alors, c'est sûr que le gros bon sens veut que plus la vitesse est grande, plus les risques de blessures sont significatifs. Je n'ai pas de niveau

de vitesse où je peux vous dire: À 20 km, 30 km, 50 km ou les... il y a vraiment une différence de temps. Je n'ai pas de chiffre précis comme ça pour vous.

Par contre, je peux vous dire que le casque a été démontré efficace pour diminuer les blessures autant pour les véhicules... les collisions avec des véhicules que pour des accidents sans véhicule. Donc, l'efficacité était là aussi pour les accidents qui impliquent une voiture. Maintenant, la vitesse en tant que telle, c'est sûr qu'il y a sûrement une corrélation linéaire, bon. Maintenant, tomber à vélo ou une collision entre deux vélos, même si c'est 30 km/h, ça peut donner quand même des blessures significatives. Déboulé un escalier peut donner une blessure significative au niveau de la tête, il n'y a pas une grande vitesse d'impliquée là-dedans. Le fait que vous êtes à vélo, vous êtes plus haut et vous tombez sur le sol, juste ça, ça peut causer des blessures significatives.

Donc, je n'ai pas de chiffre, malheureusement, pour vous dire, bon, il faut que ce soit 30, il faut que ce soit 40, il faut que ce soit 80 km/h, mais il y a certainement une corrélation linéaire.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Une autre petite question avant de remettre la parole au président, l'ajustement du casque, parce que, là aussi, on a entendu plusieurs commentaires que, bon, il faut qu'il soit bien ajusté. Dans le cas où il est mal ajusté, tu es aussi bien quasiment de ne pas en avoir, là, qu'il soit... derrière ou très mal ajusté sur la tête. Vous répondez quoi à une remarque du genre?

**M. Mathieu (Bernard):** Bien, je pense qu'il faut que les gens sachent qu'un casque, ça s'ajuste, déjà c'est la première des choses, et que, quand un enfant grandit, il faut changer le casque ou il faut s'arranger pour que le casque puisse remplir sa fonction. Je répondrais aussi que, dans les études qui sont des études de population, ils ne sont pas allés vérifier si chacun mettait son casque comme il faut. Donc, même dans les études où on ne sait pas quels pourcentages des gens ont porté leur casque comme il faut, on voit une diminution du taux de blessures quand on a une augmentation du port du casque.

Donc, d'une façon ou d'autre autre, le port du casque va avoir un impact sur la santé de la population, et cet impact-là va être d'autant plus grand que le casque sera porté de la façon la plus appropriée possible.

**Une voix:** Merci. Jean-Lesage.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Jean-Lesage.

**M. Drolet:** Bonjour, messieurs. Ça me fait plaisir de vous voir ce matin. Je m'interroge par rapport naturellement à la problématique que les citoyens ont, en fait d'être populaire, le port pour les jeunes. Avec ce que vous donnez comme statistiques, environ 300 000 enfants de 14 ans et moins sont traités annuellement dans les urgences pour les blessures, et plein d'autres statistiques que je vais faire foi de vous parler... Quand les constats arrivent et, vous, par l'expérience de vos collègues et en tant que médecin

traitant à ce moment-là dans les urgences... et que les parents sont conscients que, s'il y avait eu, par exemple, un casque, bien, comme vous disiez tout à l'heure, à part peut-être tout le côté en bas du visage, mais au moins la tête aurait été protégée, les constats des parents, à ce moment-là, qui auraient peut-être été contre avant parce que la témérité... ou des jeunes mais aussi le fait d'être contre parce qu'on légifère dans leur cour, est-ce que vous croyez que cette population-là des gens, avec l'expérience que vous avez, ont vraiment vu que c'était important? S'ils avaient eu un casque, ils auraient pu être vraiment... Est-ce que c'est un constat que vous avez réalisé?

**M. Mathieu (Bernard):** Oui. Bien, effectivement, comme...

**M. Drolet:** Comment les parents réagissent, plutôt, quand...

**M. Mathieu (Bernard):** Comme médecins, on voit ça effectivement, que les parents sont là: Oui, je t'avais dit de mettre ton casque. Puis le jeune dit: Ah, le casque, tu sais... On voit ça régulièrement. Ou: Ah, il en a un, casque, mais il reste dans le garage. Ça, c'est certainement une problématique.

**M. Drolet:** Ça fait que...

**M. Mathieu (Bernard):** Alors, le casque a besoin d'être cool, et puis je pense que l'industrie peut faire un effort là-dessus, là, comme être confortable, léger, puis je pense qu'en fait il y a quand même quelque chose de bien actuellement, mais c'est souvent des casques qui sont plus chers.

Alors, je pense que ça, ça pourrait être intéressant, que les casques qui ont l'air vraiment plus in, là, soient plus abordables. Mais effectivement, puis c'est pour ça que je parlais de l'adolescence, là, parce qu'on n'a pas de misère, je pense, avec les jeunes enfants, là, puis ceux qui commencent à faire du vélo, parce que le port du casque est probablement très important à cet âge-là, quand on voit des jeunes en tricycle avec un casque, bien, tu sais, c'est quand même significatif, là, mais ça se perd, et puis les jeunes, ils ne portent plus leur casque. Il faut faire la différence aussi entre les gens qui font le tour de l'île, les gens qui vont au travail en vélo, les gens qui font du cyclisme sportif, ils portent tous des casques; le vélo de montagne, on porte des casques, il n'y a pas de problème, mais c'est tous les jeunes de 12 à 14 ans qui vont faire les fous avec leurs amis, tu sais, c'est ceux-là, là, qui sont complètement laissés de côté puis qui ne portent pas de casque, en particulier.

● (11 h 20) ●

**M. Drolet:** Puis j'aimerais juste vous faire répéter, parce que vous avez dit que souvent les parents, lors du constat de l'accident, leur disent: Je te l'avais dit. C'est plus fréquent. Finalement, ils en ont plus fréquemment un, casque, que de ne pas en avoir du tout, mais ils ne le portent pas parce qu'ils sont un petit peu rébarbatifs à ça puis... mais c'est...

**M. Mathieu (Bernard):** Je n'ai pas de chiffre, mais il y a les deux. Des fois, on sent que les parents sont fautifs, eux autres, parce qu'ils n'en portent pas non plus,

là, mais, tu sais... Alors, il y a l'image parentale. La loi peut aider. Ça a été documenté aussi aux États-Unis, qu'il y avait une perception que les parents étaient supportés, là, quand il y avait une loi, quand ils insistaient pour que les enfants portent un casque, alors que, s'il n'y a pas de loi, bon, bien, tu sais, ils ont moins de...

**M. Drolet:** Moins fringants.

**M. Mathieu (Bernard):** ...poigne, si on veut, sur le jeune.

**M. Drolet:** Ils ont moins d'appui...

**M. Mathieu (Bernard):** Oui, c'est ça.

**M. Drolet:** ...pour être capables de faire... Mais peut-être un autre dernier petit point. En fait, sans que la statistique soit très élevée, pour ce qui est de la diminution en fait, selon les études... Parce que ceux qui s'opposent à ça, les lobbyistes qui s'opposent à ça disent qu'il y a des diminutions de faire vraiment le sport en question. Ce n'est pas nécessairement le cas. Ça n'a pas été prouvé, comme tel, que c'était une diminution par rapport à l'obligation de porter un casque.

**M. Mathieu (Bernard):** En tout cas, dans le... dans Cochrane...

**M. Drolet:** Ce que j'ai pu voir dans Cochrane, c'est...

**M. Mathieu (Bernard):** ...ils vont chercher les études qui sont pertinentes au sujet proposé et ils n'ont rien trouvé par rapport au fait que le casque avait diminué... Bon. Maintenant, en Nouvelle-Zélande puis en Australie, là, ce que Vélo Québec rapporte, c'est des diminutions importantes du port du casque. Mais, moi, il me semble d'avoir vu que, quoique je n'aie pas la référence... c'est qu'après quelques années ça s'était corrigé, cette situation-là. C'est un petit peu comme le casque de ski, là, à un moment donné, tu sais, bon, ça peut avoir un impact au début, mais ça peut aussi... et on pense que ça peut revenir à la normale après une période d'adaptation, d'où l'intérêt d'avoir une période d'adaptation ou de transition entre le moment de l'application d'une loi et le moment des sanctions.

Avec des promotions d'une pratique sécuritaire du sport, là, de façon intensive, je pense qu'on va obtenir un taux de port de casque qui peut être très intéressant, sans qu'il y ait nécessairement eu besoin d'arriver avec la matraque ou...

**M. Drolet:** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Ça va? Merci. M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci, M. le Président. Depuis le début de ces audiences, de ces consultations publiques, ma hantise à moi, c'est que nous nous apprêtions à légiférer sans réelle intention de faire appliquer la législation que nous allons adopter.

Et, tout à l'heure, la ministre a laissé échapper quelque chose qui, pour moi, est très inquiétant, lorsqu'elle

a dit: Bien, l'idée, ce n'est pas de mettre la police après les petits jeunes, là. Alors, moi, mon inquiétude par rapport à ça, c'est justement que nous légiférions sans aucune intention de faire appliquer la législation. C'est vrai pour le port du casque, c'est également vrai pour le 0,05. Le 0,05, tous les témoins qui sont... qui ont comparu devant nous jusqu'à présent nous disent: Si on fait juste fixer la norme à 0,05 sans campagne de sensibilisation et sans mesure pour s'assurer de sa mise en application, c'est un voeu pieux, c'est une façon pour le gouvernement, au fond, de se donner bonne conscience puis de dire: Nous travaillons au bien public et à l'amélioration du bilan routier, sans avoir à faire le moindre effort de son côté pour s'assurer que la chose puisse avoir une application concrète dans le réel.

Or, c'est ça, ma préoccupation, depuis le début. Et là la ministre a laissé tomber... puis en faisant une comparaison qui, moi, m'apparaît complètement inappropriée entre la ceinture et le casque. Parce que la ceinture, un, on l'a fait appliquer. Il y a effectivement des sanctions assez lourdes si tu ne portes pas ta ceinture de sécurité, d'une part, et, d'autre part, la ceinture, elle est dans tous les véhicules, ce qui n'est pas le cas avec le casque. Vous parliez du Bixi. Si on devait louer un casque avec chacun des Bixi, du point de vue de l'opération, là, c'est... ça deviendrait un véritable capharnaüm parce qu'il faudrait qu'on ait quelqu'un sur place qui puisse nous louer un casque qui va bien nous... qui va bien convenir à la tête. Parce qu'effectivement, on en revient à ce dont on parlait tout à l'heure, si on a un casque trop petit, ou un casque trop grand, ou un casque qui ne fitte pas, ça risque d'avoir des incidences plus ou moins sécuritaires.

Donc, la comparaison entre la ceinture puis le casque, ça a... à mon sens, ce n'est pas une comparaison qui est valable, parce qu'on compare des pommes avec des patates, tu sais, je veux dire, ce n'est pas une comparaison qui tient. Si la ministre est sincère, puis je ne doute pas de sa sincérité, dans la comparaison qu'elle fait entre la ceinture et le casque, bien elle ne peut pas nous dire dans une première déclaration: Bien, on n'a pas l'intention de mettre la police après les petits jeunes, puis dans une... du même souffle, nous dire: Voyez, la ceinture, ça a eu un impact. Bien oui, la ceinture, on a mis la police après les gens, là.

Alors, pour moi, ce dont on discute actuellement, c'est le noeud du problème qu'on expérimente depuis le début de ces audiences publiques, à savoir c'est quoi, la volonté réelle du gouvernement de mettre en oeuvre les mesures qu'il propose. Et je ne suis pas rassuré. Je suis loin d'être rassuré sur la question du casque, d'un part, puis, par ricochet, sur la question du 0,05. Bien oui, il faudrait faire comme les autres provinces du Canada puis d'autres juridictions à travers le monde puis il faudrait fixer à 0,05, mais on oublie de préciser une fois qu'on a dit ça que dans certaines provinces on ne s'est pas juste contenté de mettre la barre à 0,05, dans certains cas on l'a même fixée à 0,04, puis ça n'a pas eu un impact très, très, très significatif sur le bilan routier. On nous a donné l'exemple de la Saskatchewan.

Alors, si on ne s'assure pas de la mise en oeuvre de la mesure, ça demeure un voeu pieux. Puis on prend pour acquis, là, je pense, du côté du gouvernement, que le simple fait de dire: Demain matin, là, on va rendre obligatoire le port du casque, puis on va rendre obligatoire le 0,05...

puis comme par magie les gens vont s'y conformer. Or, un des problèmes... puis ça, c'est celui même... celui-là même qui nous fait la recommandation d'abaisser le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05, Jean-Marie De Koninck nous disait qu'un des principaux problèmes qu'on a, c'est ce sentiment de sécurité qu'ont les gens de ne pas être épinglés par la police quand ils prennent un verre de trop. Mais, si ce sentiment de sécurité est toujours existant, il n'y aura pas de différence dans le résultat, qu'on soit à 0,05 ou à 0,08, ainsi de suite, si on n'a pas mis en place les mesures qui vont faire en sorte de changer cette impression dans la population que, «de toute façon, je ne me ferai pas pincer».

Je vous écoutais donner des statistiques concernant le port du casque au Québec. Est-ce que j'ai bien entendu que vous avez donné quelques statistiques concernant le port du casque au Québec?

**M. Mathieu (Bernard):** Oui.

**M. Bergeron:** Oui. Puis vos statistiques m'avaient l'air pour le moins pessimistes par rapport au reste du Canada.

Je reprends le mémoire de Vélo Québec, qui s'inspire de chiffres, j'imagine, jugés valables par le gouvernement, c'est des chiffres qui viennent de la SAAQ, alors. Et ce qu'on dit dans ces statistiques-là, c'est que, chez les jeunes de cinq ans et moins, 78 % des jeunes de cinq ans et moins porteraient déjà le casque en 2006, un bond de 23 % en six ans. Les enfants de six à neuf ans, le pourcentage est à 61 %. Tout ça a été réalisé sans qu'il y ait la moindre coercition, sans qu'on ait lancé le message, sans qu'on ait crié au loup dans la population comme quoi, là, si vous ne portez pas votre casque, vous risquez votre vie. Simplement par des campagnes de promotion positives, on a réussi à atteindre des taux de port de casque très élevés, qui tranchent singulièrement avec les chiffres plutôt pessimistes que vous nous avez évoqués il y a quelques instants.

Vous avez rappelé les chiffres avancés par Vélo Québec concernant la baisse de pratique du vélo en Australie puis en Nouvelle-Zélande en disant: Je crois que ça s'est rétabli, par la suite. Or, Vélo Québec nous disait: Non, ça ne s'est pas rétabli, par la suite. Et d'ailleurs les chiffres tendent à nous le démontrer, parce que, dans le cas de l'Australie, on parle de chiffres qui datent de 2006, donc c'est quand même relativement récent. Et, si on ne veut pas s'en aller avec des exemples aussi lointains, on n'a qu'à regarder ce qui s'est passé en Alberta. En Alberta, entre 2000 et 2004, on a constaté une baisse de 59 %, une baisse de 59 %... la ministre disait: Il y a des gens qui nous le disent, mais il n'y a pas de preuve par rapport à ça, là, de 59 % du nombre d'enfants qui utilisent le vélo. La baisse est de 41 % chez les adolescents, en Alberta.

La question que je me pose puis la question que j'ai posée à Vélo Québec, c'est: En bout de piste, est-ce qu'on est mieux, comme société, du point de vue de la santé publique, d'avoir plus de gens qui pratiquent le vélo avec une proportion moindre qui porte le casque que d'avoir moins de gens qui pratiquent le vélo mais avec une proportion plus élevée de gens qui portent le casque?

● (11 h 30) ●

**M. Mathieu (Bernard):** Bon. Alors, je pense que l'objectif commun, c'est d'avoir une amélioration ou une diminution de la morbidité, là, puis de la mortalité

au niveau de la population. L'objectif est là, là. La question est: Comment on fait pour arriver à un résultat, là, satisfaisant puis comment est-ce qu'on fait pour justement diminuer le taux de blessures?

Ce qu'on voit avec le changement d'habitudes de la population, c'est certainement une augmentation du port volontaire du casque. Ça, il n'y en a aucun, doute, là-dessus. Puis je pense que c'est très, très bon, puis c'est... il faut continuer à aller dans ce sens-là de toute façon, O.K.? Donc ça, ça fait partie des changements des moeurs, là, qui viennent avec la nouvelle société, puis les changements de la société avec Kyoto, comme je disais tantôt, l'écologie, Copenhague, etc. Bon. Ceci étant dit, si on n'arrive pas à avoir un peu plus d'acceptation au niveau du port du casque, bien on n'arrive pas à nos résultats de diminution de la morbidité puis de la mortalité au niveau de la population, et c'est là où on pense que des lois peuvent aider. Puis ça a toujours été une étape subséquente. C'est certain que la promotion, l'éducation, de faire comprendre que le vélo est un sport sécuritaire qui est bon pour votre santé, qui lutte contre l'embonpoint, qui vous permet d'avoir une ville plus propre, etc., tout ça doit faire partie de la première étape. Si on n'arrive pas à avoir des résultats importants au niveau de l'acceptation populaire, c'est parce qu'il manque de punch un peu, quelque part.

Maintenant, la loi n'est pas là non plus pour dire qu'il faut trouver des coupables puis pénaliser. Il faut que ce soit vu comme étant un autre outil de renforcement d'une pratique sécuritaire. Les lois aux États-Unis sont rarement des lois où les amendes sont corsées. Il y a eu des interventions qui sont plus des interventions d'éducation publique de la part des policiers que de remises d'amendes. Donc, la loi en tant que telle peut être un outil supplémentaire pour avoir un impact positif sur la perception du casque, sur la perception de la sécurité en automobile... en vélo. Donc, je pense qu'il faut voir comment est-ce qu'on présente une loi: si on la présente d'un côté punitif et pénal ou si on la présente du nouveau côté de promotion de la sécurité et d'augmentation de pratiques sécuritaires. Bon. Ensuite de ça, c'est sûr que de passer à l'action sur le terrain, c'est toute une autre dynamique dont, nous, à l'association, on ne peut pas vraiment parler, là. Mais ce qu'on peut voir, c'est que, quand les manoeuvres volontaires ne sont pas suffisantes, bien une loi peut aider à augmenter le taux d'acceptation du port du casque et la sécurité de la population.

En ce qui concerne la diminution de l'utilisation du vélo, c'est sûr qu'il faudrait l'étudier, puis je pense que c'est une... Si on veut faire une loi, il faut être logique aussi puis faire un suivi de ce qui se passe avec la loi. Il faut l'étudier. Puis je pense qu'on n'est pas capable, dans la... dans l'état actuel des connaissances, de vraiment être certain que ça va avoir un impact négatif ou positif sur l'utilisation du vélo par la population.

**M. Bergeron:** Je ne mets pas en question vos compétences puis votre professionnalisme, mais, à la lumière des chiffres que j'ai avancés, comment pouvez-vous prétendre qu'on n'est pas en mesure de dire que ça va avoir un impact sur la pratique du vélo?

**M. Mathieu (Bernard):** Parce qu'il y a très peu d'études là-dessus et il y a quand même plusieurs endroits où il y a des lois qui existent, et puis ce n'est pas vraiment quelque chose qui est bien documenté. Les données de

l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, bon, il faudrait les regarder de plus près, voir à quel point ça se reproduit dans notre population nord-américaine. Il faudrait voir aussi le contexte général où ça s'est appliqué. Donc, c'est certain qu'il faudrait peut-être regarder ça.

Maintenant, on a des expériences qui sont au Canada autour de nous, qui devraient être aussi scrutées, là, par rapport à l'impact de ça. Vous me citez l'Alberta, mais pourquoi est-ce qu'on ne cite pas les autres provinces? Est-ce que c'est juste en Alberta qu'il y a eu une baisse de l'utilisation du cyclisme et que ça a augmenté au Nouveau-Brunswick? Pourquoi est-ce qu'on ne parle pas du Nouveau-Brunswick? Alors, tu sais, la donnée scientifique est quand même très fragmentaire, ce qui ne nous permet pas de répondre avec autant d'assurance que pour le fait que le casque diminue les blessures. Ça, je pense que d'ailleurs il n'y a pas grand monde qui le conteste, les données sont là, on est confiants de ce qu'on dit. Mais, pour te dire que... pour dire que la loi diminue l'utilisation du vélo, il y a quand même très peu de données. Mais, aux États-Unis, c'est la même chose, ça a été très peu documenté.

**M. Bergeron:** Dites-moi, selon votre connaissance de ce qui se fait à l'extérieur du Québec, lorsque les juridictions adoptent une loi allant dans ce sens-là, est-ce que la loi n'a qu'une portée promotionnelle ou est-ce que dans certains cas il y a une portée de sanctions?

**M. Mathieu (Bernard):** Alors, c'est souvent fait en deux phases: avec une première phase, où l'accent est mis sur la promotion, on donne des avertissements, par exemple, et non pas des amendes, et après une phase de sensibilisation, donc ils passent à une phase d'application d'une loi plus... disons, avec certaines amendes comme 15 \$, 20 \$, des amendes qui sont relativement symboliques, toujours avec la possibilité pour la personne prise en défaut de se faire annuler son amende si... sur preuve d'achat d'un casque, par exemple. Ça, ça a toujours été intégré dans les lois américaines. Donc, il y a moyen de rendre ces lois-là non pas nécessairement abusives, là, mais de les rendre applicables dans la mesure où elles ne sont pas exagérées.

**M. Bergeron:** Sur une preuve d'achat d'un casque. C'est-à-dire que j'ai juste à prouver que j'ai un casque à la maison puis je ne le porte pas, puis mon amende est annulée.

**Une voix:** ...

**M. Bergeron:** C'est un peu curieux.

**M. Mathieu (Bernard):** Bien, c'est pour lancer le message que l'important, c'est: Écoute, porte un casque, là. Puis, si tu t'en achètes un, déjà c'est un message, une étape de plus par rapport à ne pas avoir de casque. Ou juste le fait de prouver qu'on est propriétaire d'un casque suffit. Je pense que ça fait, ça donne un message de promotion du port du casque et qui...

**M. Bergeron:** Vous ne trouvez pas que c'est encore plus répréhensible de savoir que tu as un casque à la maison puis que tu te donnes la peine de ne pas le porter?

**M. Mathieu (Bernard):** Je pense que, là, c'est la campagne d'éducation. Et c'est comme les gens qui ne portent pas leur ceinture de sécurité, à un moment donné, tu sais, il y a des gestes qui sont individuels, là. Il y a des gens qui brûlent les feux rouges aussi. Tu sais, ce n'est pas permis, mais c'est fait. Alors, il y a une limite à où est-ce qu'on peut aller, mais je pense...

**M. Bergeron:** Oui, mais on annule...

**M. Mathieu (Bernard):** ...que l'emphase doit être mise sur...

**M. Bergeron:** ...on n'annule pas l'amende parce que la personne dit: J'ai une ceinture de sécurité dans mon véhicule puis j'ai décidé de ne pas la porter.

**M. Mathieu (Bernard):** Je pense que le message qu'on veut passer, c'est que l'attitude doit être une attitude de promotion envers des attitudes positives pour la santé plutôt qu'envers des messages de punition.

**M. Bergeron:** O.K. Et je comprends de votre mémoire que vous recommandez le port du casque pour l'ensemble de la population et non pas simplement pour les 12 ans et moins.

**M. Mathieu (Bernard):** Sur la foi qu'il y a trois fois plus de décès chez les gens en haut de 18 ans qu'en bas de 18 ans.

**M. Bergeron:** Trois fois plus de décès. Alors, sur quoi s'appuie, selon vous, cette volonté de la part de la ministre de l'imposer aux 12 ans et moins? De créer une espèce de...

**M. Mathieu (Bernard):** Je crois que c'est socialement...

**M. Bergeron:** ...de pratique?

**M. Mathieu (Bernard):** ...c'est socialement plus achetable, c'est socialement plus facile à passer qu'une mesure universelle. Je pense que ça s'appuie exclusivement là-dessus. Maintenant, pourquoi 12 plutôt que 16? Ça, je ne sais pas, là. En ce qui me concerne, je pense que ce serait mieux 16, on a plus de chances d'avoir les groupes particulièrement à risque et on est... on a plus de chances aussi d'avoir une habitude qui se perpétue dans les années subséquentes.

**M. Bergeron:** Et, quand on va en arriver à la portion peut-être un peu plus coercitive... Là, il y a une partie promotionnelle où on va émettre des billets de courtoisie, mais, quand on va arriver à une période un peu plus coercitive, je ne sais pas... Selon votre connaissance de ce qui se passe dans d'autres juridictions, quand tu attrapes un petit bonhomme, là, de neuf ans... Je sais que ce n'est pas ce que la ministre veut faire, là. Mais, mettons, ailleurs, puisqu'on se base beaucoup sur ce qui se passe ailleurs, ailleurs, quand on pogne un petit bonhomme de neuf ans, de 10 ans, qu'est-ce qu'on fait avec? On lui... on l'amène au poste, on le ramène chez lui, on lui demande... Comment on s'y prend, là? Il n'a pas de papier la plupart

du temps, c'est... Selon votre connaissance de ce qui se passe dans d'autres juridictions, qu'est-ce qu'on fait?

**M. Mathieu (Bernard):** Ce que j'ai vu, pour répondre à ça, c'est que les policiers étaient beaucoup plus enclins à voir leur rôle comme étant un rôle d'éducateur puis de profiter de ce contact-là pour faire une promotion positive, mais qu'effectivement de dire: Bon, bien on va mettre un cadenas sur le vélo puis on va le laisser sur la route, ce n'est pas une attitude, là, qui est vendeuse, là, auprès des forces de l'ordre.

● (11 h 40) ●

**M. Bergeron:** Donc, je comprends de ce que vous me dites que, même quand on arrive dans la phase un peu plus coercitive, c'est une phase qui n'est à peu près pas appliquée à peu près nulle part.

**M. Mathieu (Bernard):** Je pense qu'il faudrait qu'un projet de loi comme celui-ci s'arrime avec les forces de l'ordre et voir dans quelle mesure ceux-ci sont confortables avec telle ou telle façon de procéder pour mettre en application une loi ou des amendes.

**M. Bergeron:** Malheureusement, les associations de policiers ne comparaitront pas en consultation publique pour ces consultations-ci, mais je sais qu'ils se sont prononcés dans le passé notamment pour dire que ce serait possiblement un peu difficile à appliquer, effectivement. Bien, je vous remercie.

**Une voix:** Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Avant de terminer, peut-être, il reste quelques minutes, avec la permission des parlementaires, j'aimerais ça poser une petite question, si vous voulez...

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** ...parce que M. Mathieu est médecin. Vous nous avez dit, monsieur... Dr Mathieu, que la plupart des accidents mortels à vélo, c'était dû à des problèmes... des problèmes crâniens, des blessures crâniennes. Et puis on sait qu'un enfant naissant a la boîte crânienne très fragile. Est-ce que vous pouvez nous dire, dans le temps, combien ça prend de temps à un être humain, par exemple, avant que son crâne soit... atteigne son maximum de fermeté et de résistance?

**M. Mathieu (Bernard):** On peut faire une ligne à peu près à l'âge de huit ans. Les blessures en haut de huit ans sont plus des blessures qu'on voit chez l'adulte, le même type de conséquences qu'un traumatisme chez l'adulte. Plus on se... en bas de huit ans, bien ça commence à devenir encore... le cerveau un peu plus mou, une boîte crânienne un peu moins soudée, plus on se rapproche de la naissance évidemment où, là, tout est comme du jello, là. Alors, c'est comme ça. À huit ans, on considère que le traumatisme est plus comme de l'ordre d'un traumatisme adulte.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** D'accord. Merci beaucoup. Merci beaucoup de votre présentation, de votre participation.

Maintenant, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes, soit environ 15 heures. Et une précision aux parlementaires: cet après-midi, on continue nos travaux à la salle des Premiers-Ministres et non pas ici. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 11 h 42)

(Reprise à 15 h 41)

**La Présidente (Mme Doyer):** ...messieurs, bonjour. À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre la consultation générale et de tenir les auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, comme nous sommes en retard sur l'horaire, j'aurais une proposition d'utilisation du temps à vous faire: on laisserait 10 minutes aux groupes pour présenter leur mémoire, mais on réduirait un peu le temps des parlementaires... c'est-à-dire de 17 min 30 s par groupe pour essayer d'entrer dans le temps autant pour le groupe de l'Institut national de santé publique que pour les deux autres groupes. Alors, je vais essayer de contracter un petit peu tout le monde pour ne pas que ça... le groupe le ressent trop. Est-ce que ça vous convient? Alors, on va essayer de faire ça comme ça puis on va y aller tout de suite.

Alors, je vous accueille à la Commission des transports et de l'environnement, et vous avez, messieurs, 10 minutes pour vous présenter et présenter votre organisme et les fonctions des personnes qui vous accompagnent. C'est M. le Dr Pierre Maurice, hein?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bienvenue. À vous la parole pour 10 minutes, monsieur.

### **Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)**

**M. Maurice (Pierre):** Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, Mmes, MM. les commissaires, distingués invités, d'abord, moi, je suis le Dr Pierre Maurice, je suis chef de l'unité scientifique, sécurité et prévention des traumatismes, à l'Institut national de santé publique. Je suis accompagné, à ma gauche, par le Dr Michel Lavoie et, à ma droite, M. Étienne Blais, qui sont des experts en sécurité routière, qui travaillent avec moi à l'Institut.

L'objet de notre mémoire concerne deux dispositions mentionnées dans le projet de loi n° 71, soit l'abaissement de 50 mg pour 100 du taux d'alcoolémie permis pour conduire et la possibilité de rendre obligatoire le port du casque protecteur pour les cyclistes de 12 ans et moins.

Concernant l'abaissement à 50 mg pour 100 du taux d'alcoolémie permis pour conduire, de nombreuses juridictions ont abaissé le taux d'alcoolémie, et il est pertinent au

Québec aujourd'hui de se demander si on ne devrait pas emboîter le pas. Afin de formuler un avis sur cette mesure, nous avons examiné trois questions.

La première question: Est-ce que la performance des conducteurs est affectée de manière significative à un taux d'alcoolémie de 50 mg pour 100? À ce sujet, l'ensemble des études scientifiques rigoureuses publiées nous confirment que la performance des conducteurs dans leurs différentes tâches de conduite est affectée de manière significative, et ce, à partir d'un taux d'alcoolémie de 50 mg pour 100. C'est d'ailleurs la principale conclusion de deux synthèses de connaissances basées respectivement sur 177 et 109 études au cours des 50 dernières années. Il faut noter également qu'un taux d'alcoolémie aussi bas que 50 mg pour 100 a un effet sur la vigilance des conducteurs et il est plus susceptible de devenir somnolent. Les conducteurs sont donc moins aptes à réagir rapidement et à prendre la bonne décision en situation d'urgence.

Finalement, la consommation de faibles doses d'alcool produit un effet désinhibiteur qui amène le conducteur à adopter des comportements à risque, par exemple aller plus vite ou ne pas s'attacher, ou prendre des risques qu'il ne prendrait pas normalement.

La deuxième question qu'on a examinée, c'est: Est-ce que le risque de collision et de blessures avec un taux d'alcoolémie de 50 mg pour 100 est important? Depuis la première étude sur le sujet jusqu'aux études les plus récentes, la conclusion demeure la même: le risque de collision et de blessures augmente de manière exponentielle en fonction du taux d'alcoolémie. À un taux d'alcoolémie de 50 mg pour 100, le risque de collision mortelle est multiplié par un facteur variant de deux à neuf fois, selon les études. Cette conclusion n'a jamais été démentie depuis. Dans une étude réalisée au Québec, il a été démontré qu'un conducteur ayant un taux d'alcoolémie entre 50 et 80 a un risque d'être impliqué dans une collision mortelle de 4,5 fois supérieur à une personne sobre.

Abordons maintenant la troisième question qui est au centre des préoccupations de la commission: Est-ce qu'on peut s'attendre à une amélioration du bilan routier en abaissant la limite du taux d'alcoolémie permis en conduisant? Sur cette question, la littérature scientifique est unanime, l'abaissement à un taux d'alcoolémie à 50 mg pour 100 a permis de prévenir de nombreux décès et de blessés sur le réseau routier. C'est ainsi, par exemple, que l'abaissement du taux d'alcoolémie légal en Nouvelle-Galles du Sud et dans l'État du Queensland, en Australie, fut suivi de baisses respectivement de 8 % et de 18 % des collisions mortelles.

Il est important de noter que, lorsqu'on abaisse la limite permise à 50 mg pour 100, tous les conducteurs diminuent leur consommation d'alcool, tous les conducteurs. Ceci a pour effet de réduire les collisions associées non seulement aux taux d'alcoolémie entre 50 et 80 mg pour 100, mais également les collisions associées à des taux d'alcoolémie supérieurs, donc un effet généralisé sur l'ensemble des conducteurs.

L'INSPQ tient aussi à rappeler que, selon les études, les expériences d'abaissement efficaces allaient au-delà de l'imposition de mesures administratives, elles étaient accompagnées généralement de sanctions telles que des amendes, des points d'inaptitude, l'obligation d'installer un antidémarrage éthylométrique, et même allant jusqu'à l'emprisonnement. En fait, la seule évaluation

rigoureuse de l'abaissement d'un taux d'alcoolémie assorti seulement d'une mesure administrative a été faite en Ontario, où on retirait le permis pour 12 heures, et cette étude ne rapporte que des effets de courte durée.

Alors, pour toutes les raisons que nous avons présentées, l'Institut national de santé publique du Québec recommande que le taux d'alcoolémie permis pour la conduite d'un véhicule automobile soit abaissé à 50 mg pour 100 et que l'infraction soit sanctionnée par des mesures pénales suffisamment dissuasives, incluant minimalement les points d'inaptitude et des amendes.

Maintenant, abordons la question de la possibilité de rendre obligatoire par règlement le port du casque protecteur pour le cycliste de 12 ans et moins. Comme vous avez pu le constater en lisant notre mémoire, nous recommandons de rendre obligatoire le port du casque à vélo au Québec. De plus, nous recommandons d'appliquer cette mesure à tous les cyclistes et non seulement à ceux âgés de 12 ans et moins. Nous en sommes venus à formuler cette recommandation... ces recommandations pour les raisons suivantes.

Premièrement, les blessures à la tête représentent la première cause de décès et une cause importante d'hospitalisation chez les cyclistes au Québec. À cela il faut ajouter un nombre important de consultations à l'urgence et en cabinet privé. Deuxièmement, plusieurs études ont démontré que le casque à vélo est efficace pour prévenir les blessures à la tête chez les cyclistes, et ce, quels que soient le groupe d'âge et le type d'incident en cause. Que ce soit, par exemple, suite à une chute dans une piste hors route ou suite à une collision avec un véhicule moteur, le casque à vélo est efficace pour protéger. Troisièmement, le taux de port du casque à vélo plafonne, depuis un certain temps au Québec, à 37 %, ce qui démontre une sous-utilisation importante de cet équipement de protection, qui est efficace. Quatrièmement, la littérature scientifique démontre qu'il serait impossible d'augmenter ce taux à 80... il serait possible d'augmenter ce taux à 80 % en misant à la fois sur des activités promotionnelles et la législation. En effet, il est démontré que les activités promotionnelles seules ont un effet limité et que le fait de légiférer permet d'augmenter en moyenne de 35 points de pourcentage le taux de port du casque protecteur, et ce, même avec peu de mesures de renforcement. Cinquièmement, les études ont démontré que le port obligatoire du casque de vélo est associé à une diminution des blessures à la tête chez les cyclistes.

Selon nos estimations, le fait de rendre obligatoire le port du casque de vélo pour tous les cyclistes au Québec permettrait d'éviter, sur une période de 10 ans, 30 décès, près de 600 hospitalisations et plus de 200 consultations à l'urgence. Un tel effet est important, sachant que les blessures à la tête sont souvent associées de séquelles permanentes.

Maintenant, pourquoi rendre le port... le casque obligatoire pour tous les cyclistes? Essentiellement, parce que les personnes de plus de 12 ans représentent 80 % des décès et 60 % des hospitalisations pour blessures à la tête chez les cyclistes. Le projet de loi ne vise que les moins de 12 ans. Cette proposition aura donc pour effet de priver la majorité des victimes potentielles de l'effet protecteur d'une loi. Pour cette raison, nous croyons important que la loi s'applique à tous les groupes d'âge.

● (15 h 50) ●

Finalement, abordons une question fondamentale pour la santé publique: Est-ce que le port obligatoire du casque à vélo est associé à une diminution du nombre de cyclistes?

La possibilité que le port obligatoire du casque à vélo ait un effet de diminuer le nombre de cyclistes est le principal argument servi par les personnes qui s'opposent à l'adoption d'une telle mesure au Québec. Cet argument est fondé en bonne partie sur les résultats d'une étude menée en Australie. Les résultats observés dans cette étude suggèrent que la loi a eu pour effet de diminuer le nombre de cyclistes. Fait à souligner: deux ans après la loi, cet effet n'était observé que pour les 12-17 ans, et on ne peut pas dire si cette baisse a persisté dans les années qui ont suivi. À notre connaissance, seulement deux études, à part celle menée en Australie, ont été... ont utilisé un devis qui permet d'évaluer le lien entre une telle loi et le nombre de cyclistes. Ces deux études ont été menées au Canada: la première en Ontario et la deuxième à l'Île-du-Prince-Édouard et en Alberta. Contrairement à ce que prétendent certains groupes, les résultats observés dans ces trois provinces n'ont démontré aucune association entre le port obligatoire du casque de vélo et le nombre de cyclistes, et ce, quel que soit le groupe d'âge.

Comme on peut le constater, les résultats observés en Australie au début des années quatre-vingt-dix ne sont pas transposables au contexte canadien.

Nous considérons donc qu'il n'est pas justifié de craindre que le port obligatoire du casque de vélo entraîne une diminution du nombre de cyclistes au Québec. Pour toutes les raisons que nous venons de présenter, l'INSPQ recommande donc de rendre obligatoire le port du casque protecteur pour tous les cyclistes et non seulement pour ceux âgés de 12 ans et moins. Merci de votre attention.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, Dr Maurice. Alors, tout de suite, je vais donner la parole à Mme la ministre. Mme la ministre, vous avez 17 min 30 s de temps.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, Dr Maurice, Dr Lavoie, M. Blais, très heureuse de vous entendre.

Alors, je remercie l'INSPQ de participer à la commission. D'ailleurs, vous êtes toujours là quand il est question de sécurité routière, à chaque fois qu'il y a des changements ou des projets de loi qui sont déposés, et je peux vous dire qu'on reconnaît votre expertise, et c'est d'autant plus apprécié que vous veniez nous faire part de vos commentaires.

Moi, essentiellement, ça va beaucoup dans le sens de ce que je pense personnellement, alors je n'aurai pas nécessairement beaucoup de questions, mais je voudrais... peut-être deux questions. Dans un premier temps, sur le 0,05, alors vous êtes d'accord avec cette mesure-là. Par contre, vous parlez de mesures pénales. Donc, au lieu d'avoir juste seulement une notion d'infraction administrative, vous iriez encore plus loin que ça, Dr Maurice, avec des pertes de points, des amendes, parce qu'il y a deux choses: ou on pourrait le faire dès la première offense ou ça pourrait être aussi une notion de récidive, là, quand ça fait deux fois, trois fois, quatre fois qu'on fait le 0,05, pour ne pas que ça se résume juste à retirer le permis de conduire pour 24 heures.

**M. Maurice (Pierre):** ...scientifique qui, elle, ce qu'elle dit, c'est qu'en général, si on veut avoir un effet, il

faut avoir plus que juste une mesure administrative de courte durée comme celle qui est proposée. Pour avoir un effet dissuasif, ça prend minimalement des sanctions, puis il faut que ça dérange. Alors, déranger, bien là on parle d'amendes, on parle aussi d'un retrait du permis un peu plus longtemps, et puis aussi des points de démérite. Maintenant, ça n'empêche pas d'avoir aussi la notion que vous proposez, là, d'avoir une progression, là, au niveau de la récidive. Il y a des provinces qui ont fait ça, où ils...

**Une voix:** ...

**M. Maurice (Pierre):** ...comme par exemple en Saskatchewan, où il y a des points de démérite, et puis plus on avance... et aussi en Ontario, vous avez raison, nouvellement parce qu'ils ont changé leur loi, et puis il y a effectivement une progression, et puis on pense que c'est une bonne voie. Mais ce qui est important, c'est qu'il faut avoir des mesures dissuasives qui sont suffisamment importantes.

**Mme Boulet:** O.K.

**Une voix:** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** L'autre question, je vais y aller très rapidement. Je vais laisser la place à mes collègues. Vous parlez du casque à vélo, et, vous, ce serait pour tous les cyclistes, finalement. Nous, en fait on pense que c'est bien de le porter pour tout le monde, c'était dans le sens de réglementer pour les plus jeunes. C'était: comme on pense qu'il y a beaucoup de problèmes, il y a beaucoup de traumatismes crâniens chez les enfants en particulier, ce sont... au niveau physique, peut-être qu'ils sont plus vulnérables, c'est vrai qu'il y a peut-être moins de vitesse en cause, mais, vous, votre suggestion, Dr Maurice, ce serait pour l'ensemble des cyclistes au Québec, on devrait... comme certaines provinces l'ont fait, certaines ont 18 ans et moins, d'autres, c'est pour tous les cyclistes.

Alors, vous pensez que ce serait préférable de l'étendre à l'ensemble des usagers du vélo?

**M. Maurice (Pierre):** ...Michel, tu pourrais rappeler un peu les statistiques, là, par rapport à ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...Lavoie.

**M. Lavoie (Michel):** Oui. Bien, en fait, c'est que la loi est une mesure efficace pour augmenter le taux de port du casque de vélo. Une fois qu'on a atteint les limites, là, des activités de promotion, donc on peut augmenter jusqu'à 35 points de pourcentage, donc on protège 35 % de plus, là, de cyclistes. Et cet effet-là, il est observable chez tous les groupes d'âge.

Alors donc, on se dit: Si le casque est bon pour les jeunes, il est bon pour les plus vieux aussi. Donc, tous les cyclistes ont besoin de se protéger la tête, et puis le casque est une bonne mesure. La loi favorise le port du casque, et puis, quand on regarde les statistiques, bien de confiner la loi aux 12 ans et moins ou aux 18 ans et moins, bien on prive, en fait, on prive une bonne partie des cyclistes d'une mesure reconnue efficace. Puis on sait que, la majorité des victimes, on les retrouve, là, au-delà de l'âge de 12 ans ou même au-delà de l'âge de 18 ans.

Donc, notre principal argument, c'est: Pourquoi se priver d'une mesure, reconnue efficace, pour les autres groupes d'âges?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. J'avais hâte de vous voir en commission parce que votre mémoire, en passant, je dois vous féliciter, il est très fouillé, il est très détaillé, il y a beaucoup d'informations qui vont nous être très utiles.

Mais, comme parent, j'aurais peut-être le goût de vous poser une petite question, parce qu'on parle beaucoup du casque à vélo puis des blessures à la tête, etc. Et, comme on a deux médecins, on va en profiter. Les conséquences d'un traumatisme crânien, on en a beaucoup parlé, mais je pense qu'il y a une image ou, si on pouvait visualiser ce que vous vivez ou ce que vous avez pu voir dans vos études, ça aiderait peut-être les gens, parce que c'est bien beau imposer un casque à vélo ou dire: Bien, il faudrait que soit pour les moins de 12 ans ou il faudrait que ça soit pour l'ensemble, mais on ne va pas plus loin dans notre réflexion que de ce que ça peut amener. Des fois, c'est à court terme, mais des fois c'est à long terme. Et je profite de votre présence, tous les deux, aujourd'hui. Je pense que vous êtes les personnes les mieux placées pour nous en parler.

**M. Maurice (Pierre):** ...là-dessus, moi, ce que je peux vous dire, c'est que même un traumatisme léger à la tête peut avoir des conséquences assez sérieuses.

Ce n'est pas nécessairement le gros traumatisme, là, qui, tu sais, qui va... pour lequel il va falloir hospitaliser un enfant pendant... un enfant ou un adulte, là, pendant des mois et des mois. Une commotion cérébrale, O.K., en fait c'est causé par le choc, c'est causé par le fait que le cerveau flotte dans la boîte crânienne, et puis il se déplace et puis il vient frapper la calotte crânienne, puis là il y a un oedème qui se produit, avec toutes les conséquences: perte de la mémoire, perte de contact avec la réalité, etc. Des fois, c'est une courte... c'est d'une durée plus ou moins longue. Quand c'est court, on est bien content que ça n'arrive pas longtemps. Mais ce qu'il faut retenir, c'est que, même quand c'est court, même quand c'est léger, ça a des conséquences importantes. Les enfants, les jeunes qui sont victimes de ça ont des... ont très, très souvent des problèmes d'apprentissage. Ils sont à l'école, ils veulent apprendre et puis là ils sont pris pendant deux... pendant des fois six mois, un an, deux ans avec des problèmes d'apprentissage qui peuvent avoir, eux, des conséquences énormes pour leur avenir.

Donc, c'est l'image que j'ai, moi, c'est ça, c'est que ce n'est pas anodin de tomber sur la tête à vélo, même si on ne frappe pas une voiture, même si on n'est pas évacué par une ambulance, etc. Quand on se frappe la tête sur quelque chose de rigide à vélo, ça a des conséquences importantes, et puis il ne faut pas attendre nécessairement que ce soient des niveaux très sévères.

**M. Lavoie (Michel):** Peut-être en guise de complément. Curieusement, dans la littérature, là, qui porte sur le casque de vélo, on n'aborde pas cette question-là, la question des séquelles ou de la gravité, on va juste dire:

Bon, il y a les blessures graves qui touchent le cerveau. Le cerveau, c'est un organe très important. Des blessures graves, on va dire: Une fracture, des lacérations avec hémorragie, hématome, etc., puis la question des séquelles est plus ou moins abordée.

Sauf que dans une vie antérieure, avant de faire ma spécialité, j'étais clinicien. Aussi, j'étais à l'urgence, par exemple, au CHUL. Je me rappelle de certains cas. C'est... Les traumatisés crâniens, c'est les plus impressionnants, là. Ça arrive, et puis c'est des gens qui sont soit inconscients, ça saigne. Quand on parle des blessures graves, c'est des gens, là, qui peuvent, quand... qui peuvent rester avec des séquelles et qui ont des conséquences sur le plan... Ça peut changer la carrière d'une personne, ça peut changer la vie familiale, ça peut même empêcher quelqu'un de faire son travail. Donc, on voit des... puis ce qu'on voit dans certaines séries à la télévision, c'est vrai, là, c'est des gens, là, qui arrivent et puis qui sont mal en point. Et puis, quand on parle de blessures graves, assez sévères pour être hospitalisés, ces gens-là, souvent c'est... on ne les retrouve pas toujours...

Ils peuvent perdre leur job, leur travail, etc. Puis ce sur quoi le Dr Maurice insistait, c'est: à l'opposé, les blessures dites légères, qui n'occasionnent pas nécessairement une hospitalisation, elles ne sont pas sans conséquence, là. Il y a des enfants qui ont des troubles d'apprentissage par la suite. Donc, c'est ça.

● (16 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Jean-Lesage.

**M. Drolet:** Bonjour, messieurs, cet après-midi. Écoutez, vous savez que, quand même par rapport à ce que vous avez témoigné tout à l'heure, par rapport au 0,05, et tout les bienfaits que cela pourrait apporter au point de vue sécurité routière, vous savez qu'il y a quand même une contestation du 0,05 dans l'ensemble de la population que ça concerne. En fait, ça nous touche, ça touche toutes, un petit peu, les habitudes de certains.

Selon vous, avec les expériences que vous avez pour les... tout ce que vous avez de certains autres endroits où ils ont adopté cette mesure, quels seraient, selon vous, les arguments à faire valoir pour amener une perception positive des mesures de 0,05 d'alcoolémie?

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Blais.

**M. Blais (Étienne):** Bien, en fait, je dirais qu'on a soulevé plusieurs aspects négatifs, et, à mon avis, c'est plutôt des mythes ou des idées préconçues parce qu'à mon avis les points positifs dépassent largement les contraintes ou les aspects plus négatifs.

Premièrement, ce qu'on voit, c'est des baisses importantes et significatives dans les collisions de toute gravité, donc les collisions mortelles, les collisions avec blessures sévères ou les blessures légères, à la suite de l'implantation d'un 0,05 ou d'un 0,2 ou 0,3 dans... 0,03 dans certains cas. Dans la totalité des cas, on a des gains importants qui sont réalisés en matière de vies sauvées sur la route.

Deuxièmement, c'est une mesure efficace pour l'ensemble des conducteurs. Comme le Dr Maurice l'a dit, que les gens aient l'habitude de conduire avec un 0,08 ou un 0,15, donc des taux très élevés d'alcoolémie, l'ensemble des conducteurs vont changer leur comportement.

Même chose, les vies sauvées vont impliquer des conducteurs qui conduisent avec des taux d'alcoolémie variant de très élevés à très bas. Par rapport aux points négatifs qui ont été parfois soulevés, je vous dirais qu'on n'a aucune indication à l'effet que ça empêche les gens de prendre un verre après le travail ou de boire un verre de vin au restaurant. Dans la majorité des cas, on serait surpris du nombre de consommations d'alcool qu'on peut prendre avant d'atteindre le 0,08 ou le 0,05. Dans mon cas, je suis bien chanceux, moi, je peux prendre, à l'intérieur de 3 heures, une bouteille de vin à moi tout seul et je pourrais prendre le volant, si je le voulais, sans dépasser le 0,08 et je serais peut-être à 0,07. Donc, les quantités d'alcool qu'on peut consommer actuellement sont relativement élevées.

Donc, il y a tout un mythe autour, là, du 0,05 et de la quantité d'alcool que l'on peut ingurgiter avant de l'atteindre.

Et finalement deux petites réponses rapides. On n'a aucune indication à l'effet que, par exemple, les ventes d'alcool vont être touchées à la baisse, que les gens vont moins consommer d'alcool dans les bars et dans les restaurants et on n'a aucune indication non plus à l'effet que la loi n'est pas applicable par les policiers ou bien...

**Une voix:** ...

**M. Blais (Étienne):** ...ou qu'il pourrait y avoir des engorgements...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...

**M. Blais (Étienne):** ...de quelconque système pénal ou administratif, donc.

**Une voix:** Elle veut savoir s'il y a des études, dans ce que vous venez de dire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Parce qu'on l'a entendu beaucoup. Je me permets, hein, c'est rare, écoutez. Je préside, mais j'écoute aussi, hein? Et est-ce qu'il y a des études, là, parce que... et plusieurs sont venus nous faire des représentations... les hôteliers, les restaurateurs, sur la baisse. Est-ce que... Ça serait quoi, là, le, je dirais, le tableau, là, qui nous mettrait une... hein? Par rapport aux pays qui ont légiféré, est-ce que ça a baissé la consommation, ou quoi?

**M. Blais (Étienne):** Bien, en fait, il y a... Ce qu'il faut faire attention, c'est qu'on a beaucoup de sondages, par exemple, sur la conduite avec les facultés affaiblies, des sondages sur la consommation d'alcool, par exemple, du Canadien moyen.

Là où il faut faire attention, c'est de faire des parallèles entre l'introduction d'une loi et une tendance de consommation. Dans l'avis de santé publique, on a fait très attention, c'est-à-dire que les études sur lesquelles on se base pour faire nos recommandations sont des études rigoureuses sur le plan scientifique. Alors, ce n'est pas à l'aide d'un simple sondage d'opinion ou d'une comparaison avant-après, sans mesure statistique, par exemple, qu'on peut affirmer qu'une mesure a eu tel impact. Je peux donner un exemple. Si on prend l'exemple de la France, il y en a beaucoup qui disent que, suite à l'adoption du 0,05, il y a eu une baisse dans la consommation d'alcool. Mais

bref on n'a aucune stratégie analytique pour affirmer que c'est dû à l'introduction de la mesure d'abaissement. Je pourrais très bien dire qu'il y a un vieillissement de la population, il y a d'autres facteurs socioéconomiques qui sont en cause, mais, comme par hasard, on n'en traite pas.

Donc, rapidement, quand on parle d'effets négatifs, on doit avoir des analyses d'impact rigoureuses et justement avoir des résultats crédibles. Et, dans l'ensemble de notre recension, on n'en a pas trouvé.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, Dr Maurice.

**M. Maurice (Pierre):** Bien, moi, je voulais juste ajouter qu'il faut quand même se rappeler que c'est une mesure qui aurait un effet important en termes de sécurité routière, là.

On ne parle pas de sauver deux, trois vies, là, on parle de sauver 30 à 40 vies par année. Je veux dire, moi, face à une mesure comme celle-là, je me dis: Est-ce qu'on a vraiment le luxe de s'en priver? Je me dis: On parle d'améliorer le bilan routier au Québec, on a une mesure qui, selon les études, nous permettrait de sauver 30 à 40 vies au Québec, je me dis: Je trouve que ça prend des raisons très sérieuses pour ne pas y adhérer. C'est important de tenir ça dans la balance, là, parce que c'est... je veux dire, l'impact que ça peut avoir sur le marché versus l'impact que ça a sur la sécurité routière, là, à un moment donné, il faut faire un peu la balance dans les effets aussi.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Jean-Lesage.

**M. Drolet:** Bien, je vais juste... juste pour compléter sur ça, pour laisser mon collègue après poser sa question. Mais parce que, là, on touche... puis ce qu'on se fait répondre avec l'argument que vous nous dites, souvent c'est que c'est les multirécidivistes qui sont les plus en cause dans les statistiques les plus houleuses vis-à-vis ce que vous venez de dire, en fait, là, et c'est ce qu'on... Que pourrions-nous faire, nous, pour les empêcher justement, ces multirécidivistes-là, de se promener avec leur voitures, finalement?

**M. Maurice (Pierre):** Bien, c'est-à-dire que c'est vrai qu'il faut...

**M. Drolet:** Quelle suggestion faites-vous? Ou qu'est-ce qu'on a?

**M. Maurice (Pierre):** Bien, il faut travailler sur les multirécidivistes, mais il y a déjà beaucoup de choses qui se font pour les multirécidivistes. Et puis c'est des gens qui ont une pathologie, et puis je pense qu'il faut utiliser abondamment l'antidémarrreur éthylométrique et il faut l'utiliser peut-être un peu plus qu'on l'utilise là. Il faut convaincre les autorités judiciaires de l'appliquer d'avantage et puis de le maintenir le plus longtemps possible parce qu'on sait que, l'antidémarrreur, lorsqu'on l'enlève, malheureusement, n'a pas un impact... l'impact ne se fait plus sentir au moment où on enlève l'antidémarrreur. Donc, l'antidémarrreur, moi, je pense que c'est une arme qui nous aide beaucoup au niveau des multirécidivistes, mais, nous autres, ce qu'on vous dit, c'est qu'indépendamment... Je ne dis pas, on ne dit pas qu'il ne faut pas travailler sur

les multirécidivistes, mais il ne faut pas se priver d'une mesure qui permettrait en plus de sauver 30 à 40 vies au Québec, là, sur la route, en abaissant le taux d'alcoolémie.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Dr Maurice. Alors, question courte, réponse courte parce qu'il reste deux minutes.

**M. Huot:** Merci, Mme la Présidente. Je voulais revenir rapidement sur les propos de M. Blais. Quand vous avez parlé de la question qu'on a un problème de perception, là, vous avez donné l'exemple que vous pouvez boire une bouteille de vin complète en trois heures et conduire par la suite, on a un problème avec ça, là, sérieux, un sérieux problème sur ce qui est le 0,08 dans la perception populaire. Qu'est-ce qu'on peut faire pour vraiment bien informer les gens, bien éduquer la population sur c'est quoi, le 0,08, et c'est quoi, le 0,05?

**Une voix:** M. Blais.

**M. Blais (Étienne):** Oui. On n'a pas creusé la question, là, à fond, pour changer les perceptions, mais je sais des études que j'ai lues que souvent on avait des gens qui étaient un peu récalcitrants face à cette mesure, mais, lorsqu'on les informait et on les sensibilisait aux risques, donc on les sensibilisait aux risques encourus lorsqu'ils conduisaient à 0,05 et entre 0,05 et 0,08, et, lorsqu'on les informait aussi du nombre de consommations qu'ils pouvaient prendre jusqu'à... avant d'atteindre la limite illégale, bien, à ce moment-là, on changeait un peu les perceptions des gens. Et je vous dirais que, même dans certains pays, principalement en Australie, où les gens au départ étaient plus ou moins favorables à la mesure, lorsqu'ils ont vu les progrès réalisés sur le bilan routier, les perceptions ont changé par rapport à toute l'image qu'ils avaient du 0,05.

Donc, sensibilisation, éducation, on change un peu la perception de la limite, on voit finalement que c'est plus qu'on en prendrait en temps normal pour prendre le volant, et, à ce moment-là, on est capable d'éduquer les gens et de les sensibiliser au problème, bien, du 0,05.

**La Présidente (Mme Doyer):** 15 secondes.

**M. Huot:** Non, ça va.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, on va passer la parole au représentant de l'opposition officielle, M. le député de Verchères.

● (16 h 10) ●

**M. Bergeron:** Alors, merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, de votre présentation, merci de votre mémoire extrêmement fouillé, extrêmement bien documenté. Je pense qu'il est de nature à éclairer des plus convenablement les membres de cette commission. Alors, merci infiniment encore une fois de cette contribution.

Vous avez parfaitement raison de dire que tout ce qui peut être fait pour éviter ne serait-ce qu'un seul décès sur la route doit être fait. Là-dessus, je suis parfaitement d'accord avec vous. Que ce soit sur la question du 0,05 ou que ce soit sur la question des multirécidivistes, ce qui doit être fait... ce qui peut être fait doit être fait. Sur la question des multirécidivistes, je ferme une parenthèse

très rapidement là-dessus, vous savez comme moi que très souvent ces gens-là vont conduire même sans permis puis avec le véhicule d'un autre, alors tout l'arsenal que permet les antidémareurs éthylométriques et puis les lecteurs à balayage de plaque, ça peut s'avérer inefficace pour réussir à contrôler des gens comme ceux-là. Peut-être faudra-t-il envisager d'autres mesures encore.

Pour revenir au 0,05, tous les témoins qui ont comparu jusqu'à présent nous disent que, pour que cette mesure ait un réel impact, ça prend trois ingrédients: la norme du 0,05, certes, une vaste campagne de sensibilisation et des mesures visant à l'application concrète de cette disposition de telle sorte qu'elle ait un impact réel. Or, nombre de témoins, et pas les moindres, notamment M. De Koninck, de la table de la sécurité routière, nous disent qu'un des gros problèmes que nous avons présentement au Québec, c'est ce sentiment qu'on peut prendre un verre de trop puis qu'on ne se fera pas pincer. On a le sentiment que, quoi qu'il arrive, «je vais m'en tirer, anyway». Alors, on peut bien abaisser à 0,05, mais, si on n'améliore pas... si on ne change pas cette perception selon laquelle: De toute façon, je peux bien prendre un verre de trop, un verre de plus, je ne me ferai pas pincé... si on ne change pas cette perception, l'impact risque d'être relativement moindre, si vous me permettez l'expression, que celui que vous escomptez.

On nous sert à satiété depuis le début que ça se fait dans les autres provinces canadiennes, que ça se fait dans d'autres juridictions sans ajouter ce que ces autres provinces canadiennes et autres juridictions mettent en place en termes de sensibilisation et en termes de mesures pour s'assurer de la mise en application de la disposition, avec le résultat qu'on nous présente des taux variables sur le bilan routier, par exemple, en Saskatchewan, qui se révèle pas si reluisant que cela, même si on a abaissé à 0,04 le taux d'alcoolémie permis. Alors, quelle est... je sais que ce n'est pas nécessairement votre registre, mais quelle est votre évaluation de ce qui doit être fait au-delà de simplement fixer une norme pour se donner bonne conscience puis se dire: «Bien, on travaille pour le bien public puis on travaille pour améliorer le bilan routier»?

Au-delà de cette norme, qu'est-ce qui doit être fait pour s'assurer que cette norme ait un réel impact au niveau du bilan routier?

**M. Maurice (Pierre):** Je vais commencer par répondre puis je vais laisser M. Blais continuer, par la suite.

D'abord, ce qu'il est important de bien comprendre, c'est que l'effet escompté en abaissant le 0,05, il est là, peu importe ce qui se passe par ailleurs au niveau des mesures répressives. C'est-à-dire que les policiers continuent à faire leur travail comme il font actuellement, O.K., ils ne font pas plus de surveillance policière pour l'alcool, il le font comme actuellement. Le fait d'avoir une mesure à 0,05 va avoir un effet positif sur le bilan routier, ça, il faut donc... Puis, les endroits où ils ont évalué la capacité du 0,05, ils ont tenu compte des autres mesures qui pouvaient venir confondre les résultats. Alors, quand on vous parle d'un effet de 8 %, en Australie, de baisse de la mortalité, c'est indépendamment des autres mesures policières qui ont pu être prises, par ailleurs.

Maintenant, vous nous évoquez l'état de la Saskatchewan, qui sont à 0,04, qui n'ont pas un bilan plus reluisant. Moi, là-dessus ce que je vous répondrais, c'est

qu'en Saskatchewan, s'il y avait 0,08 au lieu de 0,04, probablement que leur bilan serait encore pire qu'il est là, parce que le fait d'avoir un mesure à 0,04 a certainement eu un impact positif, comme ça a été démontré dans les études rigoureuses qui ont été faites là-dessus. Je ne sais pas...

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Dr Maurice. Je vais donner la parole à M. Blais.

**M. Blais (Étienne):** Oui. Bien, je veux juste peut-être rajouter un point. Ce qu'il faut comprendre, c'est que de façon générale les gens qui ont été sondés suite à l'application des lois ont révélé avoir beaucoup de difficultés à estimer leur taux d'alcoolémie. Donc, ce que les gens ont observé, c'est que de façon générale, suite à l'abaissement de la... du taux d'alcoolémie, bien tout le monde réduit sa consommation d'alcool. Donc, la personne qui disait: Bien là, je prenais quatre verres, je vais en prendre un cinquième sans me faire prendre, bien là, tout d'un coup, elle dit: Bien, je vais prendre trois verres et peut-être un quatrième avant de me faire prendre.

Donc, étant donné qu'il y a une relation de type exponentiel entre la consommation d'alcool et le risque de collision, bien le simple fait que ces personnes-là consomment moins qu'en temps normal, bien ça les expose à un risque moindre de collision mortelle. Par exemple, si cette personne-là avait pour habitude au Québec de conduire avec un taux d'alcoolémie variant entre 0,80... 0,081 et peut-être 0,15, elle avait un risque de 23 fois supérieur à une personne sobre d'avoir une collision mortelle.

Donc, le simple fait de réviser sa consommation à la baisse, c'est peut-être de conduire avec un taux entre 0,05 et 0,08, son risque est simplement de 4,3 %. Donc, je vous dirais, là, comme le Dr Maurice l'a dit, le simple fait d'abaisser la limite permise amène les gens à réviser leur consommation, à percevoir qu'on est moins tolérant face à l'alcool au volant, et c'est ce qui explique les retombées positives, indépendamment des changements dans les contrôles policiers ou les pratiques administratives ou de la cour.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Blais. M. le député.

**M. Bergeron:** Vous auriez donc tendance à banaliser, pour ainsi dire, l'argument selon lequel, puis qui n'est pas défendu par les moindres, notamment M. De Koninck, comme je le disais, selon lequel il y a cette perception au Québec que «de toute façon je peux en prendre un de plus, je ne me ferai pas pincer».

**Une voix:** Dr Maurice.

**M. Maurice (Pierre):** Non. On ne veut pas du tout banaliser cet argument-là. Moi, j'insistais sur le fait que la mesure du 0,05 est efficace en soi, mais ça ne veut pas dire qu'une mesure... une bonne mesure en empêche une autre. C'est sûr que le fait d'augmenter la perception du risque d'être arrêté pour alcool au volant est certainement une mesure à encourager, c'est-à-dire. Alors donc, on voulait isoler l'effet du 0,05 du reste des mesures, mais ça ne veut pas dire qu'on pense qu'il ne faut pas... qu'on pense qu'on n'a pas lieu d'augmenter les mesures puis la perception du risque d'être arrêté. Ça c'est des mesures

qui sont reconnues comme efficaces. On pense qu'il faut augmenter la surveillance policière, on est d'accord avec ça, mais ne disons pas que le 0,05 est efficace uniquement si on fait ça. Le 0,05 tout seul, il est efficace.

**Une voix:** Merci beaucoup.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député.

**M. Bergeron:** Mme la Présidente. Disons que toutes les études que vous avancez dans votre mémoire vous amènent logiquement à cette prise de position assez costaute, qui ne vise pas simplement à abaisser le taux d'alcoolémie à 0,5 avec des mesures... à 0,05, pardon, avec des mesures administratives sans impact au niveau pénal, mais vous allez jusqu'à recommander qu'un taux d'alcoolémie de 0,05 jusqu'à 0,08 entraîne un impact au niveau pénal. Disons que les études puis le raisonnement que vous avancez nous amènent... amènent logiquement le lecteur à la conclusion que ça va de soi, dans votre esprit.

J'ai été un petit peu surpris, cependant. D'abord, je veux souligner la franchise, l'honnêteté intellectuelle dont vous avez fait preuve en présentant particulièrement, en ce qui concerne le casque, les points de vue pour et contre de façon très limpide, très transparente. Je vous en salue. C'est pourquoi que j'ai été un peu surpris, parce que vous donnez un certain nombre d'études qui n'ont pas l'air loufoques ou frivoles, qui vont à l'encontre de l'idée qu'il faille légiférer pour le port du casque, et pourtant vous en arrivez avec une mesure, avec une proposition qui est plus ferme que celle que met de l'avant la ministre. Et là, si j'ai pu suivre logiquement votre raisonnement jusqu'à votre proposition dans le cas du 0,05, j'avais un peu de difficultés à suivre le même raisonnement quant à la proposition que vous faites par rapport au port du casque quand vous donnez, à la page 14, par exemple, les études qui ont été menées quant à l'efficacité des activités promotionnelles. Vous parlez de Robinson, 1996-1997, vous nommez encore 1996, vous nommez encore les études de Robinson concernant l'effet de ce type de lois, 1996, 2006, 2007, Curnow, 2008.

Vous parlez ensuite d'une étude de Wardlaw, 2002, concernant les arguments avancés par les oppositions au port du casque de vélo. Alors, vous dressez toute une liste d'études, que je présume fort sérieuses, qui amènent de l'eau au moulin aux opposants au fait de légiférer sur le port du casque.

Bien sûr, vous expliquez les raisons pour lesquelles vous êtes... vous n'êtes pas d'accord avec ces études-là. Mais comment, à la... sur la base de ces arguments pour et contre mis dans la balance, vous en êtes... vous avez pu en arriver à une proposition plus ferme encore que celle que propose la ministre?

● (16 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lavoie. Dr Lavoie.

**M. Lavoie (Michel):** Oui. En fait, effectivement, on a mis les positions ou les arguments de ceux qui sont pour la loi et les arguments de ceux qui sont contre et puis on s'est... moi, je me suis placé un peu comme un juge, j'ai regardé la valeur des arguments des uns et des autres, après. Et puis ce qu'on doit, ce qu'on peut constater, c'est que les opposants au port obligatoire du casque sont très prolifiques, mais pas nécessairement très nombreux. Ils

sont très prolifiques, mais pas nécessairement très nombreux. Et en fait il y a une Mme Dorothy Robinson et un M. Curnow. Alors, ces gens-là ont, depuis 1996, ont publié des dizaines d'articles, et puis donc on en a fait état par souci d'honnêteté, mais, comme vous avez pu le constater, c'est qu'à chaque fois on en arrive à conclure. C'est que ces gens-là donc ne sont pas d'accord avec l'effet du casque de vélo, l'effet de la loi ou/et... mais toujours pour la même raison, en disant: La loi est inefficace et puis elle entraîne une baisse de la pratique.

Donc, l'argument central des opposants au port du casque, là, c'est le fait que la loi entraînerait une baisse de la pratique du vélo. À partir du moment où on est capable de défaire cet argument-là, leur argumentaire, là, est invalidé, et on pense y être arrivés.

Même Mme Robinson reconnaît qu'il y a très peu d'études qui nous permettent de se prononcer sur l'effet de la loi par rapport au nombre de cyclistes. En fait, outre l'étude australienne, il y en a deux autres, comme on l'a dit. Il y a une... Et puis ces deux études-là ont été faites au Canada. La première a été faite en Ontario, et la deuxième a regardé les données pour la province de l'Île-du-Prince-Édouard et celle de l'Alberta. Dans les deux cas, on n'a pas observé de diminution du nombre de cyclistes, dans ces deux études-là. Donc, nous, on pense que les résultats qui ont été observés en Australie ne sont pas transposables au contexte canadien parce que deux études sérieuses et bien faites n'ont pas montré d'association entre la pratique du vélo et la loi. Ce qui est souvent fait ou en tout cas par des groupes, là, ici, au Québec, ou... c'est qu'ils lisent les études, mais ils ne disent pas, ils ne vont pas dire toutes les données ou en tout cas ils ne les comprennent pas complètement.

Moi, je suis allé sur le site Internet de Vélo Québec en fin de semaine puis j'ai eu accès à leur mémoire. Dans ce document-là, on dit: La face cachée du casque. Et puis, à un moment donné, on cite l'étude australienne et puis on parle d'une étude qui a été faite en Alberta. On y dit: «Entre 2000 et 2004, on y a constaté une baisse de 59 % du nombre d'enfants qui utilisent le vélo. La baisse est de 41 % pour les adolescents.» On laisse supposer que c'est à cause de la loi, mais, dans l'article que j'ai ici, c'est écrit en toutes lettres que ce n'est pas à cause de la loi, c'est parce qu'avant la loi, les sites d'observation, il y en avait dans la ville d'Edmonton et de Calgary, et après la loi les chercheurs, peut-être par faute de moyens, ont... sont allés uniquement dans la ville d'Edmonton. Alors, on a diminué de moitié le nombre de sites d'observation, c'est normal qu'on ait la moitié moins de cyclistes. Mais ça, c'est un exemple, mais je pourrais le multiplier au moins deux, trois, quatre fois. L'étude de...

Croyez-moi, des devis bien faits pour évaluer l'effet de la loi sur le casque de... sur la pratique du vélo, il y a eu trois études: une en Australie, deux au Canada. Et au Canada on n'a pas observé de diminution de la pratique. Alors, nous, ce que... Donc, quand on brise cet argument-là, on brise tous les autres arguments, à savoir que le casque n'est pas efficace, la loi est inefficace, etc., parce qu'elle entraîne une réduction de la pratique.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Dr Lavoie. Sur ces mots, je vais devoir passer au représentant du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Shefford, pour 3 minutes.

**M. Bonnardel:** Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, d'être présents. Rapidement, je veux juste revenir. Donc, vous avez fait un excellent mémoire. Vous avez déposé plusieurs études, des chiffres assez précis. Mais je veux revenir sur celui où vous citez la Suède, le 1er juillet 1990. Bon, on est d'accord, de mon côté, je pense que ça prend plus de policiers sur la route. Le 0,5, pour moi, ça n'aura pas l'effet que vous dites. Mais il y a quand même une considération ou des facteurs importants que, je pense, vous avez négligés là-dedans, c'est que les voitures depuis 1990 à aujourd'hui sont beaucoup plus sécuritaires. Vous avez des coussins gonflables dans la majorité, sinon 100 % des véhicules aujourd'hui. Vous avez des plans de communication avec Éduc'alcool. Même le gouvernement l'a fait pour prendre en considération le fait que le 0,08, c'était important. Le fait aussi qu'on a la mentalité, la culture, tout ça rentre en ligne de compte, où on se dit aujourd'hui: Bon, le 0,5, est-ce que ça va vraiment changer?

Moi, je suis encore persuadé que ça prend plus de policiers sur la route, je pense que le 9,7... que les collisions mortelles aient baissé, en Suède, de 9,7 %, selon moi, il y a un impact aussi sur le fait que la mentalité des gens... les voitures sont plus sécuritaires, puis ça, je voulais vous en faire part, sur le... si vous avez quelques minutes... pas quelques minutes, mais on n'a pas beaucoup de temps, mais je voulais vous revenir rapidement sur le vélo, là, après.

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y, M. Blais.

**M. Blais (Étienne):** Bon. Par rapport à vos préoccupations, on a sélectionné uniquement des études qui tiennent compte des tendances qui précèdent la loi, donc ça veut dire que, s'il y a des facteurs qui ont entraîné une tendance à la baisse, on peut les contrôler.

Donc, il y a quelques études qu'on n'a pas retenues justement lors de la rédaction de l'avis étant donné qu'elles n'étaient pas assez rigoureuses et avaient plusieurs menaces sur le plan de la crédibilité des résultats. Donc, l'étude de la Suède, ils ont tenu compte de la consommation d'alcool, des tendances qui précèdent l'introduction de l'abaissement, et, dans d'autres études, il y a d'autres stratégies. Par exemple, l'effet des véhicules, il se fait ressentir sur l'ensemble d'un territoire. Donc, on va prendre, par exemple comparer un État, l'État du Queensland, avec l'État de la Nouvelle-Galles du Sud ou d'autres États où les mêmes normes de véhicules sont en place, mais la loi n'a pas été implantée. Donc, on a des stratégies de contrôle, qu'on appelle, pour dissocier les effets de la loi de ceux de tout autre... de d'autres facteurs qui pourraient affecter le résultat.

Donc, le 9,5 %, c'est l'effet de la loi, tout en contrôlant pour les autres facteurs pouvant affecter le bilan routier. Par rapport aux contrôles...

**M. Bonnardel:** Je vais vous arrêter là...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est parce qu'il n'y a pas beaucoup de temps.

**M. Bonnardel:** ...vous répondez à ma question.

**M. Blais (Étienne):** Ah, c'est beau, allez-y.

**M. Bonnardel:** Je n'ai pas beaucoup de temps. Pour ce qui est du casque de vélo, bon, encore une fois

l'État veut nécessairement déresponsabiliser, selon moi, les parents à se dire: Bon, mon petit garçon, ma petite fille, si tu mets ton casque, si tu ne mets pas ton casque... C'est leur choix, en réalité, c'est aux parents, nécessairement. Le gouvernement veut en arriver à légiférer là-dessus. Bon. On parle des vélos aux enfants de moins de 12 ans. On fait quoi, aujourd'hui, avec ceux qui utilisent le skate-board, le patin à roues alignées? Je pense qu'on pourrait se poser la même question aujourd'hui là-dessus. Aujourd'hui, on veut légiférer sur le vélo. Vous répondez quoi à ça?

**La Présidente (Mme Doyer):** En 30 secondes.

**M. Lavoie (Michel):** Bien, en fait, ce que vous dites, c'est que ça pourrait, si c'est bon pour les cyclistes, ça pourrait être bon pour d'autres aussi.

**M. Bonnardel:** Bien, si c'est le, bien, le skate-board, le patin à roues alignées, je pense que les traumatismes sont...

**M. Lavoie (Michel):** Par exemple, c'est que ce n'est pas nécessairement les causes de... Les blessures à la tête sont la première cause de décès chez les cyclistes puis une cause très importante aussi d'hospitalisation. Par contre, chez les patineurs à roues alignées, ils se blessent beaucoup moins souvent à la tête, ils se blessent, par exemple, aux poignets, ou etc. Donc, à ce moment-là, on va suggérer de mettre, là, des protège-poignets ou des protège-coudes, des protège-genoux. Mais ce que je vous dirais, moi, c'est que chaque catégorie d'usagers de la route ou chaque sport, chaque activité sportive a des particularités, il faut les regarder, et puis, quand on a un équipement qui s'avère efficace et puis qui a été démontré efficace, bien, nous, on est pour en favoriser la promotion, là.

**M. Bonnardel:** Merci, messieurs.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci beaucoup, messieurs. Merci, Dr Maurice, Dr Lavoie, M. Blais. Et moi, je tiens à vous dire que ce n'est pas parce que vous êtes venus en commission et que vous nous avez présenté un mémoire très intéressant; l'échange, je pense qu'il aurait pu se prolonger. Alors, les députés sont libres, hein, de vous appeler et d'approfondir, je pense, certaines questions. Puisque nous sommes en période de consultation, ça peut se prolonger par téléphone ou autrement, par des rencontres. Alors, merci.

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Puis merci beaucoup de votre présentation. Alors, bon retour chez vous.

Et j'inviterais l'autre groupe à prendre place, lorsque vous aurez bien sûr quitté la vôtre. Fondation Pensez d'abord. Je vais suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 29)*

*(Reprise à 16 h 31)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mmes Auclair et Caron, bienvenue en commission parlementaire, et vous avez 10 minutes, hein, c'est ça...

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** ...10 minutes pour votre présentation. Les collègues, on va vous écouter avec grande attention. Alors, allez-y.

### Fondation Pensez d'abord

**Mme Auclair (Nathalie):** Merci. Bonjour. Mme la Présidente, Mme la ministre, commissaires et chers délégués, mon nom est Nathalie Auclair, je suis directrice exécutive de la fondation Pensez d'abord Québec et je suis accompagnée de Mme Sylvie Caron, coordonnatrice provinciale, région de Québec.

Nous sommes ici aujourd'hui pour les audiences publiques au niveau du port du casque pour les jeunes cyclistes de zéro à 12 ans. Je sais que nous avons tous fait nos devoirs et qu'on sait qu'il y a plusieurs recherches qui ont été faites. Nos prédécesseurs l'ont indiqué, les recherches ont été faites en Ontario, en Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard. Nous, le but ici aujourd'hui, c'est tout simplement de faire l'appui au niveau du port du casque. On sait que l'activité physique reste un élément clé d'une bonne... saine de vie, et la pratique de vélo ainsi que la trottinette, et la planche à roulettes, et l'utilisation des patins à roues alignées forment des activités qui doivent être encouragées par la meilleure forme physique et comme activités récréatives et aussi de modes de transport. Bien que ces activités sur roues procurent d'importants avantages à ceux et celles qui les pratiquent, elles comportent aussi des dangers. Les traumatismes crâniens sont la principale cause de blessures graves et de décès pour les enfants en bicyclette. L'épaisseur d'un crâne ne dépasse pas de 1 cm. L'impact d'un accident survenant à une vitesse comprise entre sept et 10 km/h suffit à entraîner une fracture du crâne, même si les jeunes cyclistes cyclent à des vitesses de 11 à 16 km/h, en moyenne.

Un casque correctement ajusté permet d'éviter au cerveau d'absorber la force d'une collision ou d'une chute, ce qui réduit à 85 % le risque de graves traumatismes crâniens. En d'autres termes, quatre traumatismes crâniens sur cinq pourraient être évités si chaque cycliste portait un casque de vélo. Quelques études se sont penchées sur les obstacles du port du casque. Elles ont toutes conclu que le port du casque par les pairs et par les parents est un facteur déterminant des plus importants. Finnoff et ses collègues ont indiqué que les enfants de sept à 10 ans disaient de ne pas porter le casque en raison de l'inconfort, le deuxième plus important motif était que «je n'en ai pas besoin». Dans leur sondage informel auprès des élèves de sixième année, 35 % ont aussi dit de ne pas avoir besoin... On semble croire qu'un accident est improbable en vélo, qu'il n'est donc pas nécessaire de porter un casque. À tout le moins, le risque perçu n'est pas assez grand pour justifier l'inconfort... je m'excuse, justifier l'inconfort pour le port du casque.

Il faut donc orienter l'éducation sur une présentation plus explicite des risques associés à la pratique du vélo sans casque. Une telle stratégie sera d'autant plus efficace sur les méthodes pédagogiques... tient compte de l'influence importante des pairs et des parents. Certains enfants dans les groupes témoins ont même dit que la loi serait un autre moyen important d'encourager le port du casque.

**Mme Caron (Sylvie):** Je vais vous parler un petit peu de Pensez d'abord, qui existe depuis 17 ans au Québec.

La mission de la fondation Pensez d'abord est de sensibiliser la population, les jeunes en particulier, à la prévention des traumatismes crâniens et médullaires, ce qu'on voulait dire tout à l'heure. Ces programmes scolaires visent l'éducation des jeunes en les éveillant aux conséquences de leurs actes et prévoient le renforcement de leur autonomie en les amenant à faire des choix plus judicieux.

Lors de nos visites dans les écoles, les équipes de la fondation, qui sont composées d'un animateur, d'un VIP, qui est une personne qui donne... qui fait des témoignages parce qu'il a eu un traumatisme crânien ou médullaire... l'équipe explique aux jeunes, à l'aide de mises en situation et de matériel visuel, l'importance du cerveau et de la moelle épinière. Ces présentations s'adressent aux élèves du préscolaire à secondaire V. Les points touchés lors de cette présentation sont les suivants: on explique c'est quoi, le cerveau et la moelle épinière, à quoi ça sert, qu'est-ce qui arrive si on les blesse, si on les brise, comment, puis, à ce moment-là, on explique les conséquences, les conséquences d'un traumatisme crânien, de la petite conséquence à la très grande conséquence.

On parle après ça de comment se protéger. C'est à ce moment-là qu'on parle du port du casque, de la façon de le porter, de l'importance de le porter, et on parle aussi de la particularité de chaque école, parce qu'il y a des écoles sport-études où est-ce qu'il peut y avoir aussi de port le casque dans d'autres activités. Tout cela est suivi du témoignage de la personne qui a eu le traumatisme crânien ou médullaire qui explique: Ma vie avant, c'était ça; mon accident, c'est ça; et ma vie maintenant, c'est ça, O.K.? Alors, les enfants, c'est sûr que cette partie-là est très percutante, parce que les enfants voient c'est quoi, les vrais... une vraie personne qui a des vrais traumatismes, O.K.? Les jeunes nous ont dit, là, que cette présentation-là et surtout ce témoignage-là, là, laissaient une très grande empreinte, ça faisait sonner une petite cloche quand venait le temps de se sauver de la maison avec le casque sur la tête puis de l'attacher après le guidon une fois que la mère ne le voit plus, là, O.K.?

Dans nos présentations, le tout est soutenu par du matériel et des jeux de rôles, suivi par une période de questions. Alors, c'est ce que fait la fondation Pensez d'abord.

Ensuite, je veux vous présenter un appui. En fait, le Regroupement des associations des personnes traumatisées cranio-cérébrales du Québec veut ajouter sa voix à celle de la fondation Pensez d'abord pour appuyer le projet de loi sur le port du casque obligatoire en vélo pour les jeunes de 12 ans et moins. Je n'aurai pas le temps de vous lire la lettre.

**Une voix:** ...

**Mme Caron (Sylvie):** Vous voulez que je la lise?

**Mme Boulet:** ...mais prenez le temps que vous avez. Pas nécessairement, là. Décidez ce que vous voulez. Mais je vais vous donner un peu de temps si vous en avez besoin.

**Mme Caron (Sylvie):** O.K., vous êtes gentille. Dans la lettre, l'appui qu'on a eu de M. Guy Lemieux, qui est un agent de développement à la RAPCCQ, que nous allons appeler le regroupement, nous dit:

«Depuis 2003, près de 2 500 cyclistes sont victimes de la route chaque année. Selon une estimation du niveau de risque associé au cyclisme pour l'année 2008, le taux de victimes par 100 000 cyclistes est environ deux fois plus élevé chez les jeunes âgés de 15 ans ou moins que chez les adultes de 25 ans ou plus. Ceci confirme que les jeunes sont surreprésentés parmi les victimes cyclistes — il y a eu plein d'études, là, qui ont tout expliqué les pour et les contre.

«Les blessures à la tête demeurent la première cause de décès chez les cyclistes, [tous âges confondus]. Elles sont les plus sévères et causent 60 % des décès et 30 % des blessures graves chez ces derniers. Pour le [regroupement], ces chiffres parlent d'eux-mêmes. Nous réfutons les allégations voulant qu'une loi trop contraignante pour les jeunes de 12 ans et moins va entraîner une baisse d'utilisation du vélo — ce qu'on parlait dans les études. N'oublions pas d'abord les conséquences irréparables que peut entraîner un accident de vélo. De plus, mentionnons cette étude, faite par l'Université de Québec à Montréal, réalisée auprès de jeunes du primaire sur la pratique d'activités sportives. Parmi les freins à la pratique d'activité sportive, les jeunes mentionnent le manque de sécurité et [...] blessures — pourquoi vous ne faites pas d'activités? Parce qu'on a peur de se blesser.

«Ajoutons que l'Ontario, l'Alberta et le Manitoba ont déjà légiféré là-dessus depuis plus de 10 ans pour les moins de 18 ans. [Dans d'autres provinces], c'est une obligation de porter le casque pour tous.

«Si nous sommes d'avis que le port du casque ne peut prévenir toutes les blessures, il peut cependant minimiser les effets d'un choc à la tête. Ajoutons aussi que les aménagements routiers doivent être sécuritaires et que les campagnes de prévention doivent se poursuivre. Nous croyons beaucoup à la sensibilisation, nous en faisons tous les jours, c'est l'essence même de notre travail au sein [du groupe]. Mais cela n'est pas suffisant, il faut rajouter l'élément contraignant d'une loi. C'est dommage, mais c'est comme ça.

«En bref, le [regroupement] donne son appui total à la ministre des Transports afin qu'elle légifère pour le port obligatoire du casque en vélo. C'est uniquement une question de bon sens. Puisque c'est de l'avenir de nos enfants dont il est question, prenons-en soin.

«Le [regroupement] est constitué d'associations régionales, couvrant l'ensemble du Québec, offrant des services aux personnes traumatisées craniocérébrales et à leurs proches. Ces associations ont été désignées par leur agence régionale de la santé et des services sociaux comme étant les plus habilitées dans les mesures de soutien et d'intégration sociale à accompagner les victimes d'un traumatisme crânien. De plus, elles font partie intégrante du réseau de continuum de soins et de services intégrés en traumatologie dont s'est doté le ministère de la Santé et des Services sociaux.»

Alors, c'est la lettre d'appui qu'on a eue de ce regroupement-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Madame...

**Mme Caron (Sylvie):** Et je conclus. Est-ce que je peux conclure?

**La Présidente (Mme Doyer):** Vous concluez votre présentation?

**Mme Caron (Sylvie):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vous laisse conclure, je reviendrai après.

● (16 h 40) ●

**Mme Caron (Sylvie):** Merci. O.K. Pensez d'abord s'efforce de préserver la santé de la ressource la plus précieuse de notre pays, c'est-à-dire nos jeunes.

Nous croyons que les jeunes doivent se servir de leur tête pour protéger leur corps. Personne au Québec ne peut jamais affirmer ne jamais avoir été affecté de quelque façon que ce soit par ces blessures permanentes. On connaît tous quelqu'un qui a eu une blessure à la tête. Nous nous entendons tous pour dire que la prévention est de mise. Il est évident que le port du casque s'impose pour tous les groupes d'âge et pour toutes les activités sur roues, à commande manuelle et non seulement pour les adeptes du cyclisme. Les mesures législatives visant à accroître le port du casque préviendront des blessures catastrophiques pouvant provoquer une invalidité la vie durant ou le décès. De telles dispositions législatives pourraient être étendues et promulguées de façon telle à ce que le port du casque devienne obligatoire pour les personnes de tout âge et pour toutes les activités sur roues.

Nous invitons donc le gouvernement à mettre en oeuvre une législation complète sur le port du casque et à financer des programmes permanents d'éducation au port du casque, car c'est certain que ce serait un plus à la législation si les gens étaient sensibilisés et comprenaient bien les conséquences possibles d'un traumatisme crânien, ce qu'on parlait précédemment.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...vous être rentrées dans votre temps, 10 minutes. Alors, je voudrais, Mme Caron, que vous déposiez cette lettre.

**Une voix:** ...

#### Document déposé

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. On va la... le recevoir, cette lettre, de façon officielle. Alors, merci de votre présentation, Mmes Auclair et Caron. Je vais donner la parole à Mme la ministre pour 17 min 30 s.

**Mme Boulet:** Alors, merci, Mme Auclair, Mme Caron, pour venir vous exprimer à notre commission de la part de la fondation, parce qu'on voit ça, une fondation, là, c'est toujours beaucoup de coeur, de passion, ce n'est pas souvent l'argent, là, qui nous permet de faire tout ça. Alors, c'est par conviction que vous êtes ici et c'est d'autant plus apprécié.

Alors, vous êtes venues nous porter un message qui vient directement de votre coeur, et je pense que c'est... ça représente beaucoup de mamans au Québec qui ont peut-être affaire à des accidents pour leurs jeunes enfants, ou peu importe. Alors, essentiellement, moi, je vais revenir, Mme Caron, sur ce que vous me parliez que vous faites dans les écoles. Est-ce qu'il y a... Y a-tu un vidéo, y a-tu quelque chose qui nous permettrait de voir un tout petit peu ce que ça représente, la tournée? Vous faites des tournées dans les écoles à quel rythme? Comment on peut? J'aimerais juste que vous me donniez un peu plus de détails, je trouve ça intéressant.

**Une voix:** ...par contre on pourrait...

**Mme Boulet:** Puis, quand vous allez dans les écoles, il n'y a pas de...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Non, mais, quand vous allez dans les écoles, il n'y a pas de présentation visuelle?

**La Présidente (Mme Doyer):** ...surtout dans cette salle-là. C'est très difficile pour les gens qui sont à l'audio. Alors, je ne prends pas beaucoup de temps, mais il faut que je le fasse pour que... Ce n'est pas comme quand c'est télévisé, hein, c'est pour ça. Alors, c'est malheureux, mais vous devez transiter par moi.

**Une voix:** C'est beau.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, madame...

**Mme Auclair (Nathalie):** Nos présentations...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Auclair.

**Mme Auclair (Nathalie):** Oui. Nos présentations dans les écoles primaires varient, tout dépendant le groupe d'âge à qui qu'on parle, que ça soit du préscolaire à aller jusqu'à la sixième année. La présentation dure environ de 20 minutes à 60 minutes, et on fait aussi le secondaire, qui joue entre 60 et 75 minutes. Les présentations, c'est vraiment au niveau comme qu'est-ce que Mme Caron a suggéré tantôt.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...regarder la ministre.

**Mme Auclair (Nathalie):** Au niveau...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est juste...

**Une voix:** ...

**Une voix:** Allez-y.

**Mme Auclair (Nathalie):** Au niveau, bon...

**Une voix:** ...

**Une voix:** C'est bien ça.

**Une voix:** Tout le monde vous écoute.

**Mme Auclair (Nathalie):** Au niveau, bien, c'est quoi, le cerveau, qu'est-ce qu'il fait, ainsi de suite, on n'a pas de vidéo comme tel, parce que, comme vous savez, c'était toujours un peu difficile de commencer à filmer dans les écoles, parce que... besoin de l'approbation des parents, ainsi de suite. Ça... Mais il y a moyen quand même de faire, là, de faire un montage, là, et de vous l'envoyer. Ça, il n'y a pas de problème.

**Mme Boulet:** Je trouve ça extraordinaire, Mme la Présidente, si vous me permettez, quand vous dites ce que l'enfant... ou ce que la personne ou l'enfant était avant,

qu'est-ce qu'a été l'accident ou l'événement tragique et qu'est-ce qu'il est devenu par la suite, là, ou comment sa situation a été détériorée, sa perte de capacité. Alors ça, ça veut dire que vous avez des personnes que vous avez, qui sont avec vous qui, qui font cette tournée-là pour montrer concrètement aux jeunes ce que ça veut dire d'avoir un accident, polytraumatisme, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...Auclair.

**Mme Auclair (Nathalie):** C'est des jeunes qu'on est capables d'aller chercher via les centres de réadapt ou via les diverses associations. On les forme, il y a un entraînement, ainsi de suite, et après ça on part à faire les présentations dans les écoles.

**Mme Boulet:** J'ai, dans mon cahier de préparation, un programme, là, Give-a-kid. C'est-u ça? Ça se trouve à être ça?

**Mme Auclair (Nathalie):** Ça, c'est un parmi plusieurs autres volets, Give-a-kid-a-helmet. Nous, qu'est-ce qu'on fait, à la fondation, c'est sûr que, bon, ici, au Québec, on est un petit peu limités, là, mais Give-a-kid-a-helmet, c'est: dans chaque école, quand on fait des présentations, on laisse du matériel pédagogique aux enseignants et on laisse aussi des casques de vélo, et la direction d'école est responsable de donner les casque de vélo, normalement, je vous dirais aux gens, là, familles démunies ou quoi que ce soit, mais on pousse énormément, là, et le nombre de casques peut varier. Ça peut aller entre huit et 12 casques par école.

**Mme Boulet:** Puis combien vous faites d'écoles dans une année, combien?

**Mme Auclair (Nathalie):** Au moment où est-ce qu'on se parle, au moment où est-ce qu'on se parle, depuis les derniers 10 ans, la fondation a vu au-delà de 250 000 jeunes. Alors, en moyenne, par année, je vous dirais qu'on tape à peu près... Et là je vous parle autant primaire que secondaire, là. En moyenne, on peut aller voir, là, à peu près... on va aller chercher plusieurs élèves.

**Mme Boulet:** Je voudrais vous féliciter pour le travail que vous faites et l'engagement que vous avez envers la société et puis envers nos jeunes également. Bravo, c'est tout en votre honneur. Je vais laisser, oui, mes collègues, puis...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Jean-Lesage.

**M. Drolet:** Bonjours, mesdames. Merci d'être là et surtout félicitations aussi en tant que... Naturellement, comme Mme la ministre le mentionnait, c'est... quand on est une fondation puis qu'on prend ça à coeur comme ça, c'est quand même très plaisant pour nous, en tant que parlementaires. Mais j'aimerais quand même vous entendre, parce que, dans les tournées que vous faites dans les écoles puis avec votre présentation du départ à laquelle vous mentionniez que vous avez dit que les enfants vous font part de l'inconfort, les enfants vous font part de «je m'en fous ou je ne porte pas le casque» ou... Avec ce que vous

faites comme présentation dans les écoles, avec naturellement ce que vous avez fait à date, parce que vous avez déjà une bonne présentation de faite, une bonne quantité de jeunes de rencontrés, est-ce que, là, ils s'aperçoivent... est-ce que ça supporte les parents aussi qui souvent aussi doivent vouloir leur imposer le casque, mais ils ne le veulent pas, pour les raisons que je viens de vous dire, «je m'en fous, c'est l'inconfort»?

Qu'est-ce que vous avez comme résultat après avoir fait une présentation? Est-ce que c'est... les enfants raisonnent différemment?

**Mme Auclair (Nathalie):** Quand on...

**Une voix:** ...

**Mme Auclair (Nathalie):** Je m'excuse. Quand on explique aux jeunes, c'est sûr, pour un jeune de six ans, sept ans, huit ans, expliquer c'est quoi, un traumatisme crânien, c'est difficile. Alors, nous, le truc, c'est un bleu au cerveau, O.K.?

Et, suite à nos présentations, nous, on pousse, on suggère fortement aux enseignants que, s'il y a un retour en classe au niveau de questions, au niveau de dessins, au niveau de lettres et même au niveau des parents, parce que souvent, lors de nos présentations, les parents sont invités, que ce soit le conseil d'établissement ou autres parents, vont venir assister... On reçoit beaucoup des commentaires vis-à-vis ça. Et le jeune... il y a une lettre qu'il faut absolument que je souligne. Il y a un jeune. À un moment donné, on a fait une présentation dans une école, et le commentaire, c'était à sa mère: Dorénavant, maman, je mets mon casque, parce que je ne veux pas être comme Shawn, je ne veux pas avoir un bleu au cerveau. Maman ne pouvait pas comprendre, n'avait pas lu l'information qu'on donne aux enfants, parce qu'on fait suite aux parents, ainsi de suite. Et on a reçu une lettre des parents pour dire qu'«au moment où est-ce qu'on se parle mon jeune ne mettait jamais son casque», et aujourd'hui... et récemment, je vous dirais que la mère nous... elle nous recontacte encore parce qu'elle est supportrice très forte de la fondation et elle dit que son fils aujourd'hui qui a 17 ans porte toujours son casque. Et nous, on l'a rencontré à l'âge de sept ans.

Alors, dans un espace de 10 ans, je me dis, bon, on en a fait une. Et je suis sûre qu'il y en a un paquet d'autres en cours de route.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...M. le député de Jean-Lesage.

**M. Drolet:** Oui. J'en aurais une autre, Mme la...

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y.

**M. Drolet:** J'aimerais vous entendre, parce qu'aussi vous mentionnez que c'est quand même... Puis, vu dans le même ordre d'idées de rencontres ou de statistiques que vous avez, vous mentionnez dans une de vos propositions que vous faites à la ministre que ça puisse même aller plus loin que le vélo, en fait ça va même jusqu'aux patins à roues alignées, jusqu'à la planche à roulettes, et tout ce qui va de soi, là, dans ces circonstances-là. Est-ce que vous avez fait le lien aussi? Est-ce qu'il y en a beaucoup, de traumatismes comme ça, vous avez pu constater avec

l'expérience qu'il y en a aussi autant ou peut-être pas autant qu'en vélo?

**Une voix:** ...

**Mme Auclair (Nathalie):** Pas autant, mais les risques sont là pareil.

● (16 h 50) ●

Alors, si, exemple, un jeune décide de faire... patins à roues alignées, ne met pas son casque et tombe et... Nous, le but, c'est vraiment leur faire comprendre les conséquences, et les conséquences... peut être de minime à grave, mais c'est là pareil. Alors, un jeune qui a subi un traumatisme crânien mineur mais qu'il a un trouble de comportement, trouble d'apprentissage, trouble de mémoire, fatigabilité, c'est énorme, ça. Et c'est énorme au niveau de la société, au niveau familial, c'est lourd, ça devient vraiment lourd. Bien, je me dis: Il y a des roues, il y a ton casque.

**M. Drolet:** Merci, Mme la Présidente. Merci, madame.

**Une voix:** Même les vieux.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. le député, est-ce que vous avez des interventions?

**Une voix:** Non, ça va bien.

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que j'ai d'autres interventions?

**Une voix:** Ça va.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va aller? Alors, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. D'abord, merci de votre présentation. Je pense qu'il n'y a pas lieu de revenir sur les études sur lesquelles on a élaboré précédemment. Je sais que vous y faites référence dans votre mémoire. J'ai eu l'occasion de le parcourir et de le constater.

Je voudrais à mon tour vous remercier pour la mission que vous vous êtes donnée, parce qu'on sait pertinemment que les enfants, les jeunes, d'une façon générale, ont tendance à s'imaginer que la maladie n'a pas de prise sur eux, que les incapacités physiques, c'est pour les autres, ça ne les concerne pas, que, la mort, c'est les autres, tu sais, et d'avoir des gens qui, comme vous, se donnent la peine d'aller rencontrer les jeunes pour leur dire: Non, regarde, c'est parce que, si tu ne fais pas attention, là, ça peut t'arriver à toi comme ça peut arriver à n'importe qui d'autre, donc c'est tout à fait méritoire, puis on vous remercie de faire ce que vous faites. Au fond, ce que vous venez nous dire, c'est que c'est bien beau, ce qu'on fait, là, mais l'État a un bout de chemin à faire. Puis ce que je constate, c'est que vous voulez que l'État québécois aille un petit peu plus loin que ce que prévoit le projet de loi n° 71. Donc, vous ne limiteriez pas simplement cette obligation aux cyclistes, vous étendriez ça aux planches à roulettes, les trottinettes, les patins à roues alignées et les patins à roulettes, en dépit des... Parce que la question a été posée par notre collègue de Shefford, puis on a eu

une réponse qui disait que, dans le cas des patins à roues alignées, par exemple, la principale blessure, c'est au niveau des articulations, les poignets, les genoux, ainsi de suite, et non pas à la tête.

Évidemment, les conséquences pour l'enfant, à long terme, sont peut-être moindres aussi qu'une blessure à la tête. C'est probablement ce qui vous amène à recommander que cette mesure s'applique également aux planches à roulettes, aux trottinettes, aux patins à roues alignées puis aux patins à roulettes. À première vue, ça me semble logique. Ma question, c'est: Comment est-ce qu'on fait appliquer ça? C'est tout à fait logique en soi, mais comment, au niveau de l'application, on s'assure de pouvoir y arriver?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Auclair.

**Mme Auclair (Nathalie):** L'éducation.

**M. Bergeron:** Oui, mais, Mme Auclair... Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, allez-y, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Mme la Présidente, moi, je suis d'accord avec vous. Et c'est probablement là que réside l'essentiel du débat auquel nous assistons actuellement, c'est que d'aucuns prétendent qu'il n'est pas nécessaire de légiférer pour éduquer. À quoi bon légiférer si on n'est pas en mesure de voir à l'application de la législation qu'on a adoptée?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Auclair.

**Mme Auclair (Nathalie):** Les deux font la paire. On ne peut pas avoir un sans l'autre. On ne peut pas juste passer une loi pour dire: Bon, on passe la loi, et sans éduquer le mode pour dire bien le pourquoi, pourquoi que vous voulez que les jeunes de 0 à 12 ans... Mets le casque, point à la ligne. Ça, je me dis que, les deux, il faut aller ensemble, alors...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, je crois que Mme Caron veut compléter. Allez-y, Mme Caron.

**Mme Caron (Sylvie):** En fait, si... comment on va faire pour faire valoir la loi pour les 0 à 12 ans? Bon, il va y avoir, j'imagine, des gens qui vont être mis en service. Bon. Alors, si on est sur une piste cyclable, que ce soit de 0 à 12 ans ou 0 à 75 ans, les mêmes gens vont être là pour la même loi, puis, s'il y a des gens à patins à roulettes qui sont sur la même place, c'est sûr qu'on... les gens qui conduisent chauds, on ne peut pas tous les arrêter, là, parce que... mais dans une mesure... Et si en plus les jeunes... Ce qu'on veut, en fait c'est qu'il y ait moins de blessures, ce n'est pas tellement d'en pogner plus, là, c'est qu'il y ait moins de blessures. Alors, la loi plus l'éducation pour tous ces sports-là, parce qu'effectivement les blessures en patins à roues alignées sont plus fréquentes aux poignets mais ne sont pas inexistantes pour la tête.

**M. Bergeron:** ...

**Mme Caron (Sylvie):** Les conséquences sont les mêmes que si tu tombes en vélo, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député.

**M. Bergeron:** Mme la Présidente, moi, je suis... moi, je vous dirais que je suis parfaitement d'accord avec vous. Bon, la ministre nous quitte encore. Je suis parfaitement d'accord avec vous.

**Une voix:** Bien, ce n'est pas permis non plus.

**M. Bergeron:** Bien, c'est parce que j'ai l'impression qu'à chaque fois que je prends la parole...

**Une voix:** Ce n'est pas personnel.

**M. Bergeron:** Non, évidemment ça n'a rien à voir. Alors, excusez-moi.

Mais je suis parfaitement d'accord avec vous pour dire que de mettre en place une législation, ça ne suffit pas, et c'est vrai pour le 0,05, c'est vrai pour le casque. Ça prend deux autres éléments, et ça, on ne cesse de nous le répéter: l'éducation, la sensibilisation et la mise en application. Or, Mme la ministre, ce matin... c'est pour ça que je suis bien déçu, mais Mme la ministre, ce matin, nous disait qu'elle n'avait pas l'intention de mettre la police après les cyclistes. Mais, si on n'a pas l'intention de faire appliquer la loi, pourquoi légiférer? Et c'est ça, tout le noeud du problème. C'est vrai pour le 0,05, c'est vrai pour le casque. Si on n'a pas l'intention de faire appliquer la loi, à quoi bon légiférer?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Caron.

**Mme Caron (Sylvie):** Bien, moi, je ne peux pas répondre. Je ne peux pas répondre. Si vous ne savez pas comment faire valoir la loi, à quoi bon mettre une loi? Je suis bien d'accord avec vous, là, il faut qu'il y ait des mesures pour appuyer cette loi-là, là. Je suis parfaitement d'accord. Mais je ne crois pas que ces mesures-là soient plus compliquées, de faire juste les 0-12 ans ou tout le monde, puis de faire juste les vélos ou tout le reste. Je ne crois pas que ce soit plus compliqué. Maintenant, la mise en application de la loi, bien là ce n'est pas ma job, là, je veux dire, je n'ai pas... Je ne peux pas vous donner vraiment des outils, je n'en ai pas... bien, je n'en connais pas tant.

**M. Bergeron:** Bon.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Mme la Présidente, bien, moi, ce que je trouve... bien, votre mémoire est... ou vos recommandations sont novatrices à trois égards au moins. D'abord, le fait que vous souhaitiez étendre ça non pas simplement aux cyclistes, mais aux planches à roulettes, aux trottinettes, les patins à roues alignées et les patins à roulettes. Elle est novatrice en ce sens que... mais elle n'est pas unique, parce qu'il y en a d'autres, dans ce sens que vous souhaitez l'étendre à l'ensemble de la population et pas simplement aux 12 ans et moins. Puis d'ailleurs, ce matin, on a discuté du pourquoi 12 ans. Il semble que le crâne soit à peu près bien formé à compter de l'âge de huit ans, mais il semble également qu'à compter de 12 ans, jusqu'à l'âge de 16 ans, on a tendance à vouloir être un peu plus rebelle, délinquant puis que la règle qu'on nous a imposée jusqu'à l'âge de 12 ans de mettre le casque... le casque

risque de prendre le bord jusqu'à l'âge de 16 ans comme il faut, peut-être même au-delà.

Donc, pourquoi 12 ans? Vous, vous dites: On règle le problème, on l'applique à tout le monde. Puis un des arguments, c'est qu'il n'y a rien de tel que l'exemple. Il n'y a rien de tel que l'exemple.

**Une voix:** C'est Mme Caron.

**M. Bergeron:** Si le papa ou la maman ne porte pas son casque... Puis là je souligne à l'intention de la ministre que les papas aussi se préoccupent des traumatismes crâniens chez les enfants, chez leurs enfants, et pas simplement les mamans, mais, si le papa ou la maman ne porte pas le casque, c'est difficile de convaincre le jeune de le porter, parce que, toi, tu ne le portes pas. Bien, alors, il n'y a rien de tel que l'exemple.

Et l'autre élément que je trouve intéressant, et je le trouve d'autant plus intéressant qu'il a été également recommandé sur la base d'études scientifiques présentées par la Santé publique il y a quelques instants... l'Institut national de santé publique, c'est à l'effet que ce n'est pas tout d'avoir une mesure, ce n'est pas tout de faire de l'éducation, ce n'est pas tout de le faire appliquer. S'il y a des catégories de la population pour qui l'important, c'est de mettre les sous pour acheter un vélo, mais qu'on n'a plus nécessairement les ressources pour acheter un casque, bien il faut également faire en sorte de mettre en place un programme pour fournir des casques aux élèves, aux enfants qui ne peuvent s'en procurer. Puis c'est pour ça que je dis que ce n'est pas tout de mettre une norme, il y a des gestes qui doivent être posés par l'État. Il ne suffit pas de se débarrasser puis de se dire: On se donne bonne conscience parce qu'on travaille au bien public, puis on veut améliorer le bilan routier, on fixe une norme, puis ça s'arrête là. Ça prend l'éducation, ça prend l'application puis, dans ce cas précis, ça prend également de mettre en place un programme pour fournir des casques aux enfants.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va?

**Une voix:** Ça va.

**La Présidente (Mme Doyer):** Avez-vous d'autres questions, M. le député de Verchères, ou remarques?

**M. Bergeron:** Bien, j'ai comme l'impression que c'était davantage un commentaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est ça qu'on a compris. C'est exactement ça qu'on a compris. Est-ce que c'est terminé? Vous avez...

**M. Bergeron:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon. Alors, je vous remercie, mesdames, Mme Auclair, Mme Caron, de votre présentation, de votre contribution au travail des membres de la commission parlementaire. Bon retour chez vous.

Alors, je vais suspendre quelques instants afin de permettre aux gens de quitter et aux gens de la Fédération étudiante collégiale du Québec de prendre place.

*(Suspension de la séance à 17 heures)*

(Reprise à 17 h 2)

**La Présidente (Mme Doyer):**...mesdames messieurs, nous allons recevoir maintenant M. Julien Boucher, coordonnateur à la recherche, à la Fédération étudiante collégiale du Québec. Bienvenue en commission, M. Boucher. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation avant l'échange avec les parlementaires. À vous la parole.

### Fédération étudiante collégiale du Québec (FECQ)

**M. Boucher (Julien):** Parfait. Merci. Donc, pour commencer, je crois qu'on a... on est en mesure de faire un constat très positif du bilan routier du Québec depuis, je dirais, 30, 35 ans, c'est-à-dire qu'alors que le nombre d'automobilistes et la population générale augmentent... a augmenté beaucoup depuis les années soixante-dix, le nombre de décès sur la route a diminué de façon importante, ce qui nous permet de dire que, bon... ce qui nous permet, en fait, de constater qu'actuellement... en 2005-2006, le Québec avait 9,6 décès sur la route par 100 000 habitants. L'Ontario en avait 6,3. Et, en 2007-2008, le Québec s'améliorait de beaucoup à 7,2 décès par 100 000 habitants, et l'Ontario à 6,0, ce qui nous permet de croire qu'on peut... et surtout on a la volonté de se classer parmi les sociétés occidentales qui ont les meilleurs bilans routiers en ce qui a trait aux décès sur la route.

Pour tomber... pardon, pour se lancer dans le vif du projet de loi, il y a trois aspects qui ont été abordés principalement dans le mémoire de la Fédération étudiante collégiale du Québec. On va commencer par l'aspect qui a été abordé, sans toutefois prendre de position officielle. Bon, on parle du taux d'alcoolémie à 0,05 g d'alcool par 100 ml de sang. Donc, on n'a pas émis de suggestion là-dessus, on ne s'est pas opposé, sauf qu'on voulait tout de même noter que, bon, malgré le fait qu'il y ait zéro... enfin, il y ait 6 % des décès sur la route qui soient de l'occurrence, là... pardonnez-moi l'anglicisme, là, qui soient causés par des individus dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08, il y a 17 % qui sont causés par des récidivistes, ce qui fait en sorte que, bon, une vie est... une vie sauvée est une vie sauvée, sauf que, bon, le problème n'est pas seulement... puis c'est tout ce qu'on voulait noter dans cette partie-là, il y a... On ne s'oppose pas à la mesure, on voulait seulement noter qu'il y a un problème important au niveau des récidivistes puis que, pour tous problèmes confondus, ce qui était le plus important, en fait ce qui est une solution importante, ce serait des patrouilles policières et des barrages policiers accrus.

Un sondage de la SAAQ, en 2006, notait que les conducteurs craignent de moins en moins d'être interceptés par le... pour leur taux d'alcoolémie, donc d'être interceptés par une patrouille policière pour alcool au volant. Puis, on sait, bon, que ce facteur-là occupe un rôle très important... c'est-à-dire, la crainte d'être puni par la loi occupe un rôle très important pour, en fait, pour ne pas adopter un certain comportement d'alcool au volant.

Mais, bon, cela étant dit, on ne s'oppose pas à la mesure, on voulait juste noter ça. Puis, bon, ce qu'on trouve par contre plus... ce à quoi on s'oppose, en fait, mais je vais expliquer, là... Au niveau de la tolérance zéro pour les individus de 21 ans et moins, nous, ce qu'on met de l'avant, c'est qu'il doit y avoir une catégorisation, en fait ça doit

être sur la base d'expérience plutôt que sur la base de l'âge. Ce qui fait en sorte que, bon, on a déjà un outil qui est... qui fonctionne très bien actuellement... bien, il fonctionne très bien, qui... un outil qui est en place, un mécanisme qui fonctionne, c'est-à-dire le permis probatoire, qui fait en sorte que, les deux premières années du permis de conduire, là, à la suite du permis d'apprenti conducteur, il y a une tolérance zéro, en plus d'avoir un nombre limité de points d'inaptitude. Donc, en ce sens-là, le probatoire, en considérant qu'on doit se baser sur l'expérience plutôt que sur l'âge, parce que, bon, il y a une multiplication des facteurs de risque, qui fait en sorte... puis là c'est noté aussi par la Table québécoise de la sécurité routière, une multiplication des facteurs de risque qui fait en sorte que, si les risques sont ensemble, il y a un danger beaucoup plus important d'avoir un accident de la route. Là, on peut noter notamment, bon, la fatigue, l'alcool évidemment, l'inexpérience, l'inattention. La table parle également de médicaments, de drogues illicites.

Donc, en ce sens-là, quand on a plusieurs facteurs ensemble, on a des possibilités beaucoup plus accrues d'avoir des accidents de la route. Puis, bon, l'inexpérience, en ce sens-là, est beaucoup plus grave... pas est beaucoup plus grave, mais est beaucoup plus déterminante que l'âge par rapport aux accidents de la route. Ça fait vraiment... ça occupe vraiment un rôle déterminant dans les accidents de la route, puis, nous, on croit que l'âge n'a rien à voir par rapport à ça. C'est-à-dire que quelqu'un peut obtenir son permis de conduire plein, je veux dire, c'est-à-dire après le probatoire, à 19 ans, autant quelqu'un peut l'obtenir à 21 ans, autant quelqu'un peut l'obtenir à 22 ans, sauf que c'est l'expérience de conduite qui est prise en compte, ce qui fait en sorte qu'avec deux ans d'expérience de conduite on assume que la personne peut prendre un verre ou deux en respectant le taux d'alcoolémie et utiliser sa voiture.

Sauf que, dans le projet de loi, ce qu'on met de l'avant, c'est d'utiliser l'âge plutôt que l'expérience, c'est-à-dire qu'il y aurait une tolérance zéro fixe pour les gens, les conductrices et conducteurs, de 21 ans et moins, ce qui fait en sorte que, peu importe l'expérience de conduite, peu importe si la conductrice ou le conducteur a obtenu son permis de conduire à 19 ans, à 20 ans ou à 21 ans, l'expérience de conduite n'est pas prise en compte, c'est-à-dire que quelqu'un qui a quatre ans d'expérience de conduite, en comparaison avec quelqu'un qui a un an, c'est le même barème. Puis, nous, on trouve que l'expérience de conduite devrait demeurer, quitte à, puis ça, on le mentionne dans le mémoire, là, quitte à faire en sorte que le permis probatoire dure... soit d'une durée plus longue, là... c'est-à-dire, en Nouvelle-Écosse, le permis probatoire est de cinq ans; au Manitoba, c'est trois ans... quitte à augmenter la durée du permis probatoire, ce qui... On ne le met pas de l'avant, là, mais on préférerait de beaucoup cette mesure-là au fait de se baser sur l'âge sans tenir compte de l'expérience de conduite. Donc, c'est le Manitoba puis le... puis la Nouvelle-Écosse qui ont pris cette tangente-là.

Donc, le mélange explosif de l'inexpérience de conduite et l'alcool est vraiment ce qui est le plus... ce qui cause le plus d'accidents que l'âge et l'alcool, parce que l'âge n'a pas toujours un lien avec l'expérience de conduite. Donc, bon, ce qu'on met de l'avant, puis c'est vraiment, là, le pilier du mémoire, ce qu'on met de l'avant, c'est que ça doit être l'expérience de conduite qui demeure en compte au lieu de l'âge sans tenir compte de l'expérience.

Autre chose qui n'est pas dans le projet de loi, qui est en vigueur actuellement puis qu'on croit qui devrait être revue, c'est-à-dire l'exemption de permis probatoire pour les conductrices et conducteurs de 25 ans et plus. C'est-à-dire qu'à 25 ans et plus tu peux obtenir ton permis sans le probatoire. C'est-à-dire, après le permis d'apprenti conducteur puis l'examen qu'on appelle pratique au niveau de la conduite, il y aurait un permis sans probatoire et sans tolérance zéro, ce qui fait en sorte que l'expérience de conduite n'est pas prise en compte, puis quelqu'un qui a son permis à 26 ans, par exemple, n'a pas plus de capacités de réussir à gérer la situation de l'alcool et de la conduite. C'est-à-dire que c'est vraiment l'expérience qui fait en sorte qu'il peut y avoir une responsabilisation. C'est-à-dire que l'État peut accorder une responsabilisation, une responsabilité à l'individu, aux conductrices... à la conductrice ou au conducteur pour conduire un véhicule avec un ou deux verres d'alcool tout en respectant la limite d'alcoolémie, bien entendu, donc.

Puis il y a la table de la sécurité routière, là, qui disait également que c'est pertinent de prendre en considération l'expérience de conduite des nouveaux conducteurs. Donc, bon, là, le mélange explosif inexpérience et alcool est le même, qu'on ait 19 ans ou qu'on en ait 26. Donc, en ce sens-là, nous, on croyait que cette exemption-là, qui est déjà en vigueur actuellement, pourrait être révisée dans le projet de loi n° 71.

Bon, ça fait à peu près le tour du mémoire. Bon, en conclusion très, très rapide, là: l'expérience plutôt que l'âge pour juger des capacités puis surtout des permissions au niveau de l'alcool au volant, donc quitte à augmenter la durée du permis probatoire. Puis on est convaincus qu'avec cette cible-là on va vraiment avoir une cible plus efficace pour lutter contre l'alcool au volant.

● (17 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Boucher, de votre présentation. Alors, je vais donner la parole à Mme la ministre et aux collègues ministériels pour 17 min 30 s.

**Mme Boulet:** ...Mme la Présidente. Alors, merci, M. Boucher, de cette présentation. Merci de votre présence à la commission. Et vous représentez une grosse gang, si je puis dire, de jeunes étudiants au collégial, donc c'est important, le message que vous venez nous porter aujourd'hui.

Maintenant, je vais y aller, d'entrée de jeu, avec les commentaires que vous avez eus. Vous dites: Le bilan était de 9,6 par 100 000 habitants puis il s'est amélioré beaucoup, il tombait à 7,2. Vous pensez que, parce qu'il s'est amélioré, ce qu'on a fait, c'est suffisant puis qu'il faut s'arrêter là, M. Boucher? Parce que, nous, l'objectif, ce n'est pas de s'arrêter à 7,2 ou ce n'est pas nécessairement de se comparer à l'Ontario, c'est d'être meilleurs puis de sauver des vies humaines. Alors, tous les éléments, la recette en sécurité routière, ce n'est pas une seule affaire ou une seule solution, ce sont des éléments qui s'additionnent, qui touchent à tout plein... que ce soient les récidivistes, que ce soient ceux qui boivent moins mais qui sont aussi un risque sur le réseau routier. Tantôt, les spécialistes... on ne l'a pas inventé, là, il y a des études qui le prouvent, qu'ils sont quatre fois plus à risque d'être impliqués dans un accident, qu'on pourrait sauver 40 vies humaines.

Alors, vous, vous pensez que, parce que le bilan s'est amélioré, qu'on peut se permettre de s'arrêter là et

de ne pas continuer à travailler pour sauver encore plus de gens?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** L'intention avec l'analyse du bilan routier n'était pas du tout de dire que les efforts doivent se terminer ici, c'était de dire, bon, qu'on est sur la bonne voie. Puis, comme j'ai noté, je disais qu'on peut, on a la capacité et surtout la volonté de se classer parmi les sociétés occidentales qui ont le meilleur bilan routier. C'est-à-dire qu'on est déjà sur la bonne voie, c'est ce que ça signifiait.

**Mme Boulet:** O.K.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Après ça, vous me dites qu'il faudrait qu'on ne se base pas sur l'âge mais sur l'expérience. Est-ce que vous êtes au courant que, depuis décembre dernier... le 17 janvier dernier, que tous les nouveaux conducteurs, peu importe leur âge, sont assujettis au permis d'apprenti et au permis probatoire? Donc, ils ont trois ans d'obligation à zéro alcool, peu importe l'âge qu'ils ont. Est-ce que vous savez que ça, c'est déjà en place au Québec?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Oui.

**Mme Boulet:** Bon. Alors, si vous le savez, ça, ça tient compte de l'élément expérience. Quand vous dites qu'on ne devrait pas tenir compte de l'âge mais de l'expérience, je pense que, dans cette décision-là, dans ce qui a été mis dans le dernier projet de loi et qui a été adopté puis qui a été mis en vigueur le 17 janvier, c'était justement pour répondre à la préoccupation de l'expérience.

Maintenant, on a une préoccupation, nous, qui est basée sur l'âge et qui dit que, de 16 à 18 ans, c'est 34 % des accidents dus à l'alcool, mais... puis de 16 à 19, mais, de 16 à 18, ils ont déjà l'obligation de zéro alcool. Donc, le pourcentage est moindre parce que déjà, de 16, 17, 18, ils sont déjà obligés à zéro alcool. Mais qu'est-ce que vous me répondez quand les 20 à 24 ans sont surreprésentés d'une façon exceptionnelle, là? 50 % des jeunes de 20 à 24 ans? Là, ce n'est plus une question d'expérience puis ce n'est plus les gens de 50 ans, c'est le 20 à 24 ans, ils sont impliqués dans 50 % des accidents causés par l'alcool. Alors, je veux bien qu'on prenne en compte l'expérience, mais je ne comprends pas pourquoi je ne devrais pas prendre en compte également l'âge quand j'ai des tableaux qui sont aussi parlants et qui me disent que les jeunes sont beaucoup plus... sont surreprésentés dans la problématique d'alcool.

Alors, pourquoi il ne faudrait pas que je tienne compte et de l'expérience et aussi de l'âge des jeunes conducteurs?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Je suis tout à fait d'accord que les jeunes sont surreprésentés, puis c'est un fait, là, il n'y a personne qui a inventé ça, ils sont surreprésentés au niveau des accidents causés par l'alcool.

Bon, maintenant il n'y a pas seulement le facteur âge, alcool, là, il y a beaucoup d'autres facteurs qui rentrent en jeu, dont, bon, l'expérience, je vous en parlais, il y a la sensibilisation, l'éducation. Je ne crois pas que l'âge... On ne croit pas, à la fédération, que l'âge ait quelque chose à voir avec les accidents de la route, dans le sens où, bon, il y a l'expérience de conduite, bon, il y a la témérité. La témérité n'est pas exclusive aux jeunes non plus, il n'y a pas d'absolu en ce sens-là. On croit simplement que l'expérience de conduite est vraiment le facteur déterminant, quitte à augmenter encore le probatoire. Mais l'âge... je crois que l'âge n'a vraiment rien à voir avec ça, c'est vraiment d'autres facteurs plus complexes. Mais ce n'est pas l'âge en tant que tel qui détermine ça.

**Mme Boulet:** M. Boucher, là...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** ...oui, je n'ai pas mes données, là, mais je voudrais vous répondre bien précisément, puis quelqu'un va pouvoir vous les donner. C'est faux de prétendre que ce n'est pas l'âge, là, parce que, quand je vous dis: 50 %, de 20 à 24 ans, je ne l'invente pas, puis c'est le plus haut chiffre de tout le tableau.

Alors, quand on vieillit, après ça, ça diminue, c'est... Et alors, au niveau de l'alcool, ils sont surreprésentés, au niveau des billets d'infraction pour des grandes vitesses ils sont surreprésentés, au niveau des billets d'infraction tout court ils sont surreprésentés, pour la vitesse ils sont surreprésentés. On dit que 10 % des détenteurs de permis sont des jeunes de 16 à 24 ans, et ils sont impliqués dans 24 % des accidents. Comment on peut dire que ce n'est pas l'âge? Comment on peut répondre ça? Et, tout les chiffres, que ce soit à tous les niveaux d'infraction, que ce soit pour la vitesse, les grandes vitesses, les billets d'infraction tout court, que ce soit l'alcool, pour tous les niveaux d'infraction, à tout, tous confondus, c'est eux autres qui reçoivent le plus de pertes de points d'inaptitude.

Donc, peu importe l'infraction au Code de la sécurité routière, c'est toujours la catégorie qui est surreprésentée. On ne peut pas dire que ce n'est pas vrai que c'est l'âge, on ne peut pas dire ça quand tous les chiffres le démontrent.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Bon, là, on rentre dans autre chose aussi que l'alcool au volant, là.

**Mme Boulet:** Mais c'est sur tout, l'alcool ne fait pas abstraction de ça. Sur l'alcool, c'est: 43 % et même 50 % sont surreprésentés dans les infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude, plus que toutes les autres catégories. Les jeunes commettent 34 % des excès de vitesse de plus de 45 km permis et 46 % des infractions pour vitesse ou action imprudente. C'est à tous les niveaux, c'est sur toutes les infractions du Code de la sécurité routière, et l'alcool y compris. Alors, c'est une catégorie qui est surreprésentée à tous les niveaux dans toutes les infractions du Code de la sécurité routière, que ce soit pour les points d'inaptitude, que ce soit pour la vitesse, la grande vitesse, l'imprudence. Alors ça, on ne peut pas dire que ce n'est pas vrai, là, ces chiffres-là le démontrent très bien.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Il y a d'abord... Je crois d'abord que... je suis d'accord, là, que les jeunes sont surreprésentés dans plusieurs infractions au Code criminel... au Code de la route, pardon, sauf que je crois que ça passe, surtout au niveau des jeunes, par des sensibilisations puis l'éducation. Notamment dans les institutions scolaires, il se fait des espèces de stands, des kiosques où les jeunes sont invités à porter un masque où ils expérimentent... pas expérimentent, pardon, ils expérimentent d'être au niveau du taux d'alcoolémie. C'était 0,08. Là, ça va... ça risque d'être 0,05. Mais il y a vraiment cette expérience-là qu'ils vivaient, puis je pense vraiment que c'est à ce niveau-là que ça peut se faire. Comme je disais, ils sont surreprésentés, sauf que ce n'est pas l'âge, le facteur, c'est, bon, c'est l'inexpérience, il y a la témérité, qui n'est pas exclusive aux jeunes.

Mais, je suis d'accord avec vous, les jeunes sont surreprésentés, puis il faut faire quelque chose pour vraiment essayer d'enrayer ça, sauf qu'on croit que ça se fait par l'éducation puis la sensibilisation.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. M. Boucher, bonjour. Ma première question. Mme la ministre vient de vous parler que, pour les infractions au Code de la sécurité routière, les jeunes sont surreprésentés. Une mesure qui pourrait peut-être faire en sorte de diminuer cette surreprésentation-là serait peut-être d'augmenter les amendes, parce que, pour les jeunes de 16 et de 17 ans, l'amende maximale, c'est 100 \$, au code pénal. Et il y a plusieurs intervenants qui sont venus nous dire que ça pourrait être un incitatif qui pourrait être majeur, parce qu'à 18 ans, pour un grand excès de vitesse, tu peux avoir une amende de 700 \$, 800 \$, 900 \$, 1 000 \$, et tu es à 17 ans, pour le même excès de vitesse, c'est 100 \$, maximum. Je veux vous entendre là-dessus, sur les suggestions, qu'on a eues, d'augmenter les amendes pour nos jeunes, surtout que vous représentez 40 000 jeunes qui, au niveau collégial... plusieurs ont 16, 17, premier permis et qui sont un peu... qui sont touchés par cette mesure-là. Ce serait quoi, votre point de vue là-dessus?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Bien, écoutez, au niveau de l'augmentation des amendes, malheureusement, on n'a pas pris position là-dessus, à la fédération, ce qui fait en sorte qu'il y a une limite à ce que je peux vous répondre. Sauf que, bon, par rapport aux 17, 18 ans... au niveau de la majorité, c'est-à-dire le 18 ans, je crois qu'en tant que... en tant que société, on s'est dit qu'il y avait... Au niveau de 17, 18 ans, parce qu'il n'y a pas juste les amendes, là, il y a beaucoup d'autres choses, on s'est dit que les 17... les moins de 18 ans avaient moins de responsabilités mais avaient aussi une plus grande absorption par rapport à ça.

● (17 h 20) ●

C'est à peu près tout ce que je peux vous répondre, parce que, bon, on n'a pas de position là-dessus, mais, bon, je crois que c'est mon... c'est le constat que je fais, à l'instant, de la situation, au Québec, des mineurs versus majeurs au niveau à la fois des peines, et amendes, et pénalités légales et au niveau des responsabilités qui leur sont accordées.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Donc, il ne faudrait pas, par exemple, que nos jeunes de 16, 17 ans pensent qu'on leur donne une gratuité, là, qu'ils peuvent tout faire avant 18 ans avec un volant entre les mains. À un moment donné, là aussi, on a à se pencher sur cet aspect-là.

Je veux vous entendre, parce que dans votre mémoire, à la page 6, vous voulez multiplier les patrouilles policières. J'espère que ce n'est pas juste pour les casques à vélo, comme mon collègue de Verchères semble le privilégier. Et vous dites de lutter contre les récidivistes. Bon. Avez-vous des suggestions? Vous êtes-vous penchés sur la problématique assez pour suggérer aux membres de la commission d'autres mesures, parce qu'on en a qui sont entrées en vigueur, là, dernièrement, à la fin de l'année 2009, suite à l'adoption des projets de loi n<sup>os</sup> 42 et 55? Dans la réflexion que vous avez faite, est-ce qu'il y a des suggestions qui vous sont venues, qui pourraient être partagées avec les membres de la commission, sur les récidivistes de l'alcool au volant?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Bon. Au niveau des récidivistes, bon, la statistique dit: 7 % au niveau des récidivistes, il y a déjà des peines... il y a des peines pénales pour des récidivistes, il y a également des peines... des pénalités de quelconque qui sont déjà sévères, ce qui fait en sorte que, bon, à savoir si on doit les rendre plus sévères ou pas, je n'ai pas de réponse pour vous. Mais, comme je le notais tout à l'heure, le sentiment d'avoir des chances accrues de pouvoir se faire arrêter, de pouvoir se faire intercepter par la police a souvent un effet très dissuasif sur les infractions au Code de la route, ce qui fait en sorte que c'est probablement la meilleure façon, récidivistes et autres contrevenants, la meilleure façon d'essayer de limiter les infractions.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Ma dernière question va toucher les récidivistes du 0,05. C'est sûr, vous l'avez vu dans le projet de loi, c'est une mesure administrative, suspension du permis pour 24 heures, mais pas d'infraction au Code criminel, pas de point de démérite, etc. On a eu des suggestions des gens qui sont venus aussi, qui nous ont suggéré que peut-être on devrait avoir une gradation pour les adeptes ou les récidivistes du 0,05. Je veux connaître votre pensée là-dessus ou si vous vous êtes interrogé là-dessus et si... ou si vous avez une opinion personnelle relativement à ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Oui. Bien, en fait, ça va être davantage l'opinion de mon organisation, là, parce que je suis ici au nom des 45 000 étudiants de la FECQ.

On a eu une réflexion, comme vous avez pu le constater dans le mémoire, une certaine réflexion sur le 0,05 g par 100 ml de sang, sauf, bon, ça s'est pas mal limité à: On n'est pas contre, mais les récidivistes aussi sont le problème important. Donc, on n'est pas contre la mesure. Au niveau de la gradation, je ne suis pas en mesure de vous répondre, là, parce que je n'ai pas de position là-dessus, mes associations étudiantes ne m'ont pas donné de position par rapport à ça, sauf que, bon, je pense que c'est intéressant à y réfléchir, à analyser, comme beaucoup d'autres suggestions que j'ai entendues en commission parlementaire. J'en ai entendu ce matin, j'en ai entendu auparavant, mais je ne suis pas en mesure de vous répondre à savoir si la FECQ croit que c'est une bonne chose ou pas, sauf qu'on n'est pas contre le 0,05, la sanction administrative.

**M. Ouellette:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député. Alors, nous allons passer aux représentants du parti de l'opposition officielle. M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. M. Boucher, merci de votre présentation. Je dois vous dire que nous avons eu, à peu de chose près, un débat très analogue ce matin avec les gens du Conseil permanent de la jeunesse, qui en arrivaient à une conclusion un peu différente de la vôtre mais qui s'opposaient effectivement à ce qu'une mesure concernant le zéro alcool soit appliquée en fonction simplement de l'âge, notamment parce qu'ils considèrent qu'il s'agit d'une mesure discriminatoire.

Évidemment, on a eu ce débat ce matin aussi, là, que la ministre a entretenu avec vous, à savoir que les jeunes sont surreprésentés dans les groupes qui... Pour les points d'inaptitude, pour les accidents, pour les décès, pour le taux d'alcool, ainsi de suite, ils sont surreprésentés. J'ai avancé une hypothèse, que malheureusement on n'a pas été en mesure de valider ou d'infirmer, puisque la SAAQ n'a pas de chiffre concernant le taux d'accidents, le taux de décès, le taux d'alcool, le taux de points d'inaptitude perdus en fonction de l'expérience, mais je réitère cette hypothèse. Si les jeunes sont surreprésentés dans les groupes où on constate un taux d'accidents plus élevé, points de... perte de points d'inaptitude plus élevée, ainsi de suite, c'est peut-être parce qu'ils sont surreprésentés dans le groupe des gens qui ont peu d'expérience au volant.

Donc, à partir de cette hypothèse, qu'on n'est pas en mesure de valider ou d'infirmer, il pourrait apparaître logique de fixer le taux de... c'est-à-dire, la règle du zéro alcool sur la base de l'expérience et non pas sur la base de l'âge. Ça affecterait évidemment tous les jeunes, mais ça affecterait aussi les gens qui, à l'âge de 45 ans, décident tout à coup de prendre leur cours de conduite, de suivre le cours de conduite pour avoir leur permis. Mme la ministre vous le soulignait tout à l'heure, on a déjà mis en place le zéro alcool pour le permis temporaire, le permis probatoire, donc on a déjà un bon trois ans de couvert. La proposition du Conseil permanent de la jeunesse était de dire: On va extensionner de trois autres années ces trois années-là, ce qui fait que ça couvre à peu près six ans pendant lesquels le nouveau conducteur, quel que soit son âge,

ou la nouvelle conductrice aura l'occasion d'améliorer sa dextérité au volant avant de penser commencer à prendre ne serait-ce qu'un seul verre.

Je sais que ce n'est pas ce que vous proposez, vous proposez carrément de vous en tenir aux trois ans du permis temporaire puis du permis probatoire, mais comment réagiriez-vous à la proposition du Conseil permanent de la jeunesse?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Je n'ai pas non plus en ma possession les statistiques de la SAAQ en lien avec, bon, l'expérience et les infractions, mais... Non, ce qu'on propose... En fait, on n'a pas de proposition claire. En fait, ce qu'on propose, c'est que la tolérance zéro n'aille pas au-delà du permis probatoire, c'est-à-dire qu'on écrit, sans que ce soit formel dans le document, qu'augmenter d'une année ou deux le permis probatoire serait quelque chose... serait une solution, une alternative à utiliser l'âge, mais on n'a pas chiffré ça. Mais on n'est définitivement pas contre augmenter la durée du permis probatoire, surtout si ça se fait au lieu de restreindre au niveau de l'âge.

C'est noté dans le document, ce n'est pas notre proposition formelle, sauf que notre proposition formelle, c'est vraiment que ce ne soit pas au-delà du permis probatoire. Donc, ça n'exclut pas un permis probatoire qui est d'une plus longue durée.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va, M. le député?

**M. Bergeron:** O.K. Aviez-vous complété?

**M. Boucher (Julien):** Non, ça va.

**M. Bergeron:** Ça va? Je constate que vous ne vous prononcez pas sur d'autres mesures proposées dans le projet de loi n° 71, notamment sur la question du port du casque. Est-ce qu'il y a une raison ou c'est simplement que vos membres réunis en congrès ordinaire au mois de janvier n'ont pas jugé bon de se prononcer sur ces autres questions? La question qui les préoccupait, c'était... appelons ça, pour reprendre les termes de la... du Conseil permanent de la jeunesse, l'espèce de discrimination sur l'âge au sujet du zéro alcool?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** C'était définitivement la préoccupation principale au niveau à la fois de l'exemption du 25 et plus du permis probatoire et au niveau du tolérance zéro au niveau de l'expérience au lieu de l'âge. Bon. Il y a les trois autres moyens qui sont mis de l'avant dans le projet de loi: le «car surfing» et les courses de rue. Dans la... on n'en parle pas, sauf dans la conclusion on dit que... puis c'est ce que je vous dis, là, on n'a pas trouvé bon d'en parler parce que, pour nous, c'est une évidence. Pour nous, je crois qu'il n'y aura pas d'opposant à ces deux mesures-là, au niveau du «car surfing» puis des courses de rue, puis on n'a pas jugé que c'était pertinent d'en parler, sauf que, pour nous, c'est une évidence.

Au niveau du casque obligatoire pour les cyclistes de 12 ans et moins, bon, les membres de la fédération n'ont pas jugé que la réflexion les touchait, premièrement, puis,

deuxièmement, n'ont pas jugé que c'était quelque chose qu'il était important à traiter de notre côté.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères.

● (17 h 30) ●

**M. Bergeron:** O.K. Sur la question du «car surfing», puisque vous abordez la question, «car surfing», courses de rue, je fais du pouce sur la question de mon collègue de Chomedey, sur cette question-là on est pas mal en communion d'esprit, sur d'autres également, mais disons que, sur la question de l'amende de 100 \$, on a une préoccupation. Un jeune qui se livrerait à une course de rue... un jeune de 16 ans, 16 ans et demi, 17 ans qui se livrerait à une course de rue ou à une opération de «car surfing», croyez-vous raisonnable qu'on ne lui donne qu'une amende de 100 \$?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Bon, au niveau des amendes pour le «car surfing», l'augmentation des amendes, je crois que ça passe de 300 \$ et 600 \$ à 1000 \$, à 2000 \$, je ne me souviens plus trop, mais l'augmentation des amendes, comme je vous disais, ça semble une évidence, pour nous. Au niveau des 17... des moins de 18 ans, bon, je vais réitérer ce que j'ai dit tout à l'heure, je crois qu'il y a une balance qui se fait au niveau... Puis je n'appuie pas là... on n'appuie pas puis on n'est pas contre ça non plus, là, on n'a pas eu la réflexion, mais je crois qu'il y a une balance qui se fait au niveau des responsabilités puis des punitions qui sont données aux mineurs. Sauf que, je suis d'accord avec vous, là, le «car surfing» puis les courses de rue, c'est quelque chose qu'il faut vraiment éradiquer, il faut vraiment s'assurer que ça ne se passe plus en fait, là.

**M. Bergeron:** Quitte à devoir se montrer... Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y, M. le député.

**M. Bergeron:** Quitte à devoir se montrer plus sévère également à l'égard des moins de 18 ans. Peut-être pas, si je comprends bien votre raisonnement, peut-être pas au même niveau que les 18 ans et plus, mais peut-être de façon un peu plus élevée que le 100 \$ qui est fixé actuellement par la loi.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Bien, on n'a pas de position là-dessus, on n'a pas réfléchi à ça. Puis de toute façon je crois que ça touche une réforme qui serait autre à ça, là. Je crois que c'est une réforme du Code civil, si je ne me trompe pas, là, pour, au niveau des amendes, pour les moins de 18 ans. Mais on n'a pas eu la réflexion là-dessus, on n'a pas de position là-dessus.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères, ça va aller?

**M. Bergeron:** Ça va. J'ai terminé, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je vais donner la parole au député de Shefford. M. le député.

**M. Bonnardel:** Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Boucher. Je veux revenir sur les campagnes de sensibilisation que le gouvernement a mises en place autant par le fait d'alcool... on a vu des accidents avec la SAAQ, on a vu aussi... Il y a même un jeune, voilà deux, trois ans, qui avait eu un accident. Il a fait une course avec un copain, une Acura blanche, je ne sais pas si vous vous souvenez. On a demandé l'autorisation aux parents pour que... pour mettre ce vidéo à la télévision. C'était sur *YouTube*.

Ma question est simple. C'est sûr qu'entre 16 et 21 ans on se croit plus souvent qu'autrement invincible. Il y a eu des accidents chez nous, à Granby, une jeune fille qui est décédée. Elle était couchée dans le «hatchback» du véhicule. Le véhicule a capoté. Puis la question... bon, je pourrais vous en poser plusieurs, mais là c'est parce que je veux aller plus là-dessus. C'est que les campagnes de sensibilisation sont importantes. Pensez-vous vraiment que, de votre côté, dans ce groupe d'âge important, qui, bon, qui sont une des causes... un groupe d'âge qui est en relief pas mal avec une grande part des accidents ou de la mortalité qu'on a chez nos jeunes, que ces campagnes ont été productives ou qu'il y aurait d'autres façons de le faire? Est-ce qu'à l'école même on devrait peut-être donner un coup pour que ces efforts de sensibilisation soient plus persuasifs ou que la télévision elle-même a fait son... elle fait le travail vis-à-vis votre groupe d'âge?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** On n'a pas évalué ça. C'est sûr que, bon, au niveau de la témérité des jeunes, bon, je répète, là, ce n'est pas un absolu aux jeunes, la témérité non plus, mais, au niveau de la témérité des jeunes, bon, c'est sûr que la sensibilisation... Puis, comme je dis, je dis ça comme ça, là, la sensibilisation doit avoir une limite. Sauf que ce qui est vraiment un facteur important pour essayer que les jeunes soient moins téméraires, c'est les pairs, c'est-à-dire c'est le groupe, la gang, si je peux me permettre, entre guillemets, pour avoir utilisé un mot fréquemment utilisé. C'est vraiment ça qui peut avoir un effet fortement dissuasif. Puis je crois que montrer des vidéos comme ça sur Internet, à la télévision est un moyen qui peut permettre ça, qui peut permettre une prise de conscience par des amis qui eux convainquent leurs pairs, parce que je pense que se faire convaincre par ses amis, par ses pairs, c'est la meilleure solution pour les jeunes, la témérité. Bon, je répète, la témérité n'est pas absolue aux jeunes non plus. Sauf que je crois que cette mesure-là... pour le montrer à la télévision, sur *YouTube*, puis, bon, on connaît l'effet *YouTube*, là, l'effet *Facebook*, je crois que c'est des mesures qui peuvent aider.

**M. Bonnardel:** Parce que j'ai un jeune de 16 ans qui va avoir son premier véhicule cette année, puis c'est certain que j'apprends. Puis, tu sais, mes questions... je le fais comme dans mon rôle de père, mais une des approches... vous disez... vous dites qu'il faut ne pas appliquer la tolérance zéro pour les moins de 21 ans puis vous privilégiez plutôt une approche basée sur l'expérience. Moi, je me dis, tu as 20 ans, tu as 21 ans, tu as beau avoir passé ton permis de conduire obligatoire puis un probatoire,

peu importe la durée qu'il a, l'expérience, à 21 ans, même si ça fait trois ans, trois ans et demi que tu conduis, tu utilises ton véhicule, tu fais 5 000 km par année, 10 000, parce que tu es encore aux études, ça fait que, la plupart du temps, tu fais pas de grande route annuellement. J'ai un peu de misère avec cette approche-là où vous dites qu'il faut se baser sur l'expérience, parce qu'à 20 ans tu es à l'école encore, tu as une job d'été ou tu travailles en même temps, tu fais... Je ne le sais pas.

J'ai un petit peu de misère à me dire qu'il faut baser ça sur l'expérience et non l'âge. J'aimerais ça t'entendre, rapidement.

**La Présidente (Mme Doyer):** En conclusion, M. Boucher.

**M. Boucher (Julien):** Oui, en conclusion, moi, je vais à peu près vous réitérer ce que j'ai dit aux trois partis en fait, là, l'expérience est vraiment le facteur qui fait en sorte que les accidents peuvent se passer. Bon. Là, vous semblez parler de témérité, bon, au niveau des jeunes qui sont... peu importe l'expérience, sauf que, bon, vous parlez également des jeunes, des étudiants, des étudiantes qui peuvent avoir un travail. Je crois que ce genre de responsabilisation... responsabilisation là, pardon, du travail peut aider, sauf que, bon, ce n'est pas une mesure, là, c'est un effet sociétal. Sauf que, bon, je répète, c'est vraiment l'expérience qui fait ça. Puis, si on veut réduire la témérité des jeunes, ça se fait par la sensibilisation puis ça ne se fait pas par l'empêchement, parce que, s'ils ne sont pas téméraires au volant, ils vont être téméraires ailleurs, de toute façon. Mais ça, s'ils ne sont pas téméraires sur l'alcool, ils peuvent être téméraires ailleurs, au volant ou sur d'autres aspects.

Ça fait que je crois que ça se fait vraiment au niveau de la sensibilisation. Puis, au niveau de l'alcool au volant, combiné avec la sensibilisation, je crois que, basé sur l'expérience, il peut avoir des effets plus bénéfiques que basé sur l'âge.

**Une voix:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci beaucoup, M. Boucher, de votre présentation. Je pense que ça va contribuer à l'avancement des travaux de cette commission sur ce sujet. Bon retour chez vous, soyez prudent.

Et je vais ajourner les travaux jusqu'à 19 h 30. Merci de votre collaboration.

*(Suspension de la séance à 17 h 37)*

*(Reprise à 19 h 37)*

**Le Président (M. Huot):** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte et je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre la consultation générale et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous recevons ce soir le groupe Vivre en ville. Je demanderai aux personnes présentes de bien vouloir se présenter. Je rappelle à l'organisme que vous avez 10 minutes pour présenter la tenue de votre mémoire. Il y aura par la suite l'échange avec les parlementaires. Donc, la parole est à vous maintenant pour 10 minutes.

### Vivre en ville

**M. Turgeon (Alexandre):** Bonsoir. Alors, merci de l'invitation à nous entendre sur le projet de loi n° 71. Je suis accompagné de Jeanne Robin, qui est directrice générale adjointe de Vivre en ville, et Claudia Bennicelli, qui est chargée de projet dans l'organisation, qui a notamment participé à la rédaction du mémoire.

Alors, Vivre en ville, c'est un organisme national d'intérêt public, qui se préoccupe des questions d'aménagement du territoire et de transport, principalement. On fait la promotion du principe des collectivités viables, on fait les formations auprès des municipalités québécoises et on travaille en favorisant ce travail-là sur les collectivités viables... à travailler, à essayer de créer des milieux de vie davantage à l'échelle humaine. On aime à rappeler, lorsqu'on fait nos formations, une citation de l'architecte et urbaniste américain Andrés Duany, qui dit qu'à regarder la plupart de nos villes on pourrait penser que la première valeur de notre société, c'est que les voitures doivent être heureuses. Alors, nous, on pense qu'on doit faire nos milieux de vie pour les gens qui habitent ces collectivités-là et non pas pour... le mot que je ne dirai pas, «automobile».

Je tiens aussi... j'étais à Montréal aujourd'hui puis je lisais dans le métro que la ministre des Transports réclamait plus d'argent pour les transports en commun, lui souligner tout notre appui dans... d'ici l'adoption du budget pour qu'elle atteigne cet objectif-là. Je lui rappellerais, quand elle va discuter avec le ministre des Finances, que le premier ministre Jean Charest, en dernière campagne électorale, disait que ça allait prendre des investissements massifs en transport en commun. Et on est donc d'accord et on attend avec impatience ces investissements-là. Il faut réussir à refaire nos collectivités et développer massivement nos transports en commun.

Et je vais passer la parole à Jeanne pour le reste de la présentation, mais Jeanne va bien vous expliquer comment on pense qu'un meilleur aménagement du territoire et un meilleur investissement en transport collectif contribuent de façon importante également à améliorer la sécurité non seulement routière, mais la sécurité des différents usagers de nos espaces de vie. Merci.

● (19 h 40) ●

**Mme Robin (Jeanne):** Merci, Alexandre. Merci à tous de donner l'occasion à l'équipe de Vivre en ville de venir vous présenter son avis sur le projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière. Je voudrais commencer en disant que notre organisme partage l'avis de nombreux spécialistes en santé et en sécurité qui estiment que l'amélioration de la sécurité passe avant tout par la réduction du volume et de la vitesse de la circulation motorisée et également par l'amélioration des conditions pratiques des déplacements actifs, à savoir la marche et le vélo.

Donc, ce que nous proposons à la commission et au gouvernement, c'est de prendre le virage des transports viables pour améliorer durablement la sécurité de tous et notamment des usagers les plus vulnérables, et, prendre

le virage des transports viables, on estime que ça passe par trois mesures prioritaires. La première mesure, c'est d'orienter le Québec vers un mode de développement urbain qui réduise les besoins en déplacements motorisés, ce qui passe par le fait d'aménager des quartiers avec une densité plus importante, toujours à échelle humaine, et une mixité également sur le plan fonctionnel pour que des services de proximité soient accessibles à pied. La deuxième mesure importante, donc comme le soulignait Alexandre, c'est d'avoir des investissements massifs dans les réseaux de transport collectifs et également de mettre un moratoire à l'augmentation de la capacité routière et autoroutière, donc ces deux objectifs là dans l'objectif de réduire le volume de la circulation automobile. Et puis le troisième point, bien sûr c'est d'aménager... de réaliser des aménagements favorables au transport actif, et là on parle à la fois de réduire la vitesse de la circulation motorisée et de faire des aménagements spécifiques aux piétons et aux cyclistes.

Donc, je voudrais d'abord présenter en série un certain nombre de mesures qu'on pense... dont on pense qu'elles pourraient contribuer à faire des milieux plus favorables à la circulation des cyclistes et des piétons. Si vous voulez, on pourra revenir dans le détail sur ces mesures-là.

On pense d'abord que ce serait intéressant de s'inspirer au Québec aussi bien de la Charte du piéton, qui a été développée par la ville de Montréal, que du Code de la rue, qui a été développé en Belgique, pour des points, notamment pour donner la priorité aux piétons et non pas aux automobilistes, pour mettre en place une mesure de prudence, un principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables et puis d'autres mesures intéressantes qui sont contenues dans ces codes ou dans cette charte. Je précise ici, je suis toujours un petit peu mal à l'aise, à cause de mon accent, de prendre des exemples européens, mais je pense qu'il ne faut quand même pas se priver de s'en inspirer. Puis je veux juste préciser que je vis au Québec depuis huit ans, j'ai le droit de vote et j'ai soutenu abondamment Alexandre Bilodeau dans sa descente, donc. Alors...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Robin (Jeanne):** Sur le plan des autres mesures qu'on peut faire pour donc améliorer la situation des cyclistes et des piétons, on pense que c'est important de réduire la vitesse de la circulation automobile au moyen d'aménagements physiques et pas seulement en réduisant l'autorisation de vitesse, puisqu'on sait que réduire la vitesse autorisée n'a pas forcément d'impact sur la circulation et sur le comportement des automobilistes, alors que des aménagements physiques, oui.

On pense d'ailleurs sur ce plan-là que la démarche qu'a entreprise le ministère des Transports pour travailler sur un guide de détermination des limites de vitesse pour mettre à jour ce guide-là est une démarche très intéressante et puis qu'on soutient et à laquelle on est prêts à contribuer et on pense que, dans ce nouveau guide de détermination des vitesses, ce serait intéressant de s'inspirer de certaines recommandations pour la généralisation des zones 30. Je pense notamment aux recommandations du centre d'étude et de recherche sur les transports urbains qui recommande que... qui estime qu'environ 70 % des milieux urbains pourraient être en zone 30, également

pour ce qui est du déploiement de ce qu'on appelle zones de rencontre, où la vitesse est limitée à 20 kilomètres-heure. Sur le plan des aménagements toujours, on suggère à la commission de promouvoir le développement de davantage d'aménagements piétons, généraliser les trottoirs sur l'ensemble des rues, là où ce n'est plus forcément le cas en ce moment, et d'intégrer ces recommandations-là aux normes de construction routière, d'avoir des normes de construction routière plus adaptées aux milieux urbains et qui soient moins basées sur des aménagements actuellement comme pour les déplacements interurbains, et ça passe aussi par l'entretien prioritaire des aménagements pour les cyclistes et les piétons.

Pour les aménagements cyclables, on pense que ce serait important et c'est possible de s'inspirer de l'obligation, qui existe en France, de mettre au point des itinéraires cyclables lorsqu'on aménage une nouvelle voie ou lorsqu'on rénove une nouvelle voie en milieu urbain et là on parle d'aménagements cyclables qui soient bien sûr adaptés à la morphologie de la route, au débit de la circulation et à la vitesse de la circulation. Donc, bien entendu, dans une zone 30, par exemple, on n'a pas besoin d'aménagement cyclable spécifique.

Il y a également deux points sur lesquels Vivre en ville souhaitait insister dans le cadre de cette consultation. Le premier, c'est... ça concerne le virage à droite au feu rouge, dont on pense que c'est une mesure qui a fait la preuve qu'elle diminuait la sécurité des usagers les plus vulnérables. On l'a vu encore la semaine dernière à Québec, avec un accident qui a eu lieu sur... en tout cas sur le boulevard Hamel. Donc, on pense que vraisemblablement le virage à droite au feu rouge est en cause dans la mort d'une personne âgée. Et de toute façon le nombre d'accidents est en augmentation constante depuis la mise en place de cette mesure-là. Donc, on recommande de revenir sur cette mesure-là.

Et l'autre point sur lequel on souhaitait attirer l'attention de la commission, c'est sur la mesure qui vise à rendre obligatoire le port du casque pour les cyclistes âgés de 12 ans et moins. Ce n'est pas un domaine dans lequel Vivre en ville a l'habitude de se positionner. On n'est pas un organisme de défense des cyclistes, mais par contre on pense que les déplacements à vélo font partie du fait de développer des collectivités à échelle humaine et que cette mesure risque de donner l'impression que de se déplacer à vélo, c'est dangereux, et donc d'aller complètement à l'encontre de la stratégie gouvernementale actuellement, qui est de favoriser les déplacements actifs pour des raisons de santé et également en faveur de l'environnement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. On estime que c'est une mesure qui n'améliore pas significativement la sécurité ni des cyclistes, ni des piétons, ni des autres usagers de la route et puis qu'elle détourne en fait de la vraie question, qui reste vraiment l'augmentation de la circulation en voiture, et la vitesse, et la difficile cohabitation entre les usagers vulnérables et la circulation automobile.

**Le Président (M. Huot):** ...Mme Robin, juste pour vous informer, il vous reste un peu moins d'une minute.

**Mme Robin (Jeanne):** Oui. Donc, c'est les points sur lesquels on souhaitait attirer l'attention de la commission, et on est, bien entendu, prêts à recevoir vos questions.

En conclusion, je voudrais juste rappeler que, pour nous, ce qui est important, c'est d'agir sur les vrais enjeux de sécurité qui sont réduire le volume et la vitesse de la circulation automobile et développer plus largement des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons. Je vous remercie.

**Le Président (M. Huot):** Merci beaucoup. Je reconnais maintenant la ministre des Transports.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, merci beaucoup à l'organisme Vivre en ville. Alors, M. Turgeon, Mme Robin... je n'ai pas le nom, je m'excuse. Madame?

**Une voix: ...**

**Mme Boulet:** Bencicelli. Alors, merci beaucoup d'être avec nous. Alors, on est très heureux de recevoir vos commentaires parce que c'est comme quelque chose de très différent des organismes que nous avons reçus, à ce jour.

Je vais, si vous me permettez, je vais, d'entrée de jeu, aller sur la vitesse, là, parce que vous demandez de fixer la limite de vitesse à 30 km/h sur les rues locales. C'est bien ça, je ne me trompe pas? Alors, vous savez que, dans le dernier projet de loi, on a autorisé, on a permis aux villes. Déjà, on a fait un grand pas, on a permis à la ville de Montréal d'abaisser sa limite, partout sur son territoire, à 40 km/h, donc on est passés de 50 à 40. Bon, est-ce qu'il faudrait aller encore plus loin, ce qu'on a demandé à la Table québécoise de la sécurité routière, à l'équipe de M. De Koninck? Il y a un comité qui se penche actuellement sur les limites de vitesse à l'intérieur des municipalités, quelles devraient être les règles, et il va nous faire éventuellement des recommandations. Alors, là-dessus, je vous le dis, on est tout à fait d'accord avec ce que vous amenez, c'est que, dans le réseau routier local, municipal, il faut qu'il y ait des limites de vitesse qui répondent aux besoins des citoyens. Quand on est près d'une école, quand on vit dans des milieux où il y a, tu sais, des jeunes quartiers où il y a beaucoup de jeunes familles, là...

Alors, peu importe le contexte, quand on est en milieu urbain, à la proximité des rues, et des maisons, puis des enfants qui circulent, alors on est... on a là-dessus la même préoccupation que vous. Et, si la table nous dit qu'il faut aller encore plus loin, bien, regardez, on aura cette ouverture-là. Là-dessus, là, je pense qu'il n'y a personne qui peut s'opposer à ça. Si vous voulez qu'on parle un peu du virage à droite, Carl est avec moi, Carl est le spécialiste en sécurité routière au ministère, mais peut-être qu'on pourrait... peut-être même que vous aimeriez avoir des réponses, peut-être ce serait intéressant aussi pour votre organisme.

Moi, je vais juste y aller, dans un premier temps, de deux petites questions. Alors, pour le vélo, alors, oui, on y croit, nous, il y a la route verte qui se développe au Québec, on a plus de 4 000 km de route verte qui sont finis, complétés, 94 % du trajet, 126 millions de dollars ont été mis sur la route verte au Québec, à ce jour. Et, quand on refait une route, qu'elle soit municipale ou une route même supérieure, et qu'on doit y inclure... on regarde toujours s'il faut inclure une route, une piste cyclable pour s'assurer de prendre un accotement, de le mettre plus large et de le mettre sécuritaire.

Alors, ça aussi, ça fait partie de nos préoccupations. Il y a le réseau routier municipal qui développe sa propre route verte ou ses pistes cyclables, mais, nous, quand on agit ou on intervient sur le réseau routier supérieur, on a cette préoccupation-là aussi d'y inclure une piste cyclable, là, qui soit bien intégrée au réseau et qui soit totalement sécuritaire. Alors, quand on intervient sur une route, c'est toujours une de nos préoccupations.

● (19 h 50) ●

Maintenant, je vais y aller avec le casque à vélo. J'aimerais juste savoir, parce que vous dites que ça va entraîner une baisse de la pratique du vélo, et pourtant il y a des études qui sont réalisées dans certaines provinces, qui démontrent le contraire, alors sur quelle base ou sur quelle étude vous vous appuyez pour dire que... parce qu'on nous a expliqué tantôt... Vélo Québec nous avait sorti deux études, et on a eu l'Institut de la santé publique qui est venu nous dire cet après-midi que finalement les études n'avaient pas pris tous les éléments en considération et qu'il y avait eu une baisse pendant les deux premières années, puis qu'après on était revenu à la normale, puis que l'étude avait été faite. Au départ, on avait mesuré les vélos dans deux grandes villes et après, quand on a fait les nouveaux paramètres, on a étudié juste la situation dans une seule ville. Donc, le nombre de vélos, de façon systématique, baissait, alors. Parce que tous les autres intervenants qui sont venus nous voir, à part Vélo Québec, ont semblé nous dire que ça maintenait l'activité du vélo au même niveau, que ça n'avait pas de facteur ou que ça n'avait pas d'influence sur le nombre d'usagers du vélo, alors.

Parce que je suis étonnée. Parce qu'on peut faire du vélo en ville, mais je ne peux pas comprendre qu'on n'ait pas intérêt ou qu'on n'ait pas à coeur de protéger nos petits enfants de risques de traumatismes crâniens, qui sont très fréquents dans les accidents de vélo.

**Mme Robin (Jeanne):** Bien, d'abord, on veut préciser qu'on n'est pas du tout contre le port du casque à vélo. Je pense que là-dessus on est tout à fait en faveur d'une promotion du casque. Par contre, passer à une interdiction de circuler à vélo quand on ne porte pas de casque, on pense que c'est une mesure... c'est... en fait, c'est une interdiction. Si on ne porte pas de casque, c'est ça... c'est à ça que ça revient, si on est obligé de porter un casque pour se déplacer à vélo. Mais, c'est ça, nous, on est tout à fait en faveur d'activités de promotion, de mesures de sensibilisation à l'importance de porter un casque et puis bien, effectivement, on a lu la littérature et on se base sur certaines études qui ont été faites, notamment en Australie, qui montrent qu'il y a eu une diminution. Je pense que tout le monde se base un petit peu sur les mêmes études. J'ai été assez intéressée aussi de lire le mémoire de CAA-Québec, qui a fait un sondage auprès de ses membres pour savoir si ses membres accepteraient de porter un casque et continueraient à se déplacer à vélo, puis de savoir...

Une voix: ...

**Mme Robin (Jeanne):** Oui, c'est des adultes, mais enfin on peut imaginer que, du côté des enfants... enfin, ça reflète assez bien l'opinion de... en tout cas que le fait que 18 % des cyclistes actuels renonceraient à utiliser leurs vélos si le port du casque était devenu obligatoire... fait

qu'on a une inquiétude face au signal qui est donné, que faire du vélo serait dangereux.

**M. Turgeon (Alexandre):** Et, si je peux compléter, les... vos homologues français au... qui s'occupent de transport en France ont le même discours que nous sur la question. En fait, pour citer un spécialiste français du CERTU, qui vient régulièrement rencontrer les gens dans votre ministère, il faut savoir que c'est plus dangereux de mourir du fait qu'on ne pratique pas le vélo que de mourir parce qu'on ne porte pas un casque en vélo.

Et fondamentalement c'est ça, le message. Et, quand dans le mémoire on dit... on envoie le message que pratiquer le vélo, c'est imperturbable, en forçant le port du casque, c'est là le message fondamental. Et, moi-même, je porte un casque à vélo quand je vais porter mes filles à la garderie six mois par année en utilisant le vélo, mais c'est pour... je sais que, si je ne fais rentrer dedans de travers, ce n'est pas ça qui va m'empêcher de mourir, qu'il faut avoir une pratique sécuritaire du vélo en tout temps puis que le casque, ce n'est pas un char d'assaut comme le devant d'une locomotive qui est imperturbable quand elle frappe un orignal, là. Alors, c'est juste un casque, et il faut... Et juste pour un exemple qui, pour nous, est... on est très content que la ville de Montréal ait implanté cette année le Bixi. C'est un succès phénoménal. Imaginez l'impact sur l'utilisation du Bixi si demain matin il fallait obliger le port du... avoir un port du casque obligatoire. Attacher un casque que le monde va se passer à la queue leu leu, alors que chaque vélo est utilisé en moyenne huit fois par jour, je ne pense pas que c'est réaliste, là.

Il faut qu'on évite ce genre de mesure là. Nous, on pense qu'il faut, comme dans bien d'autres cas, favoriser la sensibilisation. Oui, favoriser, encourager l'usage du casque à vélo. Mais je pense qu'il faut juste mesurer le message pour ne pas que les gens pensent qu'ils ont une fausse sécurité quand ils portent un casque et qu'ils sont extrêmement en danger quand ils n'en portent pas.

**Le Président (M. Huot):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Oui. M. Turgeon, le Bixi, c'est 14 ans et plus, dans un premier temps, et le CAA, c'est tous des membres adultes, alors on ne peut pas comparer. On n'a pas... Il n'y a pas personne qui a parlé d'avoir l'intention de réglementer pour tous les usagers. Alors, ce n'est pas ça, le débat.

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui, je sais, on en a discuté entre nous. Mais pour nous...

**Mme Boulet:** Ce n'est pas ça, le débat. Mais laissez-moi terminer.

**M. Turgeon (Alexandre):** ...c'est un doigt dans l'engrenage, là.

**Mme Boulet:** Laissez-moi terminer. Et, quand vous me dites: C'est juste un casque, puis ça ne peut pas sauver des vies, là, bien il faudrait entendre tous les médecins, tous les spécialistes qui sont venus ici venir nous dire, là, à quel point un traumatisme crânien, ça pouvait apporter des lésions importantes puis nuire à l'apprentissage d'un enfant. Alors, sincèrement, vous devriez lire ces

mémoires-là. Ça serait, je pense, très intéressant pour vous autres. Alors, je vais laisser la parole à mon collègue. Merci.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci. Bonjour. Merci d'être là. J'ai juste deux petites questions pour vous.

La première. Vous êtes contre... c'est-à-dire, vous êtes pour la modification, dans votre mémoire, du contresens. Bon. Je peux comprendre ça à Montréal, pistes cyclables, etc. Vous n'avez aucune réserve pour cette modification-là partout en province? Je ne sais pas, vous avez fait une réflexion relativement à ça, parce qu'on a entendu effectivement, dans les gens qui vous ont précédé, certains commentaires justement au contresens cycliste. Et, compte tenu du fait que dans la province la grande majorité des cyclistes se retrouve dans les grands centres, je pense à Montréal, entre autres, et à Québec, et aux autres grandes villes, donc je veux vous entendre là-dessus.

Puis, la deuxième des choses, je voudrais vous entendre, vous vous êtes sûrement penchés... comment on pourrait améliorer? Parce que je regardais, il y a deux semaines, je comprends que c'est en Ontario, mais, une fin de semaine, cinq morts à Toronto, des piétons écrasés sur des intersections. Y a-tu un cheminement ou y a-tu une réflexion que vous avez faits chez vous pour comment on pourrait améliorer la cohabitation piétons, cyclistes, autos? De quelle façon est-ce que vous voyez ça, au niveau de votre organisme?

**Le Président (M. Huot):** M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je vais... D'abord, moi, j'ai été agréablement surpris qu'on proposait de permettre aux municipalités d'instaurer le contresens à vélo dans les sens uniques.

J'écoutais votre question puis je réfléchissais. Quelles villes québécoises, à travers le Québec, ont des sens uniques? Puis c'est souvent dans les quartiers centraux des grandes villes. Donc, à Trois-Rivières, à part le centre-ville, boulevard des Forges, je n'en voyais pas beaucoup, là, de sens uniques. Donc, c'est une problématique, de toute façon, de quartiers proprement urbains, centraux, souvent des quartiers anciens, là où les rues ont été faites à une époque où les largeurs étaient plus étroites que les normes de conception d'aujourd'hui. Donc, nous, absolument... Moi, j'ai connu cette mesure-là, qui a été adoptée notamment en France il y a 18 mois. Ça fait que j'étais agréablement surpris que de voir que c'est déjà là dans un projet de loi. Nous, on pense que c'est une excellente mesure.

Pour ce qui est de votre autre question, bien je reprendrais ce sur quoi j'ai fini sur la première partie de votre question, sur les normes de conception des routes, qui sont beaucoup trop... sont beaucoup trop larges, aujourd'hui, les normes de conception de route. Si vous allez dans le quartier Lebourgneuf, à Québec...

**Une voix:** Dans le comté de Vanier.

**M. Turgeon (Alexandre):** ...dans le comté de Vanier, où une...

**Une voix:** ...

**M. Turgeon (Alexandre):** Non, mais c'est parce que c'est les... Je trouve c'est les plus beaux exemples de rues où on pourrait circuler à six autos de large mais qui sont faites pour circuler à deux autos, une auto dans chaque sens. Ils sont d'une largeur démesurée. Vous connaissez sans doute le projet de la Cité verte, à Québec. Le promoteur a eu toutes les misères du monde à vouloir avoir une trame de rue de la même largeur que la trame de rue qui existe déjà dans le quartier Saint-Sacrement, qui n'est pas des rues particulièrement étroites. Alors, c'est fondamentalement nos normes de conception de rues qu'il faut revoir. Et c'est là que le ministère, à notre sens, il a un rôle sur des guides de conception des routes et des normes qui tendent à réduire la largeur des rues. Plus que, les rues, on les fait étroites, plus qu'on envoie un message à l'automobiliste que naturellement il va ralentir, parce que son environnement, son champ visuel va être plus étroit, puisque, parce qu'on rend la chaussée plus étroite, qu'on va permettre d'aménager des espaces sécuritaires pour les piétons, pour les cyclistes.

Peut-être, Jeanne, tu peux compléter, mais, moi, à mon sens, c'est dans cette direction-là qu'on doit encourager les municipalités à aller. Et en plus ça coûte tellement moins cher d'avoir des normes de conception des routes qui favorisent des routes plus étroites.

Ça coûte cher au mètre carré, une route. Alors, si on est capable de faire des rues, eh, on pourrait... on peut diviser facilement par trois plusieurs normes appliquées dans la majorité des villes québécoises. C'est vous dire l'exagération sur la largeur, là. C'est à croire qu'ils ont besoin que la charrue qui enlève la neige soit capable de faire deux «U-turns» à tous les 500 mètres, là, sur une chaussée. Alors, il faut qu'on revienne à une échelle plus humaine, plus à l'échelle du piéton. Et plus on va continuer de faire des rues larges, bien, plus qu'on va favoriser une circulation extrêmement rapide sur nos routes puis que, comme parent, on va avoir envie de sortir le bazooka, qu'heureusement on n'a pas, pour tirer les automobilistes qui roulent à 70 km/h sur les rues résidentielles.

● (20 heures) ●

**Le Président (M. Huot):** Mme Robin, vous voulez compléter?

**Mme Robin (Jeanne):** Oui. Sur le plan d'améliorer la cohabitation entre piétons et automobilistes, notamment à la traversée des intersections, il y a plusieurs améliorations qu'on peut apporter et qu'il faudrait apporter non pas à une intersection ponctuelle, par exemple, devant une école, mais il faudrait faire en sorte que ces aménagements-là rentrent dans les normes de conception routière en milieu urbain, dès qu'on se trouve dans un quartier résidentiel, dès qu'on se trouve dans un quartier commercial, faire en sorte que, par exemple, la traversée des intersections soit plus facile pour les piétons, parce qu'il y a des avancées de trottoir, parce qu'il y a un surélévement de la chaussée au moment de traverser l'intersection, toutes des mesures qui font en sorte de signaler à l'automobiliste qu'il arrive à un endroit où il va croiser des piétons... et pas seulement avec un panneau qui annonce: Traversée d'enfants qui se rendent à l'école, mais simplement par l'aménagement. En fait, il faudrait faire en sorte que, quand on se déplace en voiture, les panneaux ne viennent que confirmer ce que la géométrie de la rue indique, à savoir on est dans un milieu résidentiel, on est dans un milieu commercial, il

y a des piétons qui traversent régulièrement, les trottoirs sont larges, les trottoirs avancent sur la chaussée, au lieu de s'effacer à l'endroit de l'intersection. Des mesures de ce style-là.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je compléteraient en disant qu'il y a un intérêt grandissant pour les villes québécoises sur les concepts d'écoquartier. Et les écoquartiers européens, dont on montre les exemples dans différentes conférences, ils sont composés souvent, là, par une artère collectrice qui sert d'artère principale au coeur du quartier, une artère zone 30, et avec, pour desservir les différentes résidences, des rues partagées, donc des rues à jouer, là, de souvent quatre à cinq mètres de chaussée, où on circule, maximum, à 20 km/h. Je vous jure que, dans un environnement comme ça, là, on n'en compte pas un, accident par année, que ce soit entre deux véhicules ou avec un piéton ou avec un cycliste. C'est parce que... et ça, je profiterais de l'occasion pour rappeler, oui, de permettre aux municipalités de baisser leur vitesse, c'est un pas dans la bonne direction, mais permettez-le... permettez-leur, s'il vous plaît, de réduire à 30. Le CERTU a fait des études là-dessus pour montrer à quel point ce n'est pas significatif de baisser de 50 à 40 et qu'il faut baisser à 30, parce que, s'il y a une collision à 30 km/h, on a un risque de décès avec un piéton de 7,5 %; à 40, on est déjà rendu à 37,5 %.

Alors, c'est significatif comme différence et c'est pour ça que 30, c'est le temps de réaction. On a cinq mètres... ça nous prend cinq secondes pour peser sur le frein puis sept mètres encore pour arrêter. C'est toute une différence par rapport au 26 mètres au total que ça prend quand on roule à 50 km/h. Alors, c'est en ce sens-là que, oui, on... Et, moi, mais, je m'excuse, mais, le groupe sur la sécurité routière, je ne sais pas c'est qui, leur conseiller en matière de transport, mais on veut les rencontrer parce que...

**Une voix:** Il est là.

**M. Turgeon (Alexandre):** ...mais des zones 40, des zones 40, pour nous, ce n'est pas la solution, et on veut les encourager à recommander des zones... de permettre minimalement aux municipalités des zones 30.

**Mme Boulet:** ...

**M. Turgeon (Alexandre):** Ils ont le droit?

**Mme Boulet:** ...alors, première des choses.

**M. Turgeon (Alexandre):** Super.

**Mme Boulet:** M. le Président.

**Une voix:** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Je vais demander l'autorisation à l'opposition, si vous me permettez. J'ai le spécialiste en sécurité routière peut-être pour répondre à certaines... tu sais, pourquoi les rues sont larges. Est-ce que ça... Est-ce qu'on a...

**Le Président (M. Huot):** J'ai besoin du consentement de tout le monde pour autoriser le monsieur à prendre la parole.

**M. Bergeron:** Bien, moi, ça me va, mais il reste combien de temps, là?

**Le Président (M. Huot):** Il reste huit... un petit peu moins que huit minutes.

**M. Bergeron:** Ah, oui, oui, il n'y a pas de problème.

**Mme Boulet:** Carl est le spécialiste autant sur le virage à droite et puis sur la conception des routes.

**M. Bergeron:** Je me disais, justement. Tout à l'heure, vous étiez sur le point de l'inviter à prendre la parole sur le virage à droite, ça fait que...

**Mme Boulet:** Alors, peut-être que ce serait...

**Le Président (M. Huot):** Parfait. Alors, M. Carl, je vous invite à vous identifier puis je vous cède la parole.

**M. Bélanger (Carl):** Merci. Oui. Carl Bélanger. Je suis chef de service au ministère des Transports, Service d'expertise et en sécurité routière, donc.

Oui, je voudrais revenir sur quelques points, dont notamment la détermination des limites de vitesse. Effectivement, il y a eu un changement important en 2007. Le changement, ce qu'il permet, pour clarifier la situation, c'est aux municipalités de pouvoir faire des modifications à leurs limites de vitesse sans demander l'approbation du ministère. Le ministère se conserve un droit de désaveu. Et donc la demande des municipalités peut être à l'effet de baisser une limite de vitesse à 40 ou à 30, c'est selon. C'est la municipalité qui choisit. Évidemment, le droit de désaveu va être exercé dans des situations où le ministère va considérer que, la limite de vitesse qui est proposée, soit qu'elle est beaucoup trop haute soit qu'elle est beaucoup trop basse et qu'elle constitue un danger pour la sécurité.

En parallèle à ça, ce qui a été développé au niveau des normes pour aider les municipalités à rendre ça plus facile, c'est le concept de secteur, qui est actuellement utilisé à Montréal, et donc c'est le choix de Montréal d'utiliser la vitesse de 40 km/h, puisqu'ils considèrent que c'est ce qui est le plus pertinent pour leurs milieux. C'est carrément un choix de la municipalité. Et la même dynamique, la même procédure s'appliquent pour l'ensemble des municipalités du Québec qui peuvent faire des modifications des limites de vitesse. L'avantage du concept de secteur, c'est qu'on peut maintenant le faire à l'échelle de quartiers globaux. Et donc on rejoint exactement les préoccupations que, dans les quartiers résidentiels, effectivement la priorité va aux piétons, va aux cyclistes, va à l'usager local et non au transport automobile, au transport motorisé. Donc, il y a eu des modifications légales, des modifications aux normes. En parallèle, on a produit un dépliant pour assister les municipalités dans ce qui pourrait être adéquat pour les différentes limites de vitesse. Il y a du 30 km/h qui est dans ça, effectivement. Et donc ça montre toujours le concept de cohérence qui est vraiment fondamental au niveau des limites de vitesse, s'assurer... On sait, tout le monde, que ce n'est pas seulement le panneau qui va modifier le comportement du conducteur, c'est vraiment l'environnement routier qui lui parle.

En parallèle à ça, on a aussi une démarche qui est beaucoup plus de fond au niveau de la Table québécoise

de la sécurité routière, le groupe Vitesse, où il y a un projet de recherche avec l'Université de Sherbrooke, où on regarde, de façon vraiment très détaillée, très pointue, l'ensemble des modifications autant européennes que ce qui se fait ici, au Québec, ou aux États-Unis, partout au Canada pour voir de quelle façon effectivement on peut prendre les bons coups qui sont faits depuis plusieurs décennies en Europe, depuis moins longtemps ici, au Canada, au Québec, et de quelle façon on peut intégrer ça, oui, à nos grands espaces, d'une part, à notre bâti qui a été fait avec certaines caractéristiques à une époque où on n'avait pas les connaissances qu'on a aujourd'hui, d'autre part, et aussi, on ne peut pas le négliger, au climat qu'on a ici, au Québec. Oui, je comprends qu'on est peut-être pas obligés d'avoir des «U-turns» à tous les coins de rue, mais, d'un autre côté, quand on parle aux responsables des réseaux routiers municipaux qui sont à la table québécoise, leurs préoccupations sont bien grandes par rapport au besoin d'espace pour le déneigement, et ça, on doit nécessairement en tenir compte dans le contexte qu'on a ici.

Et donc, c'est cet ensemble d'éléments-là dans lequel on évolue actuellement et qui va, je vous dirais, dans le même sens. Et d'ailleurs, quand Mme Boulet a annoncé, le 30 novembre, au dépôt du deuxième rapport de la table, les mesures prioritaires, il y en avait une qui consistait précisément sur celle-là, la priorité accrue aux piétons, aux cyclistes, c'est-à-dire d'aller vers la démarche de Code de la rue, et ça, ça a été rendu public, et c'est une préoccupation sur laquelle on planche de plus en plus avec les trois recommandations du rapport de la table en novembre, le 30 novembre 2009, qui sont vraiment à l'effet d'aller dans ce sens-là, plus, autant au niveau de la planification, de la conception, de l'exploitation du réseau, s'assurer qu'on satisfasse les besoins de tous les usagers.

**Mme Boulet:** ...

**M. Bélanger (Carl):** Oui. Mme Boulet me parle du VDFR. Effectivement, on peut revenir là-dessus aussi. Le VDFR, on le sait tous, est en place au Québec depuis le 13 avril 2003. Il y a eu beaucoup de travail qui a été fait avant et au moment de l'implantation. Des analyses qu'on avait regardées, on s'attendait d'avoir autour de 1 % d'accidents qui pourraient être attribuables au virage à droite au feu rouge. Ce qu'on a constaté, c'est qu'on est actuellement, aujourd'hui, à 0,23 %, c'est-à-dire 2,3 sur 1 000 accidents, ce qui est en deçà... beaucoup en deçà de ce qu'on s'attendait d'avoir, d'une part. Quand on regarde les accidents, la très grande majorité, et je comprends qu'il y a des faits isolés, mais la très grande majorité, ce sont des dommages matériels seulement, parce qu'évidemment les accidents arrivent à vitesse plus restreinte. Oui, il y a eu une certaine augmentation au tout début, mais l'augmentation était beaucoup attribuable au fait qu'il y avait un nombre beaucoup plus élevé de carrefours qui s'ajoutaient dans les premières années d'implantation. Ce qu'on regarde quand on compare 2009 à 2008, le nombre d'accidents a diminué.

Bon. Une fois qu'on a dit ça, c'est certain, je ne suis pas en train de dire quand même qu'on voit tous des comportements uniquement responsables quand on effectue cette manœuvre-là. Il y a évidemment place à l'amélioration. Et là ce que le ministère a décidé, c'est qu'en 2010 il allait y avoir une campagne de sensibilisation au niveau des comportements. On le sait tous, il y a toujours besoin

de faire des rappels pour s'assurer d'avoir des comportements responsables. Et donc, en 2010, on juge que c'est le temps de faire un bon rappel au niveau d'une campagne de sensibilisation sur la façon sécuritaire d'effectuer la manœuvre de virage à droit au feu rouge.

**Le Président (M. Huot):** Mme la ministre, est-ce que vous vouliez compléter?

● (20 h 10) ●

**Mme Boulet:** Ça va. Non.

**Le Président (M. Huot):** Ça va?

**Mme Boulet:** Bien, ça va. Au moins vous dire qu'évidemment, là, le travail que vous faites, on y croit, puis c'est... on va travailler également dans le même sens que vous parce qu'il faut donner plus de place, il faut diminuer la place de l'automobile. Et, on l'a vu dans l'enquête origine-destination, la première fois en 40 ans que la place... même si l'automobile a augmenté de 10 % au cours des cinq dernières années, sa part modale a diminué, le nombre de voitures en déplacement a diminué. Donc, c'est... on vient de renverser la tendance; augmentation des transports collectifs de 15 %, la part modale est passée de 22 % à 25 %. Alors, je pense que ça démontre, là... il y a eu des investissements majeurs au cours des dernières années.

Alors, je pense qu'il y a un engagement qui est là, qui est réel, qui est concret et qu'on souhaite tous aller dans le même sens que, vous, vous travaillez au quotidien. Et, vous, vous êtes peut-être à une extrémité. On essaie de s'y rendre tranquillement pas vite, à ce que vous souhaitez comme monde idéal, comme réseau idéal sur le grand territoire. Merci.

**Le Président (M. Huot):** Merci, Mme la ministre. Je reconnais maintenant M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci, M. le Président. Merci de votre présentation. Je crois que vous avez réussi à faire la démonstration, si tant est qu'il y avait besoin de la faire, que le meilleur moyen, la meilleure façon de s'assurer d'améliorer le bilan ou de réduire le nombre d'accidents impliquant des piétons, des cyclistes et des véhicules automobiles, c'est de réduire le nombre véhicules automobiles puis de réduire la vitesse des véhicules automobiles. Et, dans ce sens-là, je joins ma voix à la vôtre pour appeler de tous mes vœux des investissements plus importants encore dans les transports collectifs. Alors, si la ministre réussit à obtenir ce qu'elle demande de la part du gouvernement, nous en serons évidemment des plus ravis, il va sans dire.

Quant à la route verte, bon, évidemment on ne peut pas nier les avantages indéniables d'avoir des infrastructures comme la route verte au Québec, qui permet effectivement des déplacements de façon plus sécuritaire entre les différentes localités, qui favorise l'écotourisme. C'est certainement souhaitable. Mais il n'en demeure pas moins que, moi, j'étais ravi d'entendre la ministre nous dire tout à l'heure que le ministère a toujours, et je dis bien «toujours», à l'esprit d'installer, lorsqu'il y a une infrastructure, une piste cyclable. Alors, je vais avoir une petite discussion, je pense, en privé avec Mme la ministre parce que j'ai... je dois brandir la croix et la bannière pour faire

installer une piste cyclable sur la rue Principale, à Saint-Roch-de-Richelieu, qui est également une route provinciale, et c'est risquer sa vie littéralement que de se promener à bicyclette sur l'accotement en gravelle sur la rue Principale. Et le ministère nous invoque continuellement des taux de circulation automobile pour justifier. Il faut, imaginez, il faut que le taux de circulation automobile soit au-dessus d'un certain seuil pour justifier l'installation d'une piste cyclable. Alors, moi, je veux bien que la ministre nous dise que le ministère a toujours à l'esprit l'installation d'une piste cyclable, mais manifestement, en milieu urbain, ce n'est pas toujours aussi simple que cela.

Puis, moi, ce que je comprends de ce que vous nous dites, c'est que c'est bien beau, la route verte, pour relier les différentes localités les unes avec les autres, mais votre organisme, c'est Vivre en ville et non pas vivre entre les villes et que ce que vous souhaitez, au fond, c'est qu'il y ait des aménagements au niveau urbain qui vont faire en sorte de réduire la circulation automobile puis de réduire la vitesse des véhicules dans les milieux urbains. Puis ça, ça va nécessiter effectivement des aménagements, des aménagements physiques dans les municipalités pour permettre effectivement de donner une plus grande place aux piétons, aux cyclistes et aux adeptes des autres transports, modes de transport actifs.

J'ai trouvé énormément de similitudes entre votre mémoire et celui de Vélo Québec, à plusieurs égards, notamment sur la question du Code de la rue. Sans vouloir paraphraser les gens de Vélo Québec, je dirais que le message... du moins le message que, moi, j'ai compris de Vélo Québec, c'est que la question du casque, c'est bien sûr une préoccupation. Ni Vélo Québec ni vous n'êtes opposés au port du casque, mais c'est comme de s'attaquer à une fausse cible. Alors qu'on devrait effectivement éviter les contacts entre les véhicules automobiles et les cyclistes, là on est en train d'essayer de faire en sorte que l'accident, lorsqu'il survient, soit le moins dommageable possible plutôt que de prévenir l'occurrence d'accidents. Et je pense que ce que vous souhaitez, c'est effectivement de faire en sorte de prévenir, autant que faire se peut, l'occurrence d'accidents et non pas chercher à en minimiser les impacts lorsqu'ils surviennent.

Ça amène évidemment un changement de philosophie. On sait que les changements de philosophie au ministère des Transports, ce n'est pas toujours évident. Il faut penser non pas en termes de Code de sécurité routière, mais en termes de Code de la rue et faire en sorte de redonner la pleine place ou la première place aux véhicules, aux piétons... puis aux véhicules, aux modes de transport plus vulnérables, et ça, ça implique des changements.

J'aurais une question concernant une recommandation, que Vélo Québec nous avait faite, par rapport justement à la disposition du projet de loi n° 71, qui vise à permettre aux municipalités d'autoriser la circulation à contresens, dans un sens unique, pour les cyclistes. Vélo Québec disait: Pourquoi permettre aux municipalités de le faire et non pas en arriver à un cadre général d'application sur l'ensemble des sens uniques au Québec? Alors, au fond, c'est de dire: Pourquoi est-ce que, dans tel sens unique à Montréal, il y aurait une permission à contresens; dans tel autre sens unique à Montréal, il n'y en aurait pas; à tel sens unique à Québec, il y aurait une permission? Tel autre sens unique, il n'y aurait pas.

Pourquoi ne pas définir une espèce de cadre général s'appliquant à tous les sens uniques? Comment réagissez-vous à une proposition comme celle-là?

**Le Président (M. Huot):** Ce sera Mme Robin?

**Mme Robin (Jeanne):** Oui. En fait, pour rebondir sur ce que disait Alexandre tout à l'heure, au fait que ça fait 18 mois en France que les contresens cyclables sont mis en place, je préciserai juste que ça a été un travail assez long, et en fait il y a plusieurs municipalités qui ont joué le rôle de municipalités pilotes et qui ont commencé à mettre en place des contresens cyclables, enfin autoriser les cyclistes à rouler à contresens avec bien sûr toujours une signalétique qui indique qu'il y a des cyclistes à contresens à la fois pour les vélos et pour les automobilistes.

C'est important de mettre en place cette mesure-là dès que l'environnement le permet, en fait. Et, à notre sens, c'est une très bonne chose de commencer par donner l'autorisation aux municipalités de le faire. Et probablement, très rapidement, il y a des municipalités qui vont le faire, parce qu'on sait que c'est important puis c'est intéressant puis pour la vitalité des centres-villes ça peut être particulièrement intéressant, et probablement qu'assez rapidement on va avoir assez de recul pour pouvoir dire que... pour pouvoir établir plus clairement dans quel cas il faut le rendre systématique. Et, par exemple, en Europe maintenant, dans l'ensemble des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, la circulation à contresens des cyclistes est autorisée partout, c'est-à-dire qu'on est passé justement de l'autorisation à une municipalité d'autoriser un contresens cyclable à la systématisation de la circulation à contresens des cyclistes. Et vraisemblablement c'est ça qui va se passer ici aussi. Après, on ne parlera pas d'échec.

Mais c'est sûr qu'il ne faut pas s'arrêter à quelques projets pilotes, ce qui risquerait d'être le cas si on se limitait à ça. Mais ça a vraiment été le processus en Europe.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** M. le Président, sans vouloir encore une fois paraphraser les gens de Vélo Québec et d'interpréter leurs points de vue, je pense que la préoccupation du côté de Vélo Québec, c'est d'éviter qu'il puisse y avoir confusion dans l'esprit des cyclistes et de penser que, si c'est permis sur ce sens unique, ce doit l'être sur tel autre, tel autre, tel autre sens unique, alors que ce ne serait pas nécessairement le cas. Est-ce que c'est un argument que vous trouvez pertinent ou est-ce que c'est quelque chose qui va se faire comme tout naturellement de par l'organisation physique de la rue pour permettre effectivement aux cyclistes de circuler dans les deux sens dans un sens unique et pas dans le sens unique à côté, là?

**Le Président (M. Huot):** Mme Robin.

**Mme Robin (Jeanne):** Il y a peut-être une étude plus précise à faire sur ce qui a été fait ailleurs, mais a priori je ne connais pas de lieu où ce soit autorisé de façon systématique pour toutes les rues. Donc, de toute façon, c'est forcément autorisé sur certaines prescriptions soit quand on indique à l'entrée d'une rue «sens interdit aux cyclistes» soit justement en systématisant, par exemple,

en disant: À partir du moment où c'est limité à 30 km/h, la circulation des cyclistes est autorisée. Je ne sais pas très bien quel est le... quel signal voulait donner Vélo Québec. Je comprends bien l'idée que ce soit simple de se déplacer pour un cycliste, de ne pas avoir à se demander systématiquement... mais par expérience, quand on se déplace dans un quartier, effectivement je pense que les municipalités d'elles-mêmes vont le systématiser aussi.

● (20 h 20) ●

**M. Turgeon (Alexandre):** Quand on connaît l'endroit où est localisé le siège social de Vélo Québec, dans Le Plateau—Mont-Royal, qu'il est... qu'il n'y a que des rues à sens unique, je peux comprendre leurs préoccupations.

Ceci dit, pour nous, c'est systématiquement des rues qui devraient être à maximum 30 km/h, sauf certaines collectrices, mais je parle des rues résidentielles qui descendent de la rue Laurier jusqu'au parc La Fontaine. Toutes ces rues-là qui sont sens uniques vers le nord ou vers le sud devraient être des zones 30, donc devraient permettre systématiquement le contresens.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** M. le Président, vous parliez, tout à l'heure, d'aménagements physiques visant à réduire la circulation automobile, visant à réduire la vitesse. Bon. Évidemment de réduire les limites de vitesse, c'est assez clair, assez simple comme mesure pour permettre cela. Mais, en termes d'aménagements physiques, vous avez quoi en tête? Je vous ai entendus dire tout à l'heure qu'au niveau d'artères où il y a jonction ou rencontre, là, ce serait 20 km/h. Qu'est-ce que vous avez en tête particulièrement comme aménagements physiques qui pourraient être faits?

**Le Président (M. Huot):** Mme Robin.

**Mme Robin (Jeanne):** Il y a toute une série d'aménagements physiques qu'on peut faire pour limiter la vitesse, on appelle ça des aménagements modérateurs de vitesse. C'est... Ce serait trop long d'en dresser toute la liste ici, mais on parle en priorité de... enfin, on dit souvent: L'encadrement du bâti, ce qui signifie avoir de la construction ou de la végétation à proximité de la rue en fait pour faire en sorte de rétrécir le champ visuel des automobilistes de façon à ce qu'ils... ce que le signal soit donné, qu'ils puissent réduire leur vitesse. Et puis, bon, bien sûr réduire, tout simplement, réduire la largeur de la chaussée, c'est un aménagement modérateur de vitesse. Mettre en place des aménagements d'une façon à ce que la chaussée soit surélevée aux intersections, des avancées de trottoir, ce que...

**M. Turgeon (Alexandre):** Quand tu parles d'avancées... on parle d'avancées de trottoir, on parle de comment le rayon à une intersection est fait dans beaucoup de municipalités en... ou simplement, dans les arrondissements périphériques de Québec, on a des rayons aux intersections qui sont très prononcés, et qui fait en sorte qu'on agrandit la distance de l'intersection à traverser pour le piéton, contrairement au... dans les quartiers historiques où vous avez vraiment un angle à 90 degrés à l'intersection.

**Le Président (M. Huot):** ...le comté de Vanier.

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui. Ce n'est pas un modèle. Puis pourtant le directeur des transports de la ville de Québec vit dans ce quartier-là.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Ça va, M. le Président.

**M. Turgeon (Alexandre):** Peut-être juste compléter sur...

**Une voix:** ...

**M. Turgeon (Alexandre):** Mais, nous, on pense que, quand des municipalités refont leurs infrastructures, le message qu'on leur envoie, c'est qu'il y a moyen de refaire les rues pour faire du «traffic calming», pour faire de l'atténuation de la circulation. On aime beaucoup montrer aux municipalités un exemple, qu'on aime particulièrement, dans un quartier de Seattle, où on a pris des rues de 25 mètres de large et on en a fait des petites rues de 6 à 7 mètres sinueuses, avec des bandes de végétation puis un trottoir séparés. Ça a changé la façon dont les gens ont circulé dans ce quartier-là. Donc, c'en est. Comme Jeanne a dit, il y a plein d'exemples de façons d'atténuer la circulation. Et ça peut se faire par de la plantation d'arbres. Strictement, juste pour planter des arbres le long des trottoirs, ça vient... on ne change pas la largeur de la chaussée, ça change le corridor visuel, ça amène les automobilistes à réduire leur vitesse.

Donc, il y en a tout un paquet, de mesures qu'il faut privilégier.

**Le Président (M. Huot):** Merci. Je reconnais maintenant M. le député de Shefford.

**M. Bonnardel:** Merci, M. le Président. Bonsoir à vous trois. Je veux vous parler de Montréal, parce que, bon, Vivre en ville, notre métropole, c'est Montréal. À Montréal, présentement, donc, on ne peut pas virer, tourner à droite sur les feux rouges. Le gouvernement a légiféré pour que Montréal puisse régler le fait que, dans les rues résidentielles, on puisse abaisser notre vitesse à 40 ou à 30 km/h s'ils le désirent. Il y a les Bixi. Il y a... Est-ce qu'il y a assez de traverses de piétons? Il y a les voies cyclables au centre-ville, exemple, sur Maisonneuve. Ma question est fort simple, puis je vais vous demander après ça un exemple, pour vous, qui... puis vous l'avez peut-être cité, monsieur, tantôt: Est-ce que présentement Montréal est un exemple de cohabitation au Canada avec les piétons, les vélos, les autos et quel est, selon vous, le modèle à copier en Amérique du Nord présentement?

**Une voix:** ...

**M. Bonnardel:** Un modèle de ville... de grande ville à copier sur lequel... Et vous avez mentionné une ville tantôt, vous avez peut-être lu l'article, qui était dans *La Presse* voilà deux semaines, sur une des grandes villes sur la côte Ouest, vous avez mentionné Seattle tantôt. Ça fait que juste avant, Montréal comme telle... aujourd'hui ce que Montréal offre comme cohabitation, est-ce que, pour vous, c'est un exemple au Canada? Ou on peut

nécessairement faire plus. Ça, c'est sûr? Mais j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

**Le Président (M. Huot):** M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** On a dit devant cette même commission sur un autre thème cet automne qu'il y avait beaucoup des meilleures pratiques en aménagement du territoire et en transport au Québec qui se pratiquaient dans la ville de Montréal.

Ceci dit, moi, je constate que, malgré des bonnes pratiques en matière de transport, il y a un... puis les chiffres le montrent aussi, il y a quand même le nombre de véhicules qui rentrent sur l'île de Montréal à tous les jours et, si on compare 1990 à 2010, il a été en forte croissance, et c'est un peu agressant. Vous avez sans doute tous été, pour des raisons de tourisme, à Paris puis où l'automobile nous paraît très agressive et très présente. Pourtant, c'est juste 16 % de la part modale à Paris, l'automobile.

**M. Bonnardel:** M. le Président, juste, donc, juste pour vous arrêter là-dessus, là, vous seriez pour le péage?

**M. Turgeon (Alexandre):** Je pense que c'est une mesure qu'il faut fortement envisager. Mais ce n'est pas juste une question d'empêcher les automobiles de rentrer, il faut qu'on...

**M. Bonnardel:** ...les grandes villes. À New York, ça coûte 12 \$, rentrer. À Londres, ça coûte...

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui, oui, puis je pense que les mesures à Londres aussi ont effectivement porté fruit... des mesures de péage pour empêcher, décourager la circulation. Mais il faut aussi qu'on investisse massivement pour augmenter de façon significative la desserte en transport collectif. Et, si je peux répondre à votre question sur l'exemple nord-américain, si je peux répondre...

**Une voix:** ...

**M. Turgeon (Alexandre):** ...l'exemple nord-américain de pratique intéressante, en tout cas, minimalement, pour le vélo, moi, ce serait Portland, en Oregon, qui serait, à notre sens, une des villes les plus favorables aux cyclistes en Amérique du Nord.

**Le Président (M. Huot):** M. le député de Shefford.

**M. Bonnardel:** Oui.

**M. Turgeon (Alexandre):** ...pour les piétons.

**Une voix:** ...

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui, Vancouver au Canada, absolument.

**M. Bonnardel:** Donc, présentement, juste pour revenir sur ma première question, Montréal, considérez-vous que c'est un exemple au Canada ou, bon, ou vous dites que... De la façon que vous m'avez répondu, vous n'avez pas semblé me dire: Oui, on considère Montréal en haut.

Mais, bon, vous parlez de Vancouver. Est-ce qu'aujourd'hui Vancouver peut se considérer plus... la cohabitation est meilleure sur la côte Ouest que chez nous à Montréal ou...

**Le Président (M. Huot):** M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** La pénétration à... Le fait que Vancouver ait choisi de ne pas permettre de pénétrer dans le centre-ville avec des autoroutes a grandement compliqué la tâche des automobilistes, et ça en fait un... Et les mesures pour empêcher la circulation automobile dans les différents quartiers à Vancouver... tellement de mesures compliquées que les résidents eux-mêmes ont de la misère à s'y retrouver, puis ça leur prend souvent plusieurs années pour se retrouver en auto eux-mêmes dans leurs propres quartiers, je peux vous dire que ce genre de mesures-là fait en sorte qu'effectivement ça fait des environnements extrêmement sécuritaires et agréables pour les piétons.

Donc, oui, je pense, au Québec, Montréal est un leader; au Canada, Vancouver, certainement un très grand leader. Et il y a d'autres exemples en Amérique du Nord qui sont extrêmement intéressants, dont on devrait...

**M. Bonnardel:** Rapidement, rapidement, madame, vous êtes Européenne, c'est quoi, votre modèle à copier en Europe sur ce qui se passe en cohabitation des...

**Le Président (M. Huot):** Mme Robin, nous sommes tout ouïe.

**Mme Robin (Jeanne):** Il y a évidemment de nombreux modèles en Europe. Je pense que les villes d'Amsterdam, Fribourg sont des très bons exemples notamment pour ce qui est de la cohabitation: à Amsterdam pour l'utilisation du vélo, Fribourg pour la façon dont elle a pu miser sur le transport collectif. Je prendrai...

**M. Bonnardel:** ...hein, c'est ça?

**Une voix:** ...

**Mme Robin (Jeanne):** En Allemagne.

**Une voix:** ...

**Mme Robin (Jeanne):** ...en fait.

**M. Bonnardel:** En Allemagne. O.K. Fribourg, Allemagne.

**Mme Robin (Jeanne):** Je pense que des villes aussi, par exemple, d'une taille un peu équivalente à celle de Québec, comme Strasbourg et Bordeaux sont des villes qui ont fait énormément et qui ont investi beaucoup dans leurs transports collectifs.

**Le Président (M. Huot):** Je vous laisse encore 30 secondes, si vous...

**M. Turgeon (Alexandre):** Bien, peut-être pour compléter sur Jeanne... Moi, ça m'a fasciné de savoir et d'apprendre qu'une ville comme Amsterdam, qui est une ville reconnue pour les cyclistes, de longue date, investit... a

un budget de plus de 10 millions d'euros pour améliorer les infrastructures pour les... par année pour améliorer les infrastructures pour les cyclistes. Et je vous inviterais, en conclusion... Si vous allez près de Strasbourg, en Alsace, faites un détour de 30 minutes en train, facile, à Fribourg. C'est une... c'est la ville première que je suggère à visiter si vous voulez voir des bonnes pratiques en matière de transport et en matière d'aménagement.

**Le Président (M. Huot):** Alors, M. Alexandre Turgeon, Mme Jeanne Robin, Mme Claudie Bennicelli de Vivre en ville, merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de cette commission.

Compte tenu que la commission a complété ses travaux pour ce soir, la commission ajourne ses travaux à mercredi 17 février 2010, à 11 heures, afin de poursuivre la consultation générale et les auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Merci à tous. Une bonne soirée.

*(Fin de la séance à 20 h 30)*