



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

#### Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur le projet de loi n° 12 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (5)

Le mercredi 30 octobre 1996 — N° 36

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

---

QUÉBEC

**Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):**

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

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  
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195  
Québec, Qc  
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754  
Télécopieur: (418) 528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes  
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

# Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mercredi 30 octobre 1996

## Table des matières

### Auditions

Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM)	1
Mme Solange Simard et M. Louis Lefebvre	6
Explo Tour	12
Le Monde à bicyclette	16
M. Ghislain Héroux	25

### Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jacques Brassard

M. Robert Middlemiss

Mme Solange Charest

M. Gabriel-Yvan Gagnon

- \* M. Raymond Allard, STRSM
- \* M. Jean-Pierre Faubert, Explo Tour
- \* M. Marc Beaugrand-Champagne, Le Monde à bicyclette
- \* M. Robert Silverman, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 30 octobre 1996

## Consultation générale sur le projet de loi n° 12

*(Neuf heures dix minutes)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Je déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission, c'est une consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

**La Secrétaire:** Oui. M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. Alors, aujourd'hui, à l'ordre du jour, nous avons, à 9 heures, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, de 9 heures à 10 heures; à 10 heures, nous avons Explo Tour; à 10 h 30, Mme Solange Simard et M. Louis Lefebvre; et à 11 heures, Le Monde à bicyclette; nous ajournons nos travaux à midi...

**Une voix:** À midi, il y a...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, à midi, je m'excuse, il y a M. Ghislain Héroux, accompagné de M. Jean-Pierre Lecot, inspecteur, pour ajourner nos travaux à midi trente.

Je demanderais à la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal de bien vouloir s'approcher.

Alors, Me Allard, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi d'une période de questions, 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition. Alors, vous avez la parole.

**Auditions****Société de transport de la Rive-Sud  
de Montréal (STRSM)**

**M. Allard (Raymond):** Alors, merci, Mme la Présidente. M. le ministre, mesdames et messieurs de la commission, je suis heureux aujourd'hui, au nom de la Société, de vous faire part de certains éléments que je qualifierais de techniques sur le projet de loi qui est actuellement à l'étude.

Tout d'abord, une présentation générale, je ne m'étendrai pas tellement là-dessus. Vous connaissez probablement, ne serait-ce que de nom à tout le moins, la STRSM, qui a pour objet d'exploiter une entreprise de transport en commun de passagers utilisant quelques

moyens de transport en commun dans le territoire des municipalités de Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert. Il s'agit d'un territoire dont la superficie est d'environ 233,8 km<sup>2</sup>.

Quelques statistiques opérationnelles qui vont nous aider dans ma présentation au niveau technique. Les clients usagers de la STRSM ont à leur disposition près de 3 000 arrêts sur le réseau, dont 717 sont munis d'un abribus. La desserte est assurée au moyen de 66 lignes d'autobus et de six lignes de taxi collectif. C'est passé à sept tout récemment. La STRSM assure plus de 100 000 déplacements par jour ouvrable avec une flotte de 312 autobus. Je vous demanderais, là, de retenir ce chiffre de 312 autobus, ça aura tantôt une incidence importante. Son réseau s'étend sur 505 km et comprend plusieurs voies réservées, dont la plus connue est certes celle du pont Champlain. La STRSM emploie environ 870 personnes, dont un peu plus de 500 chauffeurs. Enfin, la STRSM offre par le biais d'un sous-traitant un service de transport adapté qui assure près de 170 000 déplacements par année.

Vous avez, par la suite, les structures temporelle et spatiale de réseau. J'attirerais votre attention plus particulièrement sur la structure temporelle, à savoir la fréquence de passage durant les périodes de fin de semaine, à savoir le samedi et le dimanche, et également durant les jours ouvrables, pointe et hors pointe. Vous constatez, entre autres choses, que, durant les périodes hors pointe de jours ouvrables, il y a 31 lignes qui passent aux 60 minutes. Tantôt, dans les recommandations que je formulerai au niveau, entre autres choses et plus particulièrement, de la saisie de certains véhicules, vous comprendrez que mettre un véhicule hors service pendant une certaine période pourrait amener des effets assez négatifs au niveau des clients usagers. C'est donc dans ce sens-là que cette structure temporelle vous est présentée.

Je souligne que ça nous prend un minimum de 90 autobus pour assurer le service hors pointe, de jour et de soir, durant un jour ouvrable normal. Donc, sur une flotte de 312 autobus, il faut comprendre que le besoin en heure de pointe est de 280 véhicules. Donc, les 30 qu'il reste sont ce qu'on appelle la réserve mécanique ou d'entretien, où, de façon régulière, les autobus doivent subir soit des tests de CVM, de certification de vérification mécanique, tel que prescrit par la Société de l'assurance automobile du Québec, ou tout simplement c'est des véhicules qui ont subi des accidents ou des dommages qui nécessitent des réparations majeures, ou qui sont immobilisés pendant une certaine journée.

Donc, au niveau des commentaires plus spécifiquement, la Société de transport de la Rive-Sud de

Montréal est heureuse de constater que le ministre des Transports entend proposer aux membres de l'Assemblée nationale l'adoption d'une nouvelle disposition portant sur la communication de la validité d'un permis de conduire.

Je veux attirer votre attention sur le fait que la STRSM a depuis plusieurs années communiqué avec les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec afin d'obtenir, justement, des informations sur la validité des permis. À la Société, nous ne payons pas les permis de conduire des chauffeurs. Les chauffeurs sont tenus de payer leur permis de conduire, donc les renseignements qui y sont contenus sont protégés en vertu de la loi sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels. Ce qui fait que, même dans le cadre de notre convention collective ou encore dans le cadre, entre autres choses, de l'article 106 du Code de la sécurité routière qui oblige tout propriétaire qui a le contrôle d'un véhicule routier à ne pas laisser conduire ce véhicule par une autre personne faisant l'objet d'une sanction, même si cette dernière est titulaire d'un permis de conduire international... Alors, si nous ne sommes pas mis au courant, d'une certaine façon, que l'un de nos conducteurs ou l'un de nos chauffeurs, son permis est suspendu ou révoqué, ça constitue, dans les faits, une situation troublante pour nous et, entre autres choses et plus particulièrement, une situation d'insécurité pour le client usager. Le minimum auquel je pense qu'il faut s'attendre, c'est que le chauffeur ait à tout le moins un permis de conduire valable pour conduire ce véhicule.

Donc, l'article 114 du projet de loi n° 12 prévoit en effet que la Société de l'assurance automobile du Québec peut communiquer à toute personne qui lui fournit le numéro de dossier apparaissant sur le permis de conduire d'une autre personne les renseignements concernant la validité de ce permis. Nous notons qu'au second paragraphe du nouvel article 611.1 du Code de la sécurité routière introduit par l'article 114 du projet, il y a deux limitations quant aux renseignements pouvant être communiqués. La première concerne les nom et adresse du titulaire du permis et la seconde touche les raisons de l'invalidité du permis.

Nous comprenons les motifs pouvant être mis de l'avant pour la première limitation, lesquels découlent tout naturellement de l'économie générale des dispositions pertinentes de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Signalons cependant que, dans la situation de la STRSM, cette limitation n'a que peu d'importance, puisque cette dernière a déjà connaissance des nom et adresse de ses chauffeurs. On ne révèle rien, éventuellement, sur cet aspect-là.

La seconde limitation représente toutefois des difficultés d'ordre pratique, lesquelles sont liées aux nouvelles dispositions que nous retrouvons à l'article 55 du projet de loi. Ces difficultés sont plus amplement décrites dans la section qui suit. Et c'est là qu'est notre problème plus particulier.

L'article 55 du projet de loi propose l'addition de 24 nouveaux articles à la suite de l'actuel article 209 du Code de la sécurité routière. Parmi ces nouveaux articles, c'est l'article 209.2 qui attire particulièrement notre attention. Alors, je vous ferai grâce de la lecture de cette disposition. Cette disposition doit être lue avec le nouvel article 209.11. Cet article prévoit les conditions pour un propriétaire d'un véhicule d'obtenir une mainlevée de la saisie faite par l'agent de la paix en vertu soit de l'article 209.2 ou 209.1. En termes pratiques, la STRSM devra, en vertu du nouvel article 209.11, faire la preuve qu'elle ignorait que le chauffeur à qui elle avait confié la conduite de l'un de ses autobus était sous le coup d'une sanction au sens de l'article 106.1 de l'actuel Code afin de pouvoir récupérer le véhicule à la fin de la période de saisie qui est de 30 jours.

Alors, comme je vous le mentionnais tantôt, notre problème est par l'introduction, entre autres choses, des nouveaux articles, et encore plus particulièrement des articles 202.4 et 202.5. Un agent de la paix qui éventuellement, lors d'un contrôle quelconque, s'apercevrait que l'un de nos chauffeurs ne passe pas le test d'alcoométrie, non seulement peut-il révoquer sur le champ le permis — ce avec quoi nous sommes tout à fait d'accord — mais également il peut saisir le véhicule. Je vous mentionnais tantôt que notre flotte, le minimum requis en heures hors pointe est de 90 véhicules et, en heures de pointe, est près de 280 véhicules, avec notre réserve de 10 %. Alors, ce qui fait que, si ce véhicule devait être saisi pour la période en question de 30 jours, nous nous retrouverions avec une situation qui pourrait être dangereuse en termes pratiques, en termes de desserte de nos clients usagers.

● (9 h 20) ●

Et pour aller rapidement, c'est un peu pour ça que nous proposons, au niveau des recommandations, de modifier les articles 209.1 et 209.2 en y ajoutant probablement un article 209.2.1. Et là je vous le lis, c'est à la page 9 de notre mémoire: «Malgré les articles 209.1 et 209.2, un véhicule dont le propriétaire est un organisme public de transport en commun ou une corporation constituée en vertu de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport ou de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal ne peut être saisi. L'agent de la paix informe immédiatement le propriétaire que le conducteur de ce véhicule est sous le coup d'une sanction au sens de l'article 106.1, par rapport à la conduite d'un véhicule de la catégorie du véhicule qu'il conduit, prononcée en vertu de l'un des articles énumérés à l'article 209.1 ou 209.2, et demande au propriétaire de prendre possession de ce véhicule à l'intérieur d'un délai raisonnable déterminé par l'agent de la paix.»

L'objectif visé, c'est essentiellement de faire en sorte de ne pas utiliser le mécanisme que nous retrouvons à l'heure actuelle aux articles proposés, 209.1, concernant la mainlevée qui nous oblige à aller nous adresser devant le tribunal du lieu de saisie, généralement ça va être sur la rive sud, devant le district

judiciaire de Longueuil, afin d'obtenir effectivement la mainlevée. Il y aurait, vous me permettez l'expression, des tracasseries judiciaires et administratives à ce niveau-là afin de récupérer ce véhicule. Et, comme je vous le mentionnais tantôt, j'y reviens et j'insiste, la flotte de véhicules de la Société fait en sorte qu'on a besoin, à toutes fins pratiques, de 100 % de ces véhicules-là. Et le fait d'éliminer un véhicule, ne serait-ce que pour 24 heures ou 48 heures, pose un problème pratique important non pas pour la Société, mais pour nos clients usagers dans l'aspect très quotidien de leurs déplacements, qui sont essentiellement des déplacements pour fins d'affaires ou d'études. Et c'est dans ce sens-là qu'on recommande et qu'on soumet très respectueusement les modifications proposées, tout en appuyant tout à fait les modifications proposées au fait que la Société puisse communiquer la suspension, les informations relativement à la suspension et à la révocation d'un permis. Ce à quoi nous avons travaillé au cours des dernières années.

Alors, je vous ai donc résumé relativement brièvement mais, je pense, complètement les propos et l'aspect très technique de notre présentation.

En conclusion, je dirais que les modifications proposées respectent l'économie générale du projet de loi. La STRSM a toujours été sensible à la conduite prudente et sécuritaire de ses véhicules par ses employés, qu'ils soient chauffeurs d'autobus, superviseurs contrôlant la fiabilité et la régularité de la prestation de services ou gens de métier. Elle offre d'ailleurs des cours de conduite préventive à ses chauffeurs et dispense une formation adéquate à tous ses nouveaux chauffeurs. D'ailleurs, récemment, suite à une entente que nous avons eue avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports du Québec dans le cadre des mesures de mitigation de Louis-Hippolyte-LaFontaine, nous avons offert un cours de formation complet à 32 nouveaux chauffeurs, et ce, en collaboration avec le programme de sécurité routière de l'Association canadienne du transport urbain.

La STRSM a une politique interne sur la gestion des accidents qui fait l'objet d'un suivi rigoureux. D'ailleurs, le nombre d'accidents imputables à nos chauffeurs a diminué de façon sensible au cours des dernières années, depuis l'application rigoureuse de cette politique.

La STRSM a déjà, par le passé, formulé plusieurs demandes de vérification de la validité d'un permis de conducteur auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec afin de s'assurer que la personne au volant de l'un de ces véhicules ait un permis valide et toujours en vigueur. À la STRSM, nous croyons que la sécurité de nos clients usagers passe aussi par la prévention.

Mesdames et messieurs, merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui, merci, M. Allard. C'est évidemment un mémoire très pointu, je dirais, sur une

problématique bien particulière que vous vivez comme société de transport des personnes.

D'abord, sur la validité. Bon, je pense que, d'abord, vous considérez que ce serait une amélioration puis un progrès, parce que, dans le passé, il est arrivé plusieurs fois que vous avez tenté de savoir de la SAAQ si le permis de tel chauffeur était valide, et, évidemment, ce n'était pas possible en vertu de nos lois. On vous a refusé cette information. Là, avec l'amendement, vous pourrez obtenir cette information sur la validité. Mais vous voulez aller plus loin. Vous voulez pouvoir obtenir les motifs ou les raisons de l'invalidité d'un permis. Ça vous donnerait quoi de plus de le savoir? Parce que, ce qui importe pour vous, c'est de savoir que tel chauffeur à votre emploi, son permis n'est plus valide, n'est pas valide. Alors, à ce moment-là, évidemment, n'ayant plus de permis, vous devrez agir en conséquence, cesser pendant le temps requis de le mettre en situation de conduire un autobus. Ça m'apparaît évident. Mais j'ai de la misère à comprendre pourquoi vous voulez savoir les raisons. Qu'est-ce que ça vous donnerait de plus? C'est que, si les raisons ne sont pas graves, ça dépendrait de la gravité? Mais le permis ne serait pas valide quand même.

**M. Allard (Raymond):** Vous avez raison, M. le ministre, la situation et la proposition ne visent pas effectivement à parler de gravité ou non de la révocation et de la suspension. Le fait que le permis soit révoqué ou suspendu, ça constitue une offense, et, à partir de ce moment-là, notre chauffeur ne serait pas en mesure de pouvoir conduire son véhicule.

J'ai deux réponses bien pointues à ce niveau-là. La première est effectivement peut-être plus d'ordre administratif ou de gestion chez nous. Le fait de pouvoir connaître si c'est une sanction qui est prévue aux nouvelles dispositions, ça nous permettrait éventuellement de pouvoir intervenir plus particulièrement sur les chauffeurs et connaître la nature, entre autres choses, des suspensions.

Vous avez, entre autres choses, dans la gamme des motifs de suspension, des suspensions qui relèvent du règlement sur la santé des individus: optométrie, il y a des conditions à ce niveau-là. Deuxièmement, vous avez également des conditions qui sont liées au fait que si, au cours des cinq dernières années, il a déjà été reconnu coupable d'une des sanctions qui sont prévues dans l'article. Et il y a également toutes les sanctions qui concernent les problèmes d'alcoolisme ou d'ivresse au volant, et ça nous permettrait effectivement, à partir de ce moment-là, de pouvoir, grâce à notre programme de gestion des accidents, faire des interventions encore plus ciblées auprès des chauffeurs pour être en mesure de répondre plus adéquatement à ces problèmes-là.

Remarquez bien — et vous l'avez souligné — que, à partir du moment où le permis est suspendu, le permis est suspendu. On en convient fort bien. Aller plus loin, c'est que ça nous permettrait, nous, comme Société, de dire: Il y a là effectivement une situation

qui est plus problématique, qui est peut-être de nature répétitive et qui nécessiterait, à ce moment-là, une intervention. Parce qu'il n'est pas toujours très évident qu'on puisse obtenir — en tout cas, auparavant — des chauffeurs une certaine collaboration sur les motifs de suspension de leur permis, toujours sous le prétexte de la loi de l'accès à l'information ou la protection des renseignements personnels. Ça posait des problèmes. À tout le moins, maintenant, vous l'avez mentionné, nous allons régler ce premier problème-là qui est celui de savoir si, oui ou non, le permis est suspendu. Et on se souviendra d'incidents malheureux qui ont fait la manchette au cours des dernières années, mais plus associés au transport routier qu'au niveau des véhicules. À ce niveau-là, on a quand même tenté de faire diligence, malgré les obstacles et les difficultés que nous avons.

Donc, la réponse, M. le ministre, à ce niveau-là, c'est que ça nous permettrait effectivement d'avoir des actions plus concrètes en termes d'action et, deuxièmement, ça nous permettrait également, vraisemblablement, d'avoir une meilleure campagne de sensibilisation auprès de nos chauffeurs et, en termes d'image, auprès de nos clients usagers.

● (9 h 30) ●

Vous savez qu'une des conditions absolument essentielles au maintien de l'achalandage en transport urbain c'est la sécurité à ce niveau-là, et, lorsqu'on intervient en termes de sécurité, lorsque vous voyagez plus de 26 000 000 de passagers au cours d'une année, plus de 100 000 par jour ouvrable, ça demeure un facteur absolument essentiel.

**M. Brassard:** Je reconnais que vos intentions sont on ne peut plus louables, particulièrement d'être en mesure, par exemple, de venir en aide à un chauffeur qui a des problèmes, qui peut avoir des problèmes d'alcoolisme. Bon, le sachant, vous avez peut-être des programmes de soutien, à ce moment-là, pour l'aider à se sortir de ce problème, à régler son problème. Mais je vous dis tout de suite, M. Allard, que, moi, mon problème, il est justement en lien avec la Commission d'accès et la loi d'accès à l'information. C'est évident qu'avant de concevoir cet amendement on a largement consulté, entre autres, évidemment, la Commission d'accès. Et la Commission d'accès, elle est d'accord pour qu'on donne l'information sur la validité ou la non-validité. Mais, manifestement et sans la moindre ambiguïté, là, aller plus loin, je pense qu'elle exprimerait des oppositions.

Par contre, la disposition demeure. Si le chauffeur consent à ce que vous ayez accès à son dossier de conduite, ça, là... Mais il faut l'autorisation pour le reste. Pour la validité, ça va sans autorisation, et je pense que c'est déjà un pas important, un progrès, mais je vous dis...

**M. Allard (Raymond):** M. le ministre, vous avez tout à fait raison. Et c'est pour ça que, dans ma présentation, vous avez probablement remarqué que je

n'ai pas insisté non plus plus qu'il ne fallait sur cette disposition.

**M. Brassard:** Vous êtes conscients de la difficulté?

**M. Allard (Raymond):** Nous sommes tout à fait conscients. J'ai une déformation en droit — je dis bien «déformation» — et je suis également le responsable de l'accès, dans mon organisme. Je suis sensibilisé à ces problèmes-là.

**M. Brassard:** Vous connaissez bien la loi d'accès, à ce moment-là.

**M. Allard (Raymond):** Voilà. Mais je soumets juste à votre réflexion qu'on vivra toujours ces oppositions de droits, à savoir le droit aux renseignements ou à la protection de la confidentialité de son dossier et le droit du public à avoir un conducteur qui possède un permis qui est en bonne et due forme et qui ne présenterait pas des problèmes de récidive comportementale à ce niveau-là.

Vous avez probablement remarqué que je suis également directeur des communications — je porte plusieurs chapeaux, là. Donc, à partir de ce moment-là, nous avons, comme Société, à tenir compte de ces apparences d'opposition là entre les droits des intervenants. C'est pour ça que nous l'avons soumis, mais je suis conscient des haies et des écueils qui sont devant nous.

**M. Brassard:** De toute façon, remarquez qu'on va quand même l'examiner, là, mais je pense que vous êtes conscients des difficultés d'aller plus loin que... si on veut aller plus loin.

L'autre sujet que vous abordez, qui n'est pas sans intérêt, c'est la question de la saisie, évidemment, d'un véhicule de transport public de personnes, en l'occurrence un autobus. C'est clair que le projet de loi tel qu'il est rédigé, les amendements tels qu'on les retrouve dans le projet de loi n° 12, ça permet ça. Il n'y a pas de distinction. Ce que vous nous dites, c'est que, vous, comme société de transport, ça peut vous poser des problèmes. Remarquez qu'en pratique je n'ai pas l'impression que les agents de la paix vont appliquer cette disposition-là à l'égard des autobus, des moyens de transport publics. Je ne pense pas. Évidemment, c'est plus en fonction des véhicules de promenade, bon, des autos, en réalité. Mais il reste que la loi est ainsi faite que c'est possible. Et ce que vous nous dites à ce moment-là... Si ça arrive, si les agents de la paix ne font pas de distinction entre les automobiles et les autobus et qu'ils appliquent aussi cette disposition sur la saisie aussi bien pour les automobiles que pour les autobus — ça arrive quelquefois dans votre cas — ça pose des difficultés; à ce moment-là, évidemment, le véhicule est immobilisé, il est saisi. Donc, les personnes qui sont dans l'autobus — en fait, vous l'évoquez très bien, là — sont obligées de descendre de l'autobus, il y en a un autre

qui doit venir les chercher. Si ça arrive dans une heure de pointe, comme celle que j'ai vécue hier avant de revenir de Montréal — ha, ha, ha! — elles vont manquer plusieurs heures de travail.

Ce que vous demandez, au fond, c'est qu'on fasse une distinction, en d'autres termes, entre les moyens de transport, les véhicules de transport public de personnes et les autres types de véhicules.

**M. Allard (Raymond):** Un petit exemple, M. le ministre...

**M. Brassard:** Moi, écoutez, je ne vous donnerai pas de réponse aujourd'hui, mais je comprends le problème que vous pourriez vivre. C'est vraiment hypothétique dans mon esprit, mais enfin on va regarder comment on peut aménager la loi. Ça m'apparaît une requête qui n'est pas frivole.

**M. Allard (Raymond):** Je soumettrais à votre attention, M. le ministre, que la situation peut paraître hypothétique, mais la réalité dépasse souvent la fiction, dit-on, et ça se produit. Ça s'est produit par le passé, non pas la saisie du véhicule, ça n'existait pas, mais l'interception de nos chauffeurs...

**M. Brassard:** L'interception par les agents de la paix.

**M. Allard (Raymond):** ...et le fait de constater... voilà... le fait de constater que nos chauffeurs, soit à cause de points d'inaptitude, soit parce que, dans plusieurs cas, ils n'ont pas répondu dans les délais requis à une demande d'expertise médicale. Donc, le permis était suspendu. Donc, ça a créé des problèmes. Et, techniquement parlant, le véhicule, selon les nouvelles dispositions, pourrait être saisi dans une situation semblable.

Il y a également — et, encore une fois, c'est hypothétique, mais on l'a vécu encore récemment — il y a à l'occasion ce qu'on appelle des grèves de zèle des policiers municipaux. Il est déjà arrivé, à la Société, d'avoir plusieurs constats d'infraction parce qu'il manquait un feu à gauche, un miroir mal ajusté à droite. Bon, vous savez, les policiers municipaux — nous représentons sept municipalités — lorsqu'ils décident d'appliquer...

**M. Brassard:** Vous voulez vous prémunir contre les grèves de zèle.

**M. Allard (Raymond):** Ce n'est pas ça, M. le ministre, que je veux dire.

**M. Brassard:** Ha, ha, ha!

**M. Allard (Raymond):** Je porte à votre attention la fiction, et ça pose des problèmes de cette nature-là. Avec une disposition semblable, ça nous amènerait à la réalité, ça nous écarterait de la fiction.

**M. Brassard:** Mais ce n'est pas de la fiction que vous racontez, là.

**M. Allard (Raymond):** Non, non. C'est la réalité. Je dis ça en blague, mais c'est réel. Et récemment, pour ne pas le nommer, à Longueuil, il y a eu une grève de zèle il y a à peu près un an, suite à des difficultés...

**M. Brassard:** Justement, dans l'hypothèse où on vous exclut, on vous exempte de la saisie, c'est clair, à ce moment-là, que, si un agent de la paix constate que le chauffeur n'a pas son permis valide, son permis est suspendu ou révoqué, c'est évident qu'à ce moment-là le véhicule va être immobilisé tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas un chauffeur avec un permis bien valide qui va prendre la relève.

**M. Allard (Raymond):** Nous sommes d'accord, M. le ministre, et ça se produit déjà. Ça se produit également dans d'autres circonstances qui n'ont rien à voir avec... Il peut arriver à l'occasion un malaise à un chauffeur, bon, une situation semblable. Donc, nous avons une politique, il y a une procédure qui permet d'assurer une relève.

**M. Brassard:** Vous avez une équipe de relève.

**M. Allard (Raymond):** Voilà. C'est exact, M. le ministre.

**M. Brassard:** Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Allard, pour votre mémoire. C'est malheureux que dans la première partie, à cause de la loi d'accès à l'information, à cause de la Charte des droits, vous ne puissiez pas... Je pense que c'est la réhabilitation. C'est les raisons pour lesquelles vous voulez savoir pourquoi, si quelqu'un a un problème grave, vous pourriez, avec vos programmes, le corriger. Donc, c'est malheureux, mais c'est ça, la Charte des droits et libertés de la personne et l'accès à l'information.

Ceci étant dit, toutefois, je vois que le ministre a certainement une ouverture. Il comprend le problème que ça peut occasionner chez vous, la saisie du véhicule pendant 30 jours, un peu comme le fait valoir l'association des loueurs d'automobiles, qui, eux, louent l'automobile, font les vérifications qui s'imposent et, malheureusement, si le véhicule est parti pour 30 jours, c'est une perte de revenus pour eux et c'est aussi leur flotte qui en subit les conséquences.

Donc, je vous remercie. Il semblerait que vous avez eu une oreille très attentive pour la deuxième partie. Espérons que vos chauffeurs pourront vous donner la permission de savoir les raisons pour lesquelles leur

permis est suspendu pour que vous puissiez les aider pour changer leur comportement. Merci.

• (9 h 40) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pas d'autres questions? Alors, Me Allard, nous vous remercions de votre participation. Alors, nous allons suspendre quelques instants.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je demanderais à M. Jean-Pierre Faubert, d'Explo Tour, de bien vouloir s'approcher. M. Faubert n'est pas là? Alors, étant donné que M. Lefebvre est arrivé, est-ce que... Pour ne pas retarder la commission, on lui demanderait de s'approcher à la table. Est-ce que Mme Solange Simard est là aussi? Alors, on va suspendre quelques minutes. On va l'attendre.

(Suspension de la séance à 9 h 41)

(Reprise à 9 h 46)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Nous allons reprendre les travaux de la commission. C'est toujours la consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions. Alors, M. Lefebvre, étant donné... Ah bon! Alors, on va poursuivre avec vous autres. Normalement, on aurait dû revenir à notre horaire original. Alors, Mme Simard et M. Lefebvre, le porte-parole... C'est M. Lefebvre?

**M. Lefebvre (Louis):** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Alors, là, vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire, ce qui sera suivi d'un questionnement de 10 minutes du côté ministériel et 10 minutes du côté de l'opposition. Alors, vous avez la parole, M. Lefebvre.

**Mme Solange Simard et M. Louis Lefebvre**

**M. Lefebvre (Louis):** Très bien. Bonjour. Pour me présenter, d'abord, Solange et moi, nous faisons beaucoup d'excursions à bicyclette depuis de nombreuses années. On est un petit groupe d'amis qui, toutes les fins de semaine, autant que possible, lorsqu'il fait beau et même par mauvais temps, on a vraiment la pratique de l'usage de la bicyclette, autant dans nos déplacements urbains que pour du cyclotourisme et du loisir. En plus, moi, je travaille aussi dans le domaine de la récréation de plein air depuis de nombreuses années, alors ça teinte un peu la couleur de notre mémoire.

Nous, ce qu'on considère, par la mesure voulant obliger le port du casque pour la sécurité des cyclistes, c'est que c'est une mesure qui est abusive et qui entrave de façon importante la liberté individuelle, surtout

qu'elle ne permet pas au gouvernement d'atteindre ses objectifs qui sont de réduire, entre autres, les accidents ou la gravité des accidents et de faire payer uniquement aux cyclistes la note concernant, finalement, les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière.

Nous, ce que nous proposons à la commission, c'est d'autres solutions, comme par exemple l'éducation et l'information aussi bien des automobilistes, des cyclistes que des piétons à un meilleur usage et partage de la route. On considère que, dans notre contexte hypersécuritaire très contemporain, où on essaie toujours de régler et d'imposer des solutions — exemple, la loi fédérale interdisant le fromage au lait cru, ça se trouve à être dans la même lignée — on va trop loin dans la réglementation et pas assez dans l'éducation. Surtout qu'on frappe à côté de la cible. Le fait de porter un casque cycliste ne réduira pas les accidents. Ça ne fait que réduire à peine les conséquences de ces accidents-là. Mais, encore là, lorsqu'on fait face à des véhicules ou des véhicules lourds, casque ou pas casque, on ne fait pas le poids. C'est plus au niveau des comportements qu'il faut agir.

Je vous fais un peu le résumé. Il faut aussi, dans le domaine de... Quand on regarde dans le domaine de la récréation et du loisir et des sports, c'est vraiment une mesure qui... une commune mesure avec tout ce qu'on rencontre dans les autres activités sportives. J'ai fait ici comme un genre de tableau où on fait une comparaison avec les différentes pratiques dans le domaine du loisir et des sports par rapport à la récréation de plein air. Quand on regarde, c'est la pratique courante et même obligatoire dans de nombreuses organisations sportives d'obliger le port du casque cycliste ou même du casque protecteur lorsqu'il s'agit de pratiques sportives où les risques sont évidemment plus élevés, lorsqu'on est en recherche de performance ou de situation en compétition, plutôt que lorsqu'on pratique une activité dans le calme et le délassement. Par exemple, dans les sports équestres, on porte la bombe. Par contre, est-ce qu'on va obliger le port du casque pour tous ceux qui font de la promenade tranquillement à cheval? Même chose dans la compétition équestre. Pour les sports cyclistes, c'est tout à fait normal, lorsqu'on a des risques de chute ou de collision plus élevés, de faire porter un casque. Mais, lorsqu'on se promène tranquillement sur des petites routes tranquilles, qu'on choisit nos itinéraires ou qu'on fait un va-et-vient, on considère que c'est abusif.

• (9 h 50) •

La même chose lorsqu'on fait du sport motorisé. La compétition automobile, on oblige que les pratiquants portent le casque protecteur. Est-ce que, pour les mêmes raisons, on va obliger tous les automobilistes à porter un casque protecteur, surtout si on considère qu'il y a plus de mortalités et de traumatismes crâniens par les accidents automobiles qu'il n'y en a au niveau des piétons ou des cyclistes?

Vous avez l'exemple des sports nautiques où, en kayak, on doit porter un casque protecteur parce que les

risques de chute ou de collision avec des roches sont plus importants que dans le domaine du canotage.

Les exemples dans les sports d'hiver: le patinage de vitesse, le saut de barils ou le hockey, où les risques de coups, d'accident, de collision sont plus grands. Est-ce qu'on devrait obliger, pour les mêmes raisons, ceux qui font du patinage à porter aussi un casque protecteur? Le ski alpin. En compétition de ski alpin, on porte aussi un casque protecteur. Est-ce qu'on va obliger tous les gens qui font une pratique récréative en détente à porter le casque dans ce cas-là?

Alors, les exemples sont assez nombreux dans le domaine du loisir où on fait la nuance entre une pratique à risque et une pratique en détente. Lorsqu'on se promène, finalement, du patinage sur la glace, comme on parlait tantôt, ou de descente récréative en ski alpin ou de randonnée paisible à cheval ou à bicyclette, le port du casque protecteur n'est plus du tout de rigueur et est plutôt laissé au libre arbitre des pratiquants qui peuvent juger eux-mêmes de leur niveau de confiance, d'habileté, d'équilibre et du type de pratique qu'ils auront adopté, de l'itinéraire qu'ils auront choisi et du niveau de risque que cela comportera.

Si je passe un petit peu plus loin... C'est évidemment des gestes de surprotection qui sont inadmissibles pour nous mais pourtant typiques d'une société qui n'accepte plus aucun risque face à la vie courante. Obliger le port du casque protecteur pour toutes les activités de loisir ou de transport décrites plus haut serait aussi stupide que d'obliger des baigneurs sur une plage ou en piscine à porter un gilet de flottaison parce qu'ils risquent de se noyer dès qu'ils sont en contact avec un plan d'eau. Tout dépendant de la façon dont on pratique une activité, on n'est pas obligé de faire tout le temps comme certaines personnes qui aiment beaucoup faire des cascades et qu'on montre allégrement dans des publicités négatives de la Société de l'assurance automobile du Québec.

On peut comprendre qu'il y ait une exception pour les enfants qui... Même suppléer à la responsabilité des parents, on n'en est pas certains. Mais, quand même, on comprend très bien que des parents puissent obliger leurs enfants à porter un casque même lorsqu'ils patinent ou font du ski alpin parce qu'ils n'ont pas encore acquis, à leur âge, toute l'expérience, la maturité ou l'équilibre nécessaires. Mais plus tard, lorsque ces enfants-là auront acquis l'âge requis pour assurer leur équilibre, qu'ils seront pleinement conscients des dangers puis auront la maturité nécessaire pour choisir peut-être aussi des petites routes tranquilles et modérer leurs transports, bien, ils pourront faire un choix avisé sans être maintenus dans une condition infantile par une loi qui les obligerait à porter un casque sans qu'ils puissent faire leur propre choix d'adultes.

Alors, nous, ce que nous recommandons, finalement, c'est d'envisager d'autres solutions au problème de sécurité routière que d'obliger le port du casque protecteur pour les cyclistes. On demande tout simplement au gouvernement de nous laisser responsables de

notre propre sécurité puis de ne pas traiter les Québécois comme des enfants.

Le ministère des Transports — première recommandation — de concert avec les municipalités, devrait plutôt laisser la place aux cyclistes en faisant le pavage des accotements des routes, puis en construisant des pistes cyclables ou des voies cyclables, puis des accotements de routes autant que possible sur les endroits fréquentés par les cyclistes. Qu'on ne mette pas dans le bilan de ces pavages-là les accotements qu'on a faits entre Québec et Chicoutimi pour finalement uniquement assurer un meilleur entretien des accotements, alors qu'il n'y a aucun cycliste qui circule là.

Qu'on développe aussi des programmes éducatifs et d'information pour agir sur le comportement et avoir des gens soucieux, responsables et respectueux du Code. Qu'on cesse aussi toute publicité négative, en mettant plutôt l'accent sur le fait que la bicyclette, c'est la santé, c'est l'absence de pollution et c'est de l'exercice physique.

En conclusion, nous considérons que le gouvernement du Québec fait fausse route, que cette solution passe complètement à côté des vrais problèmes qui sont les mauvais comportements des automobilistes, des piétons et des cyclistes.

Et, concernant ce qu'on entend souvent de la part des médecins chirurgiens qui se targuent d'apporter une vision scientifique au problème des traumatismes crâniens, ils mesurent la faible épaisseur qu'offre un petit 5 mm de peau sur le crâne par rapport à un bon 2 cm de «Styrofoam» et de plastique qui apporte, selon eux, une meilleure protection. Cette vision pseudoscientifique est limitée à l'étroitesse de vue de la lorgnette d'un microscope focussé sur un cuir chevelu dans une salle d'opération. Elle n'apporte, en réalité, qu'une vision...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est terminé.

**M. Lefebvre (Louis):** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est terminé.

**M. Lefebvre (Louis):** C'est terminé?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Lefebvre (Louis):** Ah!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on va aller au questionnement. Peut-être que vous allez pouvoir conclure...

**M. Lefebvre (Louis):** Hum, hum!

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...finir votre conclusion. M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui, Mme la Présidente. D'abord, je pense qu'il est opportun de rétablir les faits, parce

que, dans votre mémoire, M. Lefebvre, dès l'entrée de jeu, par exemple, vous parlez d'un projet de loi du ministère des Transports, projet de loi que vous estimez cogité par un quelconque fonctionnaire en mal de s'occuper à quelque chose de plus utile et de plus efficace. Je l'ai déjà dit...

**M. Lefebvre (Louis):** Remarquez que, moi-même, je suis fonctionnaire.

**M. Brassard:** J'ai reçu, d'ailleurs de façon imméritée, un Bolo à l'émission de Robert Gillet à ce sujet-là. Il n'y a pas de projet de loi sur le port du casque. Il n'y a pas de disposition, dans le projet de loi n° 12, à ce sujet. Ça n'existe pas.

C'est comme les amendements à la Loi sur l'assurance automobile, il n'y en a pas non plus. Mais, comme on est une commission parlementaire démocratique puis qu'on est évidemment ouverts à tous les débats importants dans notre société, celui-là, sur le port du casque, bon, à l'occasion de cette commission parlementaire, franchit, je dirais, une nouvelle étape. À l'occasion de la commission parlementaire sur les modifications au Code de la sécurité routière, il y a tout un débat qui est apparu sur le port du casque: doit-il être obligatoire ou pas? Puis là, bien, finalement, on se rend compte qu'il y en a qui sont favorables, d'autres pas. Mais le débat ne doit pas nous faire oublier qu'il n'y a pas de projet de loi sur le port obligatoire du casque. Ça n'existe pas. Il n'y a pas de disposition, dans le projet de loi n° 12, là-dessus. Alors donc, quand, dans votre mémoire, vous parlez d'un projet de loi puis de fonctionnaires qui ont cogité tout ça, ce n'est pas exact. Ça ne correspond pas à la réalité.

On est disposé, comme commission, à entendre les points de vue sur cette question-là parce que c'est un sujet qui n'est pas sans intérêt, c'est un sujet important, de la même façon qu'on a entendu bien des groupes, la semaine dernière, sur la Loi sur l'assurance automobile. Là non plus, il n'y a pas d'amendement. C'est le Code de la sécurité routière qui est amendé, ce n'est pas la Loi sur l'assurance automobile.

**M. Lefebvre (Louis):** Oui, oui.

**M. Brassard:** On ne commencera pas à faire la... je dirais, le tri ou la sélection: Vous autres, vous ne parlez pas parce que vous voulez parler du port du casque; puis vous autres, vous ne parlez pas non plus parce que vous voulez parler de l'assurance automobile. On les écoute puis on échange avec ces intervenants-là. Mais, je le dis d'entrée de jeu, là, il n'y a pas de projet de loi. Ça, il n'y en a pas. Il n'y en a pas. On vous entend. On entend aussi ceux qui sont pour. On les écoute puis on a échangé. Ceux qui sont contre, on les entend. Mais il n'y a pas de projet de loi puis il n'y a rien dans ce projet de loi là sur l'obligation de porter un casque pour les cyclistes. D'ailleurs, M. Gillet, dans son émission, a dû reconnaître que je ne méritais pas le prix

Bolo, parce qu'il s'est rendu compte qu'il avait mal informé ses auditeurs. Il les avait mal informés parce qu'il leur avait dit qu'on s'appropriait à faire ça, alors que ça n'existe pas.

Ceci étant dit, vous dites que c'est une limitation à la liberté individuelle en faisant l'hypothèse qu'on allait dans cette direction-là. Oui, c'est évident. Comme c'est une limitation à la liberté que d'obliger les automobilistes à porter la ceinture. C'est une limitation à leur liberté. La question est de savoir: Est-ce que c'est abusif, ce genre de limitation là? C'est là tout le débat. Vous dites que oui. C'est discutable, c'est débattable. Est-ce que c'est abusif? Est-ce que c'est une limitation abusive à la liberté individuelle? Parce que, dans nos sociétés, vous reconnaissez que notre liberté individuelle est limitée de toutes sortes de façons, elle n'est jamais absolue. Mais, comme on est dans une société démocratique, ce qu'il s'agit de bien cerner, c'est: Est-ce qu'il est abusif de limiter la liberté individuelle?

Evidemment, moi, j'écoute, là, et je réfléchis à tout ça, mais, quand on regarde les statistiques, 80 % des décès des cyclistes, 35 % des hospitalisations sont le résultat de blessures à la tête. Alors, ça veut dire que ça fait des dégâts. Je ne veux pas dire par là qu'il faut s'engager résolument dans cette voie-là, mais ce que je veux dire, c'est: Est-ce qu'on doit considérer comme abusive une pareille limitation?

● (10 heures) ●

**M. Lefebvre (Louis):** Je suis moi-même fonctionnaire et aussi automobiliste, motocycliste et cycliste. Je dois vous dire que, pour la ceinture de sécurité, j'ai eu ma voiture un an avant le port obligatoire et j'avais déjà pris l'habitude de mettre ma ceinture, je le considérais comme important; la même chose pour un motocycliste, quand je le suis devenu, étant donné qu'il y a l'élément vitesse qui est très important. Mais, pour les cyclistes, écoutez, ça fait 30 ans que je voyage un peu partout dans le monde, j'ai roulé plus de 180 000 km, j'ai été confronté à certains accidents, mais il n'y a aucune comparaison, par exemple, entre le fait de faire de la compétition cycliste et le fait de circuler sur des petites routes tranquilles ou de choisir des itinéraires sécuritaires ou, surtout, d'avoir un comportement sécuritaire.

Quand on parle que 80 % des accidents mortels à bicyclette sont causés par un traumatisme crânien, il y a tous les polytraumatisés aussi. C'est plutôt sur les attitudes qu'on voudrait que notre Société de l'assurance automobile du Québec intervienne, plutôt que de faire la démonstration que la bicyclette peut être dangereuse. On a peut-être 40 morts par année à bicyclette au Québec comparativement à 130 piétons et à 400 en automobile. Si on regarde juste les chiffres bruts, c'est plus dangereux de se promener à pied à certains endroits que de se promener à bicyclette. Mais c'est surtout le comportement, le changement des attitudes qu'on considère important au niveau, par exemple...

Il y a des gens qui disent que, si jamais ils ont le choix entre un camion et un cycliste, ils vont prendre le

cycliste parce qu'ils risquent de faire moins de dommages à leur voiture et de ne pas se blesser. Mais le réflexe, en réalité, c'est le même que pour une lumière jaune, c'est de dire: Lorsqu'on voit un cycliste, ce n'est pas de choisir le moins pire des deux, c'est de lever le pied de sur le gaz et de freiner si nécessaire pour attendre d'avoir le temps de pouvoir faire un croisement et de dépasser de façon sécuritaire plutôt que de serrer les fesses et de se dire: Bon, je passe quand même et advenue que pourra. Notre tempérament latin, les Québécois, je ne sais pas si, des fois, il... On regarde l'attitude des automobiles envers les piétons. J'ai pédalé à l'Île-du-Prince-Édouard. C'est incroyable de voir comment ils sont respectueux des cyclistes. Qu'on traverse de Hull à Ottawa, dès qu'un piéton met le pied en bas d'un trottoir, l'automobile arrête pour nous laisser passer. Ici, des fois, on a tendance à croire que l'automobiliste, il force en espérant qu'il va remonter sur le trottoir ou bien qu'il va traverser la rue en courant.

Je pense que c'est au niveau des campagnes d'éducation qu'on devrait porter plus à un meilleur partage de la route, développer des réflexes où, lorsqu'on voit un cycliste, on a le même réflexe que pour un feu jaune, on fait attention plutôt que de foncer.

**M. Brassard:** Oui. Vous parlez d'éducation et de promotion. Effectivement, jusqu'à maintenant, c'est ce qui se fait. Bon an mal an, depuis quelques années — j'ai les chiffres ici — depuis 1993, c'est autour de 600 000 \$, 700 000 \$ qui sont dépensés par la Société de l'assurance automobile du Québec pour des campagnes vélo, des campagnes de promotion, entre autres de promotion du port du casque.

C'est évident, cependant, qu'il faut être conscient que ça a des limites. Dans toutes les sociétés où on a décidé d'adopter des lois pour rendre le port du casque obligatoire, on s'est rendu compte que la promotion, l'éducation, la sensibilisation peut atteindre un certain seuil ou une certaine proportion, là, mais, à un moment donné, comme on dit, ça plafonne. Est-ce qu'on est plafonné actuellement, au Québec, à 22 %, 25 %? Probablement pas. Je pense que, par la promotion, on peut sans doute augmenter cette proportion de port du casque. Vous reconnaissez qu'on peut peut-être se rendre autour de 40 %, mais je pense que ça va, à partir de là, plafonner. Ça va être difficile, uniquement par la promotion, de faire en sorte que le port du casque devienne une habitude. Est-ce que vous le portez, vous, le casque?

**M. Lefebvre (Louis):** Je le porte en vélo de montagne. Et j'ai constaté, d'ailleurs, en vélo de montagne, un effet pernicieux dans le port du casque: on dirait que les cyclistes se sentent blindés.

**M. Brassard:** J'ai vu ça dans votre mémoire. C'est un constat que vous avez fait, ça.

**M. Lefebvre (Louis):** Oui, puis je ne suis pas le seul. Bien, remarquez que, comme récréologue, j'ai

tendance à regarder aussi les comportements en loisir. Je pense que le fait de porter le casque, juste au hockey, est-ce que ça a vraiment réduit l'incidence de la violence ou si on se dit: Bon, bien, maintenant qu'on a des casques, on peut se cogner encore plus fort?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Lefebvre. M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci, Mme Simard, M. Lefebvre, de votre mémoire. Vous semblez dire une exception, que peut-être on devrait obliger les jeunes à porter le casque. N'êtes-vous pas de ceux qui croient qu'on prêche par l'exemple et que, si on voulait que les jeunes portent le casque, il faudrait certainement que les adultes le portent aussi?

**M. Lefebvre (Louis):** C'est comme lorsqu'on fait des sièges adaptés pour les enfants, on peut comprendre que, pour les enfants, on puisse avoir des mesures plus spéciales, étant donné qu'ils n'ont pas toujours l'équilibre qu'il faut pour pratiquer certaines activités sportives comme les adultes ou même des activités récréatives de détente. C'est sûr que l'exemple, le fait de porter un casque, peut aider justement. Mais les situations où on se retrouve à bicyclette, comme dans d'autres activités récréatives, n'exigent pas le port du casque pour les adultes. Mais il y a souvent des parents qui disent à leurs enfants, en ski alpin... qui leur imposent le port du casque parce qu'ils n'ont pas encore acquis toute l'habitude puis l'équilibre qu'il faut pour pratiquer l'activité. Mais, lorsqu'ils sont devenus adultes, c'est leur libre choix.

**M. Middlemiss:** J'ai ici un tableau, le coroner nous a donné un tableau où il y a des gens qui faisaient... sans véhicule automobile, là, c'est un accident juste en bicyclette. Sur neuf cas, il y en a un qui a 46 ans, l'autre 21 ans, l'autre 51, l'autre 56, l'autre 62, l'autre 38 et l'autre 47; ils sont tous morts du résultat d'un accident et c'est tous d'un traumatisme crânien, c'est: collision avec la bicyclette de sa fillette en pente descendante. Donc, il semble que, même si c'est les gens ont atteint l'équilibre, c'est d'accidents qu'on parle. S'il n'y avait pas d'accidents, j'ai l'impression qu'on ne parlerait pas du port du casque. Et, à ce moment-là, vous avez aussi indiqué: C'est pour leur propre sécurité. Mais il y a une chose, tu sais, c'est que, comme société, je pense que la chose la plus grave, hein, c'est la perte de vie ou même des gens qui deviennent handicapés pour toute leur vie, mais, de l'autre côté, la société, elle, la société... dans une société capitaliste à outrance, où chacun paie pour les conséquences de ses gestes, que ce soit quelque chose... On va laisser les gens décider.

● (10 h 10) ●

Mais, dans une société comme la nôtre, où on a l'assurance-maladie, on a toutes ces choses-là, est-ce que la société n'a pas le droit, pour protéger les gens contre des accidents, d'exiger le port du casque pour qu'on

puisse réduire les pertes de vie, les pertes matérielles? Les pertes de vie, là, je parle de morts, mais il y a d'autres personnes qui ne meurent pas, mais elles sont handicapées pour le restant de leur vie. Est-ce que, comme société, on n'a pas une responsabilité dans ce sens-là?

**M. Lefebvre (Louis):** Nous pensons que c'est une mesure qui est abusive dans ce sens-là, parce qu'on prend des trop gros moyens pour l'objectif visé. Vous avez parlé des mortalités sans collision avec des automobiles, des chutes. On va vous dire que c'est le risque du jeu et que c'est déplorable qu'il y ait ces mortalités-là, mais, en contrepartie, on se préoccupe plus des nombreux blessés, qu'on évoque rarement, et de ceux qui ont subi des accidents par des collisions automobiles, et, lorsqu'on parle d'éducation, ce n'est pas l'éducation tellement au port du casque, c'est bon de le faire, quand on dit que, au niveau de l'éducation, on a atteint peut-être 25 % en termes de chiffres, mais on ne vise pas les bonnes cibles.

Les cibles qu'on devrait viser, c'est: Quand est-ce qu'on entend parler du comportement que doit avoir un camionneur ou un automobiliste par rapport à un cycliste sur la route ou un groupe de cyclistes sur la route? Je n'ai vu aucune campagne qui nous indique quelle attitude on doit avoir lorsqu'on rencontre ou lorsqu'on croise des cyclistes. Dans les cours de conduite automobile, à mon sens, on n'en parle pas beaucoup non plus. C'est sûr aussi que j'ai vu énormément de cyclistes passer sur des feux rouges et rouler à contresens alors qu'ils portaient un casque sur la tête. Alors, comme on dit souvent: C'est plus ce qui est dans le casque dont on devrait se préoccuper que...

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Regardez, je suis totalement d'accord avec vous que ça prend des campagnes de sensibilisation, d'éducation, ainsi de suite. Mais, ceci étant dit...

**M. Lefebvre (Louis):** Oui.

**M. Middlemiss:** ...vous savez, on parle d'accidents, est-ce qu'on ne devrait pas prendre toutes les précautions possibles pour éviter des pertes de vie, des gens qui deviennent handicapés pour le restant de leur vie ou des pertes matérielles de la société? Est-ce que ce n'est pas quelque chose de louable? Et le fait de l'obliger, ça crée quoi comme problème, là? La liberté?

**M. Lefebvre (Louis):** Effectivement.

**M. Middlemiss:** Oui, mais, lorsque la société, elle, paie les conséquences de ces gestes-là ou de ces accidents-là, est-ce que, à ce moment-là, on ne doit pas le regarder dans ce sens-là?

**M. Lefebvre (Louis):** Solange aimerait ça...

**M. Middlemiss:** Oui, madame.

**Mme Simard (Solange):** Monsieur, je peux vous répondre.

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**Mme Simard (Solange):** Je ne comprends pas pourquoi vous vous acharnez autant sur le petit pourcentage d'accidents qu'il y a à bicyclette, alors que...

**M. Middlemiss:** Madame, j'ai perdu...

**Mme Simard (Solange):** ...vous parlez de sauver...

**M. Middlemiss:** ...un fils dans un accident d'auto, moi...

**Mme Simard (Solange):** Oui.

**M. Middlemiss:** ...puis je vais vous dire quelque chose...

**Mme Simard (Solange):** Bien, il y a bien d'autres vies qui sont perdues...

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais...

**Mme Simard (Solange):** ...à cause d'autres maladies puis d'autres accidents, avec un pourcentage beaucoup plus élevé que ça, puis on n'en parle pas. Ça, c'est tu.

Les cancers de poumon, monsieur, hein, c'est prouvé depuis un certain temps que c'est la cigarette. On pourrait interdire la cigarette demain, le nombre de millions de dollars qui seraient sauvés par le gouvernement...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, regardez...

**Mme Simard (Solange):** ...dans les hôpitaux, ce serait énorme.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, il me semble, là... Oui, regardez... Je m'excuse, madame, mais, regardez, quelqu'un qui est malade, ça, vous savez, on fait de la prévention dans le domaine de la santé. On le fait partout. Les lois antifumeurs, toutes ces choses. On a commencé à le faire comme société, on le fait. Là, maintenant, on se dit... On voit des choses qui sont tellement évidentes. De dire de porter le... c'est pour protéger les enfants.

**Mme Simard (Solange):** Il y a des choses bien évidentes, monsieur, qu'on ne fait pas, puis on ne veut pas passer de lois.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je m'excuse, mais vous vous adressez à la présidente, d'abord,

puis avec un petit peu de calme, s'il vous plaît. M. Lefebvre.

**M. Lefebvre (Louis):** Si vous me permettez, c'est comme si, par exemple, pour me protéger la santé, pour les fumeurs, on me disait: Plutôt que d'inciter les gens à moins fumer en présence de non-fumeurs, par exemple, ce serait d'inviter tous les non-fumeurs à porter un masque à oxygène, comme un casque, pour ne pas être en contact avec cette fumée-là. Alors, je considère que, en termes d'éducation, on ne vise pas les bonnes cibles. Les cibles, c'est le comportement des cyclistes délinquants — je reviens encore là-dessus — et non pas de dire: Portez un casque et comportez-vous comme des innocents.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Rimouski, deux minutes et demie.

**Mme Charest:** Merci, Mme la Présidente. Je voudrais quand même rappeler que, quelque soit le lieu ou la façon dont les gens décèdent, c'est toujours un drame pour les familles éprouvées, et je pense que, là-dessus, on ne peut pas demeurer insensibles, et ça, quel que soit le côté de la clôture où on est.

Ceci étant dit, je reviendrais à votre mémoire. J'aurais beaucoup de commentaires à faire, mais le temps presse. Je voudrais juste faire un commentaire. Je pense qu'une entrave importante à la liberté individuelle... Vous savez, quand on est dans un système comme on est au Québec, où on a une assurance automobile qui couvre les indemnités des personnes victimes soit d'accident de la route par automobile, d'accident de bicyclette ou autrement quand on est sur le réseau routier et que ces indemnités-là s'adressent à tout le monde, lorsqu'on est aussi aux prises avec des blessures suite à des accidents en bicyclette et que le système de santé vous accueille et vous soigne, je pense que la liberté individuelle par rapport à la liberté collective, quand on a des choix à faire, là-dessus en tout cas, ma couleur, moi, c'est de faire un choix en fonction de la société, et le type de société qu'on veut, c'est que tous les gens aient accès à ce genre de services qui est assumé par l'ensemble des Québécois.

Je pense qu'on ne fait pas payer aux seuls cyclistes le fait que des automobilistes, des piétons et des cyclistes ne respectent pas le Code de la route, parce que, si vous relisez le Code de la route, il y a des sanctions prévues pour toutes les infractions, qu'elles soient commises par des automobilistes, par des piétons ou par des cyclistes. Là-dessus, je pense que le Code de la route est quand même juste et équitable parce qu'il prévoit des sanctions appropriées.

Je trouve que c'est incohérent aussi qu'on demande la reconnaissance officielle du vélo comme moyen de transport et récréatif, parce que, si on veut le faire reconnaître comme moyen de transport, il faut quand même qu'on prévienne aussi des moyens pour

assurer la sécurité de ce type de transport dans le Code de la route, et une future législation sur le port du casque devrait en faire partie.

Ceci étant dit, je pourrais être longue, mais je voudrais vous poser une question quand même: Êtes-vous d'accord avec les équipements de sécurité qui sont sur la bicyclette? Je pense aux réflecteurs. On a l'obligation d'avoir six réflecteurs sur la bicyclette. J'aimerais savoir pourquoi vous êtes d'accord ou, sinon, pourquoi vous n'êtes pas d'accord avec ces équipements de sécurité là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Lefebvre.

**M. Lefebvre (Louis):** Oui, moi, je suis entièrement d'accord avec ces équipements-là. J'en ai sur mes bicyclettes. Un des principes importants en sécurité à bicyclette, c'est de se faire voir, effectivement, d'avoir des bons freins, d'avoir des équipements réfléchorisés. Mais, encore là, j'ai tendance à éviter de circuler la nuit parce que, même avec ces équipements-là, il y a un élément de danger.

**Mme Charest:** Ma dernière question: Est-ce que vous êtes membre de Vélo Québec?

**M. Lefebvre (Louis):** J'ai déjà été membre il y a plusieurs années.

**Mme Charest:** Et vous, Mme Simard?

**Mme Simard (Solange):** Oui, je suis membre.

**Mme Charest:** Vous êtes membre active? Dans quelle catégorie de membres êtes-vous? Parce qu'il y a différentes catégories de membres à Vélo Québec.

**Mme Simard (Solange):** Oui, je suis membre...

**Mme Charest:** Vous avez droit de parole et droit de vote aux décisions du regroupement?

**Mme Simard (Solange):** Oui.

**Mme Charest:** Ah bon! Parfait. Merci, Mme Simard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. Alors, Mme Simard et M. Lefebvre, nous vous remercions de votre participation.

Alors, maintenant, nous allons demander à Explo Tour, à M. Faubert de bien vouloir se présenter à la table.

Alors, M. Faubert, vous avez 10 minutes pour nous faire connaître votre argumentation, qui sera suivie, comme les autres intervenants, de 10 minutes du côté ministériel et 10 minutes du côté de l'opposition.

### Explo Tour

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Mme la Présidente, M. le ministre. D'abord, remercier le ministre et cette commission d'entendre... J'étais heureux de voir que le ministre n'était pas convaincu tantôt, ça laisse place, donc, à des opinions, des partages d'idées. Je pense que c'est important à l'aube d'une future loi, s'il en est une.

● (10 h 20) ●

Alors, d'entrée de jeu, Explo Tour, je ne veux pas donner des chiffres, mais on en entendait tantôt. Nous, depuis six ans, on est à temps plein, donc 12 mois-année, dans la promotion d'événements et de programmes d'éducation auprès des jeunes et des populations adultes, autant dans des événements de masse — on va y revenir tantôt, très important, les événements de masse, pour l'éducation — que des événements pointus ou des programmes pointus. Pour le plaisir des chiffres, bon, ça totalise, là, 2 000 000 et quelques 100 000 km hommes-femmes, si on veut, depuis ces années-là. Donc, humblement, on est en mesure, dans une certaine mesure, d'évaluer le comportement du cycliste, et c'est là-dessus — et, d'entrée de jeu, je vous dirais que notre position, vous l'avez vue — qu'on est carrément, et résolument, et effrontément pour le port du casque, mais sans une loi. On pense plus que c'est à travers les programmes. Le casque fait partie, pour nous, d'un programme de sécurité à bicyclette, comme il y a un programme de sécurité en auto, et des camions, et tout ça, chacun de ces véhicules-là ayant ses contraintes, ses limites.

Au niveau du partage de la route, on pense que c'est une approche globale qui va non pas régler le problème, mais, en tout cas, qui va l'améliorer, qui va bonifier des activités. Notre profonde conviction est que — il nous semble, en tout cas, et puis on espère se tromper, nous autres, on aimerait ça se tromper pour apprendre — «zoomer» — je n'ai pas d'autres mots — ou focuser une politique de sécurité sur le port du casque, c'est se réfugier sous ce casque-là et oublier, pour nous, les principales choses qui sont: l'éducation, le comportement cycliste et la grande place de l'exemplarité.

Je prends un exemple. On a un club, nous, de 400 membres depuis six ans, tant de kilomètres, etc., et on ne peut pas mesurer. On aimerait vous apporter le chiffre, malheureusement, on ne l'a pas. Mais, quand notre cycliste est en auto avec ses «chums», ou deux couples qui s'en viennent à Québec, et que c'est l'autre «chum» qui ne fait pas de vélo qui conduit l'auto et qui évite mal un cycliste, là c'est le beau-frère ou le «chum» qui lui dit. Et ça, je vous dis, ça fait des années, en tout cas, tout simplement dans notre petit cas à nous, un club de 400 membres entre autres, et je pense aux millions d'autres cyclistes-kilomètres, lorsqu'ils sont dans l'auto avec des collègues, des amis et qu'ils voient un comportement souvent anodin, ça peut être votre beau-frère, qui est le meilleur homme du monde, qui n'est pas sensible à cela, à ce moment-là, l'exemple vient de

son beau-frère ou de son «chum». Cette portée-là, elle est très importante. Elle est très importante. Si jamais la commission ou, en tout cas, la Société de l'assurance automobile du Québec voulait qu'on la quantifie, nous, on s'offre pour le faire. On pourrait vous donner, à ce moment-là, des chiffres assez hilarants de ce côté-là.

On pense qu'il faut avoir une politique articulée et très pointue à travers un programme, pas seulement «zoomer» sur le casque et son éducation, mais sur le comportement des cyclistes, les jeunes par exemple. Pas à la sortie des écoles, mais à l'arrivée dans les écoles, le matin, si on encourageait un programme national de points de mérite, une approche donc positive au lieu d'une approche de démerite, cet effet multiplicateur là aurait donc des effets, oui — je «redonde», oui — des effets sur le comportement des jeunes. Parce que, chez nous, à Explo Tour, on est convaincus qu'il y a deux populations jeunesse à vélo. Il y a la petite enfance, où, là... Et vous le voyez dans vos quartiers. Regardez, ce soir, prenez 30 secondes pour voir que — la petite enfance, on parle du quatre à 11 ans — à cause des parents, bien sûr, on parle d'éducation, on parle des parents, de forcer le port du casque à ski ou à vélo, il n'y a pas de problème, c'est réglé, c'est un acquis. C'est un acquis, c'est à la mode, c'est léger. Nous aussi, on en donne, des casques, on fait des programmes avec la Sûreté du Québec, avec Rêve d'enfants, etc. On a plein de programmes — là ce n'est pas le temps de faire la panoplie d'Explo Tour ici — pour vérifier que... Mais ça, c'est des initiatives qui sont régionales, qui sont d'organisations comme les nôtres ou autres, mais qui ne sont pas panquébécoises. Si on prend, donc, un programme de points de mérite chez la petite enfance, là on vient de toucher à un nerf, je pense.

La deuxième jeunesse, qui est l'ado — vous en avez, on en a — vous savez, il faut, en tout cas, nous, on pense qu'il faut y aller avec une grande douceur de ce côté-là pour ne pas banaliser... Et ça, c'est des futurs conducteurs auto. Attention, là! On pense que cette portée-là, elle est flagrante chez le futur conducteur auto ou moto. Ça va être complètement l'enfer. Imaginez votre policier de coin de rue — vous avez déjà reçu des mémoires de ce côté-là, vous connaissez leur position pan-Québec, regardez dans vos petits villages — le policier en auto essayer de courir après un ti-cul qui n'a pas son casque, c'est l'enfer. On pense, nous, qu'on va banaliser les lois, qu'on va banaliser la place du policier, alors qu'eux, avec tant d'efforts, vous le savez, depuis une dizaine d'années, essaient de se rapprocher de la population.

Il y a même une compagnie aux États-Unis qui vend des vélos «police equipped», «police pack». C'est fort, ça va loin, ça, là! On n'est pas étonnés qu'il y ait des autos qui sont des «police pack» faits à Detroit. Bon, la municipalité de Sillery a besoin d'une auto, elle achète un «police pack», ça coûte 45 000 \$, puis le revolver est dedans, puis c'est prêt, avec la grille. Il y a une compagnie, donc, aux États-Unis, pan-US, qui offre des «police pack» vélos. Voilà, donc, depuis une dizaine

d'années, nos policiers, nos groupes, autant dans les petits villages que dans les grandes agglomérations, font oeuvre d'éducation, essaient un rapprochement et ont compris, avec les ados, donc, que c'est par une approche douce, positive et super cool, pour prendre leurs termes, qu'on va peut-être... Et vous avez vu le film *La correction*, récemment, c'est assez un éloge là-dessus.

Donc, pour revenir aux vélos, on pense que cette deuxième partie là de la jeunesse... Et, nous, on ne l'a pas, la solution, on a des prétentions, on a des convictions, on n'a pas la solution là-dedans, mais on invite à une prudence, on invite à aller au-delà des chiffres. Et, de régler par une loi, qu'on pense régler la sécurité à vélo par une loi sur le casque, on ne dit pas qu'il ne faut pas le porter, je vous ai dit d'entrée de jeu notre position là-dessus, avec... Et on a, humblement dit, nous, les promoteurs vélo, énormément d'influence subliminale dans le port du casque ou le comportement, et ça, pour nous, c'est plus... Si, à l'entrée d'une école le matin, il y a un programme pan-Québec avec les gens du scolaire, avec les services de police, avec un programme pointu, là, le casque et l'éducation en faisant partie, on pense que c'est meilleur comme approche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Peut-être pas en conclusion, mais, en tout cas, en ouverture, parce qu'on arrive ici avec une position qui est douce, qui est quand même convaincue, moi, je peux vous dire que des mesures à l'égard de programmes de comportement routier, autant chez l'automobiliste que chez le cycliste, bon, pour avoir pensé un petit mémoire chez vous, on pourrait aller bien au-delà, et on offre, nous, bien humblement, comme d'autres l'ont sûrement fait ou vont le faire, notre aide pour aller trouver des mesures tout à fait, tout à fait réalistes et faisables avec la Société. Moi, j'ai eu, durant une couple d'années, des programmes avec la Société de l'assurance automobile du Québec, et ça allait très bien, la place de l'État, la place des promoteurs, etc. Il y a là matière à composer un programme sécurité à bicyclette, point.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Faubert. M. le ministre.

**M. Brassard:** M. Faubert, je pense que votre position de dire qu'il faut favoriser, encourager le port du casque, c'est une position qui fait largement consensus dans la société québécoise. Là où la controverse apparaît, évidemment, c'est: Est-ce qu'il faut aller jusqu'à l'obligation par loi, par voie de loi? C'est là, parce que je pense que tout le monde reconnaît que c'est un équipement qui accroît la sécurité du cycliste.

● (10 h 30) ●

C'est intéressant, ce que vous faites, d'ailleurs, en matière de sécurité et de programmes, particulièrement à l'égard des jeunes, pour justement modifier leur comportement, changer leurs attitudes et adopter une

conduite plus sécuritaire. Je pense que c'est une voie qu'il faut continuer d'emprunter, hein, et on va le faire, on va continuer de le faire. Mais, au fond, la question que je vous pose, moi, c'est la suivante: En cette matière et dans cette voie-là, dans la voie de ce que vous appelez votre approche douce, donc l'approche éducation, sensibilisation, promotion, changement d'attitudes, selon votre vécu, comme on dit, ce que vous faites depuis un certain nombre d'années dans votre club, jusqu'où peut-on aller? C'est quoi, le seuil? C'est quoi, le plafond? C'est la question qui s'est posée souvent à l'égard de cette question-là. Il y a 22 %, disons, 25 % actuellement des cyclistes qui portent le casque. Alors, dans la voie de l'approche douce, ça nous conduit jusqu'où en termes de proportion? Est-ce qu'il y a un plafond ou est-ce que c'est une approche qui peut donner des fruits de façon indéfinie?

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Ça va très loin. Je n'aime pas prendre des cas isolés, parce que, là, on grossit, comme tantôt. En tout cas... Oui, j'ai écouté, mais... Je vais tomber aussi dans ce panneau-là, de prendre un exemple. Dans nos nouveaux membres, chez nous, 30 % ne portent pas le casque. On ne l'oblige pas. On en a acheté une vingtaine et on les prête. Après trois randonnées... Et c'est des M. Tout-le-Monde. Ce n'est pas un club de course. Il faut bien spécifier, c'est M. et Mme Tout-le-Monde qui, bon...

**M. Brassard:** De la promenade.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Absolument. Résolument. 30 %, donc, à leur arrivée. Et, après deux randonnées, c'est réglé. C'est fini pour la vie. On prête, pas besoin d'acheter. Ça, c'est un petit geste. C'est un incitatif, bien sûr, c'est une carotte. Mais, quand ils voient les 25 autres à côté qui ont le même âge, qui ont le même... Oui, peut-être, quand ils arrivent à la terrasse en Estrie ou n'importe où pour prendre un jus ou quoi que ce soit et que les gens oublient de l'enlever, c'est peut-être à la mode, c'est peut-être beau... Aussi, on connaît bien la structure maintenant, comment c'est fabriqué, c'est léger, aéré, etc. Ça va très loin, cela. Si ça, c'est 30 %, et chez nous, le port, ça devient 100 %, isolément... J'ai au moins, moi, une cinquantaine de personnes qui me disent que — maintenant, ce n'est pas scientifique; votre question aussi n'était pas, entre guillemets, scientifique, donc je continue dans ce bag-là — s'il eût été obligatoire... ils portaient de leur bureau, l'enfant, la blonde, la job, le vélo devient, en tout cas, si j'oublie le vélo pour le transport et pour aller travailler, le vélo loisir, il faut passer la marge du loisir: Aïe! ne vient pas m'écoeurer, je suis en état de loisir, j'ai travaillé toute la semaine, et tout ça, je prends ma bécano, je m'en vais me détendre, et là on vient encore me légaliser — en tout cas, je prends le mot. Et c'est pour ça que je dis: On pense, on est convaincu qu'une approche douce... Et je prends l'exemple à partir de petits moyens bien techniques, très faciles, qui ne coûtent pas

cher, à partir d'exemplarité, ces gens-là, après ça, font redondance... pas redondance, mais, en tout cas, font leurs achats, si vous voyez ce que je veux dire, il me manque le mot, là...

**M. Brassard:** Rayonnement.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Le rayonnement. Voilà. Ça va très loin. Je pense aux enfants aussi, à partir d'une approche de mérite et non pas de démérite. J'avoue nos limites intellectuelles à comprendre et à trouver des moyens non drastiques pour la population ado — j'y reviens, mais j'en ai parlé un petit peu tantôt — alors que chez l'adulte, moi, je partage l'idée que c'est une liberté. Sauf que, moi, je peux vous dire qu'on use d'une influence, on emploie une influence assez directe avec les gens, puis cela fonctionne, et cela va très loin.

Dans les événements populaires, je disais qu'il fallait peut-être en parler trois secondes, dans les événements de masse aussi. Il y a eu des programmes avec la Société de l'assurance automobile du Québec pour donner des casques, avec Garneau. On mesurait aussi le port du casque. Chez nous, on est passé de la dix-septième, avec «Un vélo, une pomme»... Il y a quand même 3 000 personnes, durant six ans, en tout cas, un événement pan-Québec, où là, parce que l'événement a une certaine grandeur... Il y a au Québec une centaine d'événements populaires. Il y en a peut-être une vingtaine qui ont une ampleur pan-Québec, c'est-à-dire qu'ils ont une promotion, à ce moment-là, et une visibilité. Et là c'est des moyens de rejoindre la population cycliste. On est passé du dix-septième au deuxième rang à partir de petits moyens, donner des casques. On en vendait sur place — puis, en passant, on est très désintéressé financièrement même si on est promoteur privé, ça nous fait plaisir d'apporter notre humble contribution — et des casques, on en avait peut-être 400, nous, d'une compagnie, qu'on vendait à un prix dérisoire lors de l'événement. En tout cas, vous voyez tout de suite le petit programme. Maintenant, est-ce que ces gens-là en auraient acheté quand même? Je ne le sais pas, sauf que ce petit incitatif était là, et avec des résultats absolument hilarants, hein. Les gens, souvent, il ne leur manque que cela. C'est comme une vente, il manque juste l'étiquette rouge, je vais l'acheter.

**M. Brassard:** Oui. C'est évident que, au sein d'un club comme le vôtre, l'approche douce, comme vous dites, a des effets indéniables.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Et c'est très facile.

**M. Brassard:** Oui, sauf que vous reconnaissez que ce ne sont pas tous les cyclistes qui sont membres d'un club. Donc, ça a une certaine limite, cette approche-là.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** M. le ministre, avec tout le respect que je dois à votre intervention, on a six

programmes chez nous, et c'est à l'égard de nos six programmes qu'on nous a demandé et qu'on s'est présenté ici. Le club étant une action, j'ai parlé des randonnées populaires, je pourrais vous dire que, l'année passée, on a emmené 500 Québécois au Bike New York — Five Boro, c'est leur Tour de l'île à eux, à New York — cette année, on en emmène 1 000 — vous avez bien compris — 1 000...

**M. Brassard:** Ce que vous dites, c'est que votre influence dépasse largement votre membership, va au-delà de votre membership.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Absolument. Sinon, je pense qu'on ne serait... bien, on ne serait pas venu, on n'aurait pas donné tant de conviction, si on veut, à notre mémoire. Parce que c'est très facile, un club, bien sûr, hein! C'est comme farter des skis. Ne vas pas dire à ton voisin de farter ses skis, c'est bien trop long. Mais, si tu pars avec un club, là, c'est facile parce qu'il y a un entregent, il y a une facilité, il y a une entraide aussi. Alors, si ce n'eût été que de cela, on n'aurait pas insisté sur nos convictions.

Donc, nos 1 000 Québécois qu'on emmène à New York remarquent avec beaucoup d'insistance le comportement qu'on a au Québec à vélo — il faut souvent aller ailleurs pour voir qui on est, ça, on le sait — remarquent aussi, au niveau des organisations cyclistes, que, au Québec, on est drôlement bien ferré, humblement dit, drôlement bien ferré, et je parle au niveau international. Le Québec, vous le saviez peut-être, je vous l'annonce, au monde, est reconnu comme ayant les meilleurs et les plus aguerris promoteurs en termes d'événements à vélo. Absolument, résolument. Et ça, c'est sur New York, c'est sur Paris, c'est sur la Belgique et partout.

Deuxièmement, au niveau du comportement routier — attention, il faut voir, il faut faire le tour, puis ça, bien, on se fie un petit peu aux gens qu'on invite, ensuite on va vérifier dans les chiffres si nos trucs sont... si on a rêvé ou si c'est vrai — même si on a dit des choses tantôt qui sont vraies, les comportements qu'ont les gens... On a, au Québec, un des meilleurs comportements routiers, pas le meilleur, mais on est dans les bons, si on veut, au niveau de la populace cycliste, au niveau international. Il faut voir New York pour ça.

Alors, les gens qu'on emmène à New York portent le casque — encore là, il y a des petits incitatifs, etc. — et s'influencent entre eux et vont, au retour, chez eux, dans leur patrie, ici, influencer les autres. Et ça, on croit à ça, nous autres.

Maintenant, nous, on le fait parce que, bon, c'est le fun, là, puis c'est correct comme ça. Mais on pense que la Société de l'assurance automobile du Québec, alliée avec le ministère des Transports, au niveau des décideurs, alliée à des groupes vélos comme nous ou d'autres, à l'intérieur de pas grand temps, d'une année, avec un programme très articulé, qu'il y a une panoplie,

il y a un train de mesures tout à fait réalistes. Je pense que le milieu, on est là pour ça. Vous ne pouvez pas, M. le ministre, avec tout le respect — vous le savez, puis je vous vois déjà acquiescer à ce que je vais dire — connaître toutes les réalités dans le domaine du transport. Et des gens experts, il faut le dire, dans le domaine, on est là pour vous aider. On est là pour vous aider et, nous, on va être là si on sent qu'il y a des mesures, et non pas de se couvrir derrière un casque pour penser qu'on a réglé la sécurité. Ce n'est pas vrai.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Faubert. M. le député de Pontiac.

● (10 h 40) ●

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Faubert. Regardez, on est totalement d'accord que, si on pouvait trouver un moyen, ça soit fait sans coercition, parce que le but visé, c'est de s'assurer qu'on ait moins de pertes de vie, moins de pertes... ainsi de suite. Vous semblez, et j'espère que c'est un moyen... Combien ça prendrait de temps, en mettant en pratique tout ce que vous suggérez, pour atteindre ce but-là, de dire: Regardez, les gens vont le porter, le casque, on ne sera pas obligés de passer une loi? Mais, si on sent et la population sent qu'on devrait passer une loi, il y a quelque chose qui accroche et, un moment donné, on va plafonner et les gens n'en porteront pas, de casque, et on va être obligés de vivre les conséquences? Est-ce que vous pouvez élaborer et dire combien de temps d'autres clubs comme le vôtre pourraient prendre pour atteindre ce but-là?

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Moi, j'imagine que, sur un triennal, avec une politique escalatoire et non pas dérisoire, trop drastique, je verrais un programme d'éducation qui s'adresse autant aux camionneurs, autant aux automobilistes et surtout — et je ne vous surprendrai pas — aux cyclistes délinquants. C'est l'enfer, hein, c'est bien sûr, les routes ont été faites pour les voitures. Moi, je dis aux gens: Attention, ce n'est pas parce que tu fais du vélo que tu as le nombril sec, hein! Les gens se prennent pour d'autres, faire du plein air, la santé. Je parle de mes gens à moi, et je leur dis: Vous êtes carrément en dehors de la «track», c'est le cas de le dire, les routes ont été faites pour les voitures et vous les... Là, je parle du cyclotourisme routier, à ce moment-là, et c'est le plus beau au Québec. C'est ce pour quoi les gens font du vélo, entre autres. Les pistes cyclables, d'accord, mais aussi les belles routes de campagne, etc. C'est une de nos richesses au Québec; on a un des plus beaux plans de cyclotourisme au monde.

Cela dit, je pense que, sur un triennal, à partir de mesures techniques, à partir d'une liste, on peut en arriver à des réglementations autant auprès du conducteur auto, du camionneur et surtout du cycloteur. Je pense qu'il y a plus de 50 % de la cyclojeunesse qui ne réalise pas ce qui se passe à l'envers sur un feu rouge, là. Moi, je me suis fait voyager chier par un jeune alors

que je voulais le sécuriser — excusez mon expression, mais il l'a dite, donc je l'ai mise entre guillemets — alors que je suis habitué, moi, à la compagnie des cyclistes. C'est comme une deuxième nature, hein, et j'ai failli le frapper. Justement, il m'a reviré de bord. Alors, il y a une dichotomie, ce n'est pas facile. Ça, c'est toffe en maudit! Mais il y a une chose dont on est sûrs, en tout cas, ce n'est pas en imposant un casque que le problème va se régler chez cette population-là.

Moi, je pense qu'un triennal est pensable pour arriver à quelque chose de structurant, à ce moment-là, et on se rassoira dans trois ans, et je pense que les chiffres vont avoir changé, les comportements, les attitudes. En passant, j'entendais tantôt qu'il y a des trucs dans le Code de la route, mais faut-il encore, et c'est l'objet de notre deuxième recommandation... Alors, moi, je suis content. Quand j'ai entendu une dame tantôt dire: Bon, bien, le Code de la route, c'est dedans, c'est réglé. Quand j'entends ça, M. le ministre, j'ai peur à la même chose pour le casque: Bien, là, parce qu'il y a une loi, il faut que tu portes ton casque, c'est réglé. Je peux vous l'exprimer, cette peur-là, moi, alors que, bien sûr qu'il y a des trucs dans le Code de la route, et notre deuxième recommandation... pardon, la première qu'on a mise d'entrée de jeu dans nos recommandations, sur le résumé, si on veut: Appliquons les lois actuelles en matière de comportements routiers, surtout chez les jeunes cyclistes; appliquons le Code de la route... Qu'on ne me dise pas qu'il y a un Code, je le connais par coeur, qu'on l'applique, et, déjà là, je ne sais pas si on pourrait dire, sur une règle de un à 100, que 75 % peut-être ou, en tout cas, une bonne majorité de la situation sécuritaire à vélo ou dans les voies partagées serait réglée.

Donc, on ne voudrait pas dire, parce qu'on va faire porter un casque, que la sécurité est réglée. On se rassoira au bout de trois ans et, à partir de nouvelles données, la donne sera peut-être nouvelle. On aura aussi, je pense, et la Société et le ministère, la créativité d'améliorer ces règles-là, et on verrait dans trois ans, après une politique articulée et... le mot qui me manque, là...

**M. Middlemiss:** Bien. Au bout des trois ans, vous avez quel pourcentage? On dit qu'aujourd'hui 25 % des gens portent le casque, on serait rendus à quel pourcentage?

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Ça serait bien prétentieux...

**M. Middlemiss:** Est-ce que, à un moment donné, il n'y aurait pas un plafonnement? Et, rendus là, on ferait quoi?

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Ça serait bien prétentieux d'oser répondre à cela, mais, moi, je mets ma main en quelque part qu'on atteindrait 50 % et que ce serait avoir failli que de ne pas l'atteindre.

Mais là on parle de quelque chose d'articulé avec les gens du milieu, pas une commission, mais un organisme qui s'en occupe. Que ce soit Vélo Québec, que ce soit nous avec des gens de la Société, du ministère des Transports, qui créent des trucs, qui les peaufinent, qui les bonifient en cours de route. Quelque chose de permanent, là, de complètement focussé là-dessus, parce qu'on focusse sur différents trucs, la santé ou quoi que ce soit. Ça ne peut pas être mauvais.

Moi, je prends mon petit exemple, en tout cas, dans ce que j'ai à influencer, les gens à travers un club, des événements populaires ou des programmes qui sont réalistement tournés sur l'éducation routière à vélo, je regarde, moi, humblement, ce que je fais tout seul dans ma petite campagne — même si j'ai des programmes pan-Québec quand même, j'ai un petit bureau, moi, je suis un petit garçon — puis je vous dis qu'on a une influence et qu'on a — et je vous le dis carrément, on est venu vous le dire — oui, de l'influence et, oui, on peut, à travers une approche douce, articulée, pas redondante, mais — le mot qui me manquait tantôt, là — payante socialement en bout de ligne... Si, moi, je peux faire ça tout seul dans mon petit coin, imaginez une politique articulée, avec un ministre qui donne sa clé là-dessus, une société qui a ça, des policiers qui, à ce moment-là, au niveau du Code de la route, travaillent sur le Code et non pas à aller courir un «ti-cul» dans le champ, je veux dire, c'est l'enfer, hein... Moi, je ne peux pas penser en bas de 50 %. Et après ce trois ans là, on se rassoit et là on regarde les nouvelles données, autant en termes statistiques qu'en termes comportementaux. Moi, en tout cas, c'est ma profonde conviction — profonde, à part ça — et j'espère éclairer un peu, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Donc, votre objection au port obligatoire du casque n'est pas basée nécessairement sur des statistiques d'endroits où on l'a obligé et que la pratique du vélo... il y a des gens qui ont arrêté de faire le vélo. C'est un peu toucher votre liberté.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Oui, mais c'est parce qu'on connaît ces trucs-là, puis on n'a pas voulu «redonder», parce qu'on savait que cela vous serait présenté par d'autres organisations et qu'il fallait, de toute façon, que vous alliez chercher ces chiffres-là. Et, comme on sait que vous le savez, on ne s'est pas penché là-dessus pour «redonder» et perdre notre temps et le vôtre. On a apporté un éclairage qui est celui-là.

**M. Middlemiss:** Mais, réellement, la toile de fond de tout ça, c'est que vous avez une crainte qu'une loi pourrait avoir des conséquences négatives sur la pratique du vélo.

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Bien, c'est un peu ça, résolument. En tout cas, pour entrer dans ce loisir-là et y demeurer... Parce que, vous savez, c'est comme un garage, c'est comme le troisième râteau qui est en vente

chez Rona, on n'en a pas besoin, mais, chéri, il est en vente, on va l'acheter. Ça, c'est l'enfer. Ce n'est pas grave, ça. Mais si je prends, et je le vis 12 mois par année depuis six ans... Des gens abordent le loisir maintenant d'une façon beaucoup plus structurante, relax: Bon, chéri, on fait du ski... Les gens s'équipent, hein, il faut voir sur la 20 les supports à vélo le dimanche après-midi. Moi, évidemment, j'ai un oeil là-dedans, c'est bien sûr, je regarde quelle marque puis s'il est bien attaché. Mais portez votre oeil, la prochaine fois que vous descendrez de Québec ou de Sherbrooke vers Montréal, à 16 h 20 le dimanche après-midi, ce n'est pas possible, c'est un sur trois, des supports à vélo puis à skis. Les gens, donc, s'équipent.

Maintenant, vous savez — et les récréologues seront là pour le dire d'une façon plus scientifique — les gens ne scindent plus la famille dans le loisir. Vous avez une nouvelle donne sociale. Avant, on faisait garder le «ti-cul», maintenant, non, si on n'a pas assez d'argent pour y aller, on va rester à la maison, on emmène les enfants dans nos loirs, on les fait partager ces trucs-là, que ce soit le chalet, le ski ou le vélo.

Donc, oui, c'est vrai que pour quelqu'un qui veut aborder ce loisir-là, qui est un loisir, on sort de la job puis des troubles de ci, d'aller lui imposer une loi, on pense que c'est un frein, d'entrée de jeu, dans son loisir. Qu'on l'oblige subtilement, après, à en porter, ça, on va s'en occuper, je peux vous le dire. En tout cas, je pense qu'on pourrait s'en occuper. Moi, je suis bien convaincu que, si vous voulez des chiffres, on va gager 50 %, puis on se reverra dans trois ans. C'est notre proposition.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Faubert, de votre participation.

• (10 h 50) •

**M. Faubert (Jean-Pierre):** Merci de vos oreilles, de votre écoute.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous appellerons maintenant Le Monde à bicyclette. M. Marc Beaugrand-Champagne, administrateur-coordonnateur.

Alors, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, ce qui sera suivi, comme les autres intervenants, d'une période de questions du côté ministériel et du côté de l'opposition.

Je demanderais au porte-parole de se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

### Le Monde à bicyclette

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Merci. Je suis Marc Beaugrand-Champagne, administrateur-coordonnateur du Monde à bicyclette et de la Société d'éducation pour le cyclisme à Montréal. À ma gauche, Robert Silverman, fondateur du Monde à bicyclette et de la Société d'éducation pour le cyclisme à Montréal, en 1975.

Je voudrais d'abord vous remercier, les membres de la commission, de nous permettre de faire valoir nos

points de vue sur le mémoire qu'on vous a présenté au mois d'août. Mais, avant d'élaborer sur le mémoire, je voulais céder la parole à Robert Silverman pour qu'il présente un petit peu Le Monde à bicyclette, puisque c'est un mouvement essentiellement urbain, situé à Montréal, et...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. Silverman...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Pardon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, allez-y.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Donc, qui est un mouvement essentiellement urbain. Je crois que, jusqu'à maintenant, vous avez eu des intervenants qui ont fait des présentations sur le cyclisme en tant que loisir, alors que, depuis sa fondation, Le Monde à bicyclette utilise la bicyclette comme moyen de transport. Dès ses débuts, en 1975, un des slogans, c'était «Plus qu'un sport; un transport». Alors, notre optique est peut-être un peu différente de celle de nos prédécesseurs ou des gens qui viendront faire des interventions après nous.

Alors, je cède la parole à Robert qui va brièvement faire un petit survol des débuts du Monde à bicyclette jusqu'à nos jours.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Beaugrand. Voulez-vous répéter votre nom, s'il vous plaît?

**M. Silverman (Robert):** S-i-l-v-e-r-m-a-n, Silverman. Est-ce qu'on a 20 minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Silverman?

**M. Silverman (Robert):** Oui. Est-ce qu'on a 20 minutes ou 10 minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vingt minutes.

**M. Silverman (Robert):** Vingt minutes, merci. Première fois au parlement, c'est un honneur. M. le ministre, membres de l'Assemblée nationale...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un petit peu plus fort.

**M. Silverman (Robert):** O.K. Je ne sais pas si vous vous souvenez des années soixante-dix, soixante, il y avait très peu de cyclistes. Tout le monde voulait une auto. Même moi, j'ai lâché la bicyclette quand j'étais adolescent, à mon tort, et je l'ai redécouverte à l'âge de 36, 37 ans — j'en ai 62 maintenant — et j'ai découvert comment c'était joyeux, comment c'était économique, agréable, utile chaque journée. Et il y avait de plus en plus de gens au Québec et ailleurs qui commençaient à

faire de la bicyclette dans les années soixante-dix — crise écologique, intérêt dans la santé — et il n'y avait rien, il n'y avait pas de facilités, il n'y avait pas de pistes cyclables, pas de stationnements; pire, il n'y avait même pas de vocabulaire politique. C'était invisible; les cyclistes étaient invisibles. Et on a dit: Bon, il faut faire quelque chose. Il faut qu'on ait des facilités pour encourager ce sport-là — je m'excuse, mais ce transport. Nous étions intéressés parce que, nous, nous faisons de la bicyclette chaque jour, et il y avait un potentiel, c'est-à-dire que les gens étaient frustrés, ils avaient peur de commencer la bicyclette.

Donc, en avril 1975, quelques personnes, Claire Morissette, Jacques Desjardins et moi, tous du centre-ville de Montréal, ont décidé de former Le Monde à bicyclette. Mais c'est intéressant, on a vite constaté que ce n'était pas un mouvement local. Ça veut dire que, plus ou moins dans le même temps, il y avait d'autres groupes qui étaient poussés par la même «cyclofrustration» et qui organisaient des groupes cyclistes de transport. Je parle du Mouvement défense bicyclette, de Paris, Transport Alternatives, de New York, un groupe à Londres, un groupe à Melbourne, en Australie, même un groupe à Québec qui s'appelle Roue libre, un groupe à Toronto, partout dans le monde riche, la même contradiction existait, ce qui a eu pour résultat de créer les organismes comme Le Monde à bicyclette.

Et on était très ... On a donné une bicyclette au maire Drapeau sur laquelle était écrit: «Propriété du maire et du comité exécutif», en pensant qu'ils l'utiliseraient pour les tâches officielles, parce qu'on voulait 20 000 bicyclettes publiques. On a fait une course en bicyclette et en auto à l'heure de pointe, et la bicyclette a gagné par sept minutes. C'était 25 %. Ça montrait à tout le monde que la bicyclette était plus rapide que l'auto à l'heure de pointe. Aussi, on avait un défilé sur la rue Sainte-Catherine, qui avait attiré 3 500 personnes, qui s'appelaient la Journée de la bicyclette et ensuite la Journée internationale de la bicyclette, qui a mené au Tour de l'île qui maintenant, comme vous le savez, a 40 000 personnes, le plus grand défilé dans le monde. On a fait des luttes spécifiques pour d'abord avoir accès au métro, c'était impossible d'aller sur la rive sud. Parfois, on avait une crevaillon, il pleuvait, c'était impossible. C'était très injuste. On a fait des manifs. Mais aussi, on a gagné en Cour supérieure, la juge Barrette-Joncas a dit que ça n'avait pas de bon sens. On a gagné. On a fait la lutte pour avoir accès à la rive sud, ce qui était vraiment une provocation, une vraie honte, que les autos puissent aller sur la rive sud, mais les cyclistes non, parce qu'il n'y avait qu'un pont qui était toléré; tous les autres, c'était impossible. Et, grâce à Québec et Montréal, ils ont construit le chaînon manquant qui permet maintenant aux cyclistes d'aller de l'île Notre-Dame à la rive sud, ça veut dire Montréal à la rive sud. On a gagné l'axe nord-sud, qui est magnifique d'ailleurs, on a gagné des stationnements. Maintenant, Montréal semble vouloir installer un autre 1 000 stationnements plus les 250 payés par la publicité.

Donc, la réalité a changé. Le fait que probablement, vous autres, vous faites de la bicyclette, que la bicyclette est vraiment reconnue ici, au Québec. Comme, d'ailleurs, on peut lire notre journal depuis 20 ans, *Le Monde à bicyclette*, c'est notre manière de contacter les cyclistes de Montréal et les gens qui s'intéressent. On a 400 membres et on continue à publier. Ce n'est pas la même chose avec plusieurs journaux, comme le *Montreal Star* et plusieurs journaux qui n'existent plus.

Donc, vous voyez que, depuis 21 ans, on lutte pour la sécurité des cyclistes, on lutte pour enlever tous les empêchements à l'utilisation de la bicyclette. Tous les empêchements politiques, évidemment, pas la neige, pas la montagne, mais le manque d'espaces, le manque de pistes, le manque de places pour les cyclistes.

Evidemment, maintenant, le Québec est à l'avant-garde du cyclisme. C'est la cinquième unité politique qui a... l'usage per capita, c'est le cinquième dans le monde, ce qui est pas mal intéressant si on considère le climat. On a des pistes magnifiques dans la campagne, comme Le P'tit Train du nord, l'Estradière, le canal de Soulanges. Partout, il y a des pistes dans la campagne qui sont pas mal fantastiques, je vous le dis.

Mais, ici, il y a une mesure qui nous menace ou qui peut réduire l'usage de la bicyclette. Aussi, maintenant, on fait ce qui s'appelle de l'apaisement de la circulation, «traffic calming», on veut que les autos aillent moins vite à Montréal, et ça commence à se faire sur Christophe-Colomb et le Plateau. C'est nos campagnes maintenant.

Maintenant, notre directeur, M. Marc Beaugrand-Champagne, va parler du casque, il va expliquer les raisons pour lesquelles nous sommes contre une loi qui oblige les gens à porter des casques. Moi, je porte un casque comme choix personnel, mais c'est une question, c'est un principe, d'imposer un casque, ce qui, sans doute, va réduire l'usage de la bicyclette au Québec, comme des lois pareilles ont réduit l'usage de la bicyclette partout. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Beaugrand.

• (11 heures) •

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Merci. Juste quelques points pour élaborer sur la présentation de Robert. Le Monde à bicyclette a été un des éléments déclencheurs d'autres services cyclistes urbains qui ont été réalisés à Montréal, non seulement cyclistes, mais dans le domaine des transports publics, comme... Le mouvement a été préconisateur du transport des vélos dans le métro, sur les autobus, notamment l'expérience qui a été tentée dans les années quatre-vingt par la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. On est à l'origine de l'élaboration de projets qui vont se concrétiser l'année prochaine par le design et l'installation de stationnements pour les bicyclettes et d'autres décisions qui ont été prises par la ville, comme les passages piétonniers et les voies réservées aux autobus. Et j'ajouterais que, comme bien des organismes sans but lucratif québécois, nous sommes plus connus en Europe, dans le reste

du Canada et aux États-Unis qu'au Québec, mais nous maintenons des liens étroits avec d'autres mouvements de revendication des droits et des intérêts des cyclistes et des piétons qui ont été fondés à peu près à la même époque, c'est-à-dire dans les années soixante-dix.

Ces groupes de bénévoles appartiennent à ce qu'il est maintenant convenu d'appeler la culture cycliste. Elle est d'autant plus présente, cette culture cycliste, et florissante qu'elle émane d'individus tout à fait branchés, et je parle de branchés électroniquement. En effet, les groupes qui en font partie ont partagé leurs idées au même rythme que l'Internet dès les années soixante-dix, c'est-à-dire à peu près au moment de la fondation du Monde à bicyclette et d'organismes similaires ailleurs au monde. Alors, c'est-à-dire que les pitonneux et les «nerds», comme on les appelle, de l'Oregon, de la Silicon Valley ou de Hollande ont depuis longtemps tissé une toile qui les unit. Le créateur du World Wide Web, Tim Berners-Lee, en Suisse, est un cycliste fanatique qui s'intéresse, comme nous et nos collègues d'Amérique et d'outre-mer, à tout ce qui touche à l'aménagement et aux transports publics, non seulement la bicyclette, mais l'urbanisme et notre environnement en tant que cyclistes, bien sûr, mais en tant que piétons aussi. Nous ne sommes pas seuls à croire qu'une loi obligeant le port du casque serait absurde. D'autres groupes et individus sont venus et viendront s'exprimer ici sur le sujet.

Je voudrais faire un bref survol du document que vous avez en main — notre mémoire — et des points que nous avons soulevés, c'est-à-dire qu'une loi réduirait la pratique cycliste. Ça, je crois que tout le monde, maintenant, en convient. Le casque donne un faux sentiment de sécurité. À plus de 20 km à l'heure, tout impact risque d'être fatal avec ou sans casque, et les gains de la pratique régulière du cyclisme sont plus conséquents, en termes d'années de vie perdues, par un facteur de 20 pour un. En chiffres purs, les cyclistes sont moins à risque que les automobilistes, parce que 90 %, de toute façon, des accidents subis par les cyclistes sont causés par les automobilistes.

Les gens défavorisés, particulièrement à Montréal, puisque ça nous intéresse, ça nous concerne, le seront encore plus parce qu'ils devront acheter un casque qui fera augmenter le coût de leur moyen de transport. Quand on sait qu'à Montréal on peut acheter une vieille bécanne pour à peu près 100 \$, si on dit à ces gens qu'ils devront dépenser 30 \$ à 50 \$ de plus pour s'équiper d'un casque, ça fait augmenter le coût de leur transport de 50 % ou 30 %. Et, des fois, on nous envoie comme argument: Pourquoi êtes-vous contre le port du casque obligatoire, puisque, au début des années soixante-dix, on a légiféré sur le port de la ceinture obligatoire? Ce n'est pas du tout le même problème. La ceinture obligatoire ne faisait pas augmenter de 30 % à 50 % les frais d'achat d'une automobile. Ce n'était même pas 1 %.

Il y a une douzaine d'États influencés par le lobby du port obligatoire du casque cycliste qui ont déjà adopté des lois aux États-Unis, influencés, donc, par ce

lobby. Mais, comme nous le mentionnons et comme nous citons le «trade paper», le *Bicycle Retailer and Industry News*, ce lobby est très puissant, et on déplore le fait — déplorait, du moins en 1995 — que les ventes de casques baissent parce que les États n'étaient pas assez rapides à adopter des lois pour encourager cette industrie qui est soutenue par un lobby.

Parallèlement à ce lobby, il y a des villes qui s'organisent aux États-Unis. La plus récente est Philadelphie, qui va consacrer 20 000 000 \$ à l'établissement d'aménagements cyclistes, dont des affiches, de l'information, ce que nous prônons particulièrement. Ça va devenir le standard aux États-Unis, probablement en Amérique du Nord, dans quelques années. Ces affiches, à Philadelphie, vont dire quelque chose comme: Partagez la rue avec les cyclistes, et avertiront, informeront et sensibiliseront les automobilistes au fait que les cyclistes ont autant de droits dans les voies publiques que les automobilistes.

Cette polémique autour du casque cycliste suscite quelques réactions supplémentaires. Depuis la rédaction de notre mémoire, nous avons continué à réfléchir sur le sujet et nous posons quelques questions, dont celle-ci qui serait: Pourquoi stigmatiser des cyclistes qui sont silencieux, qui se maintiennent en santé et qui utilisent un moyen de transport non polluant? C'est-à-dire qu'on stigmatiserait ces cyclistes en les forçant à porter un casque et qu'on risquerait, avec une telle loi, chez les jeunes adolescents, c'est-à-dire les 12 à 16 ans, de déjà les former à une résistance aux règlements ou aux lois, et qu'on verrait des dizaines de milliers de hors-la-loi qui se feraient un plaisir de désobéir soit à leurs parents, à leurs éducateurs ou aux policiers du coin qui seraient bien mal pris, dans leur grosse Chevrolet 1995, de les poursuivre entre deux ruelles étroites ou des sentiers entre quelques bungalows de banlieue. Et ça pénaliserait aussi les jeunes qui ont commencé à porter le casque parce qu'ils croient que c'est un élément de sécurité. Ça les ostraciserait dans une société de jeunes qui utilisent l'ostracisme très facilement.

Par ailleurs, face à ce lobby, on serait tenté d'évoquer la parole de John Kennedy qui disait... On a toujours dit: Il n'y a pas de fumée sans feu. John Kennedy disait: Il n'y a pas de fumée sans machine à faire de la fumée. On a l'impression qu'il y a une grosse machine qui fait de la fumée, qui, naturellement, a conquis quelques législateurs d'États américains, l'Australie. Il y a l'Espagne qui est en train de considérer la même polémique, et, comme nous le mentionnions dans le mémoire, l'enjeu commercial pour les fabricants est énorme aux États-Unis. C'est des milliards de dollars, et on se dit que, lorsqu'il y a des milliards de dollars de ventes d'un produit quelconque aux États-Unis, il y a un lobby derrière. S'il y a un lobby pour les fabricants de brocoli à Washington, il y a sûrement un lobby de fabricants de casques, et, si ce lobby réussissait au Québec, ce serait la première fois qu'un gouvernement québécois s'associerait avec une industrie, comme la SAAQ l'a fait avec un fabricant de casques québécois, pour imposer une loi,

pour imposer l'achat d'un produit à la population. On trouve ça odieux sinon scandaleux.

D'ailleurs, je ne sais pas si vous avez remarqué, mais, juste la veille du début des travaux de la commission, il y avait un reportage à une émission, à Radio-Canada, sur ledit fabricant de casques québécois. Ça faisait une drôle de coïncidence. C'est peut-être une coïncidence, mais c'était une drôle de coïncidence.

D'ailleurs, si le casque, depuis le temps qu'on en porte — ça fait quoi? À peu près une centaine d'années qu'on pratique le cyclisme — était si efficace, pourquoi n'est-il pas aussi populaire que le condom? Pourquoi a-t-on besoin d'une loi pour en imposer le port? C'est une autre question qu'il faudrait se poser.

Le débat autour du casque est surtout symptomatique de la courte vue de nos dirigeants de la santé, ce qu'on pourrait appeler des «bottom liners», c'est-à-dire des gens qui ne font que des totaux au bas des pages, des colonnes de chiffres et qui devraient mettre leur loupe de côté pour voir le problème dans son ensemble, c'est-à-dire que c'est comme l'histoire du patient qui va voir son médecin puis qui se fait prescrire un «plaster» puis qui revient à toutes les semaines avec le même problème, et ce n'est que plusieurs mois plus tard que le médecin lui demande ce qu'il a au doigt, puis le bonhomme lui révèle que, bon, après qu'il a pris sa brosse, le vendredi soir, il va jouer dans son atelier puis il se donne un coup de marteau sur le doigt. Il faut peut-être voir la cause du fait que les cyclistes sont blessés, c'est-à-dire l'omniprésence de l'automobile.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. Beaugrand?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** En conclusion, l'automobile occupe déjà le tiers de l'espace urbain, et on estime que son véritable coût pour la société devrait faire hausser le prix du litre d'essence à 4 \$, c'est-à-dire six ou sept fois ce qu'il coûte actuellement. L'éducation des automobilistes, la sensibilisation des jeunes cyclistes aux dangers de la rue et l'apaisement de la circulation, ce sont des mesures que nous prônons, au Monde à bicyclette, depuis quelques années. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Beaugrand. M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui. M. Silverman et M. Beaugrand-Champagne, une petite annonce en commençant. M. Silverman, vous avez dit qu'il y avait un peu partout maintenant au Québec des pistes cyclables accessibles et sécuritaires. Vous avez parlé de celles du nord des Laurentides. Je vous annonce que la véloroute des bleuets est en train de voir le jour aussi.

**M. Silverman (Robert):** La vélo quoi?

**M. Brassard:** La véloroute des bleuets.

● (11 h 10) ●

**M. Silverman (Robert):** Des bleuets. O.K. C'est beau.

**M. Brassard:** Depuis 15 jours, on déroule l'asphalte pour construire une véloroute, tout autour du Lac-Saint-Jean, de plus de 250 km. J'espère que vous viendrez faire du vélo chez nous.

**M. Silverman (Robert):** Absolument. Je viendrai à l'inauguration, même.

**M. Brassard:** Ha, ha, ha! C'est ça. Oui, sûrement.

**M. Silverman (Robert):** En train.

**Une voix:** Avec son casque.

**M. Brassard:** Avec votre casque, que vous portez, d'ailleurs.

**M. Silverman (Robert):** Oui, avec mon casque.

**M. Brassard:** Mais, une fois cette annonce-là faite, d'entrée de jeu, je voudrais quand même rétablir des faits aussi. Je l'ai fait tout à l'heure en disant: Il n'y a pas de projet de loi. Il n'y en a pas. Ça n'existe pas. Il n'y a pas de disposition dans le projet de loi n° 12 concernant le casque. Il n'y a pas, non plus, de lobby au Québec. Peut-être qu'il y en a un aux États-Unis — il y en a beaucoup, de lobbies, aux États-Unis — mais il n'y a pas de lobby au Québec.

Moi, je vous dis: Il y en a un, fabricant de casques, à Québec. C'est Louis Garneau. Il fabrique des casques, hein? Il ne m'a jamais contacté, il n'a jamais cherché à me parler et il n'a jamais cherché à parler à mon cabinet ni à mon ministère. Puis l'association qu'il y a eu à un moment donné entre la Société de l'assurance automobile du Québec et Louis Garneau, ce n'est pas Louis Garneau qui a fait la démarche, c'est la Société qui a fait la démarche auprès de Louis Garneau pour lui demander de participer et de contribuer à une campagne qui s'est faite avec une pub télévisée pour inciter au port du casque, et, bon, il a participé, il a donné un certain nombre de casques que la Société, ensuite, a distribués. Ça faisait partie d'un programme incitatif, et ce n'est pas Louis Garneau qui a approché la Société, se comportant, en somme, comme un lobby. C'est l'inverse. Donc...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Comme les petits-déjeuners Kellogg du ministère de l'Éducation.

**M. Brassard:** Si on veut, mais c'est simplement pour dire qu'il n'y a pas de lobby. S'il y avait un lobby, je l'aurais senti comme ministre des Transports. J'aurais sûrement eu connaissance de sa présence et de son existence. Ce n'est pas le cas. S'il y a un lobby, il est plutôt dans les milieux de la santé. Ha, ha, ha! Il est plutôt

dans les milieux de la santé, le lobby pour, puis, s'il y a un lobby contre, il est plutôt à Vélo Québec, le lobby contre le port du casque. Alors, je ne pense pas qu'il y ait une présence marquée d'industriels ou de fabricants de casques. C'est peut-être différent aux États-Unis. Je pense que vous avez sans doute raison, aux États-Unis, il y a probablement des lobbies puissants. Il y en a de très puissants qui oeuvrent à Washington. Ça, c'est bien connu de tout le monde, mais je pense que, au Québec, ce n'est pas le cas.

Bon. Ceci étant dit, on a eu des échanges intéressants tout à l'heure avec M. Faubert qui a l'expérience d'un club. Est-ce que je comprends que, tout en étant opposé au port obligatoire du casque, Le Monde à bicyclette est quand même une organisation qui favorise le port du casque et qui considère que c'est un équipement qui n'est pas une garantie absolue mais qui ajoute à la sécurité? Et est-ce que, comme organisation cycliste, vous incitez, un peu comme l'organisation représentée par M. Faubert tantôt, qui est une organisation qui, manifestement, fait la promotion du port du casque, incite au port du casque ses membres ou les personnes qui participent aux événements populaires que le groupe organise... Vous, est-ce que c'est votre cas?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Oui. C'est-à-dire qu'on se demande pourquoi une société comme la SAAQ dépense des sommes qui peuvent paraître, pour certains, astronomiques pour situer la problématique du côté des cyclistes, de ceux qui pratiquent le sport, de ceux qui se véhiculent à un transport, alors que la problématique des blessures et des éventuelles fatalités, comme dans tout accident... On ne pourra jamais les empêcher, les accidents. Pourquoi dépenser cet argent-là?

Et la toute récente campagne pour dire aux piétons de ne pas traverser en plein milieu d'une rue, c'est-à-dire le célèbre «jaywalking», c'est tellement des banalités, des lieux communs. On laisse tomber le gros bon sens québécois au profit des agences de publicité qui font les campagnes et des médias qui les véhiculent. Mais pourquoi ne pas axer ces campagnes pour informer les automobilistes, parce que ce sont eux qui tuent et qui blessent les cyclistes, et on n'a jamais vu un cas de cycliste tuer un automobiliste? Le problème, il vient du côté des automobilistes, puis c'est nous qui sommes ici un peu à la défensive parce qu'on ne veut pas se faire imposer un casque. Pourquoi ne pas dépenser ces argent, ces deniers publics à informer les automobilistes, comme il se fait ailleurs? Pourquoi pas dépenser de l'argent pour apaiser la circulation, dire aux automobilistes: Pourquoi on n'aurait pas au Québec, comme ailleurs dans le monde, dans certains États progressistes, des tests de conduite automobile réguliers? Ici, les gens obtiennent leur permis de conduire, puis, 30 ans après, ils ont les mêmes défauts, puis ils font les mêmes erreurs, puis ils font les mêmes accidents, puis, dans certains cas, les cyclistes en sont les victimes. Ce sont les automobilistes qu'il faut informer et non pas essayer

de faire des mesures coercitives pour empêcher les cyclistes de pratiquer un sport, mais aussi un moyen de transport.

**M. Brassard:** Bien, là-dessus, moi, je vous répondrais: Oui, probablement qu'il y a de la délinquance chez les automobilistes et des fautes en matière de sécurité, mais ça m'apparaîtrait irréaliste et inopportun — c'est le moins qu'on puisse dire — de partir du postulat que les cyclistes ont un comportement éminemment sécuritaire et respectueux de toutes les règles. Ce n'est pas vrai. C'est faux, donc il faut tenir compte de cette réalité-là aussi.

Le coroner est venu nous dire — puis c'est dans son rapport, dans son mémoire. C'est intéressant. C'est vrai qu'il était pour le port du casque, mais, en dehors de ça, il a reconnu quand même que 80 % des accidents graves et des décès chez les cyclistes, à la base de ces accidents, à l'origine de ces accidents, il y avait des fautes de conduite des cyclistes qui circulent à sens inverse, par exemple, ou qui passent sur un feu rouge, qui s'imaginent que, les feux de circulation, ce n'est pas pour eux. Enfin, bref, ce genre de faute là se retrouvait à l'origine de 80 % des accidents graves et des décès impliquant des cyclistes. Alors, ça veut dire sans doute qu'il y a des automobilistes qui ont à modifier leur comportement, mais les cyclistes aussi. Vous reconnaîtrez que les cyclistes aussi et que, si on parle de campagnes de promotion ou d'incitation, ça ne doit pas se faire, d'ailleurs, uniquement par des pubs à la télévision. Ce n'est pas uniquement les agences qui profitaient des ressources financières de la SAAQ. Il y avait aussi des actions, des interventions en milieu scolaire. Il y en a encore, d'ailleurs. C'est pas mal plus efficace, probablement, qu'un spot publicitaire de 30 secondes.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Oui.

**M. Brassard:** Là-dessus, je suis convaincu...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Notre journal en a bénéficié, de la campagne de la SAAQ.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** On ne s'en plaint pas.

**M. Brassard:** Alors donc, c'est diversifié.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** De ce côté-là, tant mieux.

• (11 h 20) •

**M. Brassard:** Quand on parle d'une campagne, je pense — on en discutait tantôt avec M. Faubert — que ça doit prendre divers volets. Ça doit prendre diverses formes puis comporter plusieurs volets, plusieurs dimensions. Mais est-ce que vous considérez qu'il faut entreprendre des campagnes, des interventions à la fois pour

rendre le comportement du cycliste plus sécuritaire, plus respectueux des règles et en même temps aussi, parmi les incitations, celle de porter le casque à vélo pour augmenter la proportion de cyclistes qui le portent? Est-ce que vous êtes d'accord avec ce genre d'approche?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Bien, on est d'accord pour l'information, pas la coercition, parce qu'on s'aperçoit que plus il y a de cyclistes qui partagent les voies publiques avec les automobilistes, moins il y a d'accidents, proportionnellement. Ça peut sembler ridicule, mais c'est parce qu'on veut en arriver à cohabiter...

**M. Brassard:** Partager la route, comme on dit.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** ...partager la route, et ça, c'est une campagne d'information autant pour les cyclistes que pour les automobilistes. Mais on ne pourra jamais éliminer les imbéciles cyclistes qui prennent un sens unique en pleine heure de pointe en plein centre de la rue, alors qu'ils pourraient peut-être être plus discrets et plus calmes et plus lents. Mais, je veux dire, per capita, il y a «a-tu» autant d'imbéciles et d'idiots automobilistes qui font des conneries aussi? Alors, j'ai remarqué qu'il y a aussi le faux sentiment de sécurité qui vient souvent avec le port du casque. J'entendais un expert avant-hier, à Newsworld, qui disait que, depuis qu'on a sécurisé davantage les automobilistes, on sent que ce faux sentiment de sécurité là fait que les automobilistes sont plus téméraires. Le système ABS sur les automobiles, ça fait que la personne qui conduit une auto équipée d'un système ABS va arrêter à la toute dernière minute parce qu'elle sait que son système ABS ne fera pas patiner ses roues puis ne fera pas dévier son automobile. Il y a ce faux sentiment de sécurité là, et on...

**M. Brassard:** Sauf que, s'il y a de la glace, par exemple...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Oui, mais...

**M. Brassard:** ...on a beau avoir des ABS...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Oui, c'est bon de l'avoir.

**M. Brassard:** ...ça va glisser.

**M. Silverman (Robert):** M. le ministre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Silverman.

**M. Silverman (Robert):** ...je crois que ceux qui sont pour le port obligatoire du casque et nous qui voulons qu'il n'y ait pas d'obligation ont le but commun de promouvoir la sécurité. Mais je pense qu'il y a d'autres

moyens qui sont pas mal évidents et qui sont utilisés avec succès dans d'autres pays, par exemple l'éducation massive dans les écoles, dans les curricula, dans les cours. On appelle ça, en anglais, «traffic awareness» — c'est le mot en Hollande — ou conscience du danger de la route, et, en Angleterre et en Hollande, les jeunes des trois premières années, c'est trois minutes par jour et après c'est une heure par semaine jusqu'au secondaire et même après. Donc, on peut envisager ça et, si on fait ça, on peut être sûr qu'il y aura moins d'accidents et moins de comportements déplorables, comme vous avez indiqué. Hier, j'ai vu un patin à roulettes sur la rue Saint-Laurent dans le mauvais sens, sur la côte. J'étais choqué. Évidemment, il y a un pourcentage des cyclistes qui sont des masochistes, qui sont des imbéciles et qui n'ont aucun respect pour eux-mêmes et pour la société, pour les autres usagers.

Et, la deuxième chose, je pense que c'est important que la police soit plus rigoureuse vis-à-vis des cyclistes fautifs. Ça veut dire que, un cycliste qui brûle un feu rouge, c'est grave, et elle peut saisir leur bicyclette. Ils peuvent avoir une amende, ceux et celles qui vont à contresens sur un sens unique. C'est une situation... Moi, je ne fais jamais ça, et c'est très déplorables. Les cyclistes qui roulent sur le trottoir, par exemple, qui menacent les vieillards, ça, c'est une chose grave, et, à mon sens, la police doit faire quelque chose. Et je pense que, si, eux, ils font ça, il y aura une réduction des accidents de bicyclette. Mais c'est deux recommandations très, très simples. Pas nécessaire, une commission parlementaire, et avec ces choses...

**M. Brassard:** Ha, ha, ha!

**M. Silverman (Robert):** ...il y aurait des résultats très, très effectifs comme dans les autres pays.

**M. Brassard:** Mais on fait une commission parlementaire, M. Silverman, ce n'est pas pour ça. C'est pour le projet de loi n° 12 qui vient modifier le Code de la sécurité routière. Ce n'est que...

**M. Silverman (Robert):** Oui, mais...

**M. Brassard:** ...circonstanciel. Le débat sur le port du casque est en quelque sorte...

**M. Silverman (Robert):** Mais c'est sûr que...

**M. Brassard:** ...circonstanciel ou connexe.

**M. Silverman (Robert):** Oui. Et, de plus en plus, on l'utilise. Même moi, je l'utilise. Beaucoup de mes amis l'utilisent. Même dans les Laurentides, il y a des gens qui l'utilisent, vous voyez. Donc, graduellement, il va y avoir les mêmes effets sans coercition. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va. M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Beaugrand-Champagne et M. Silverman. Tantôt, j'ai demandé à M. Faubert si, par des moyens d'éducation, toutes sortes de sensibilisation, des campagnes de publicité, toutes sortes de façons pour inciter les gens à être plus conscients des dangers et limiter le nombre d'accidents, si, par des programmes semblables, on pourrait, dans une période de temps, atteindre un niveau assez élevé du port du casque, parce qu'on va toujours avoir des accidents, et je pense que ce qui préoccupe la population du Québec, lorsqu'on voit que 80 % de la population disent qu'ils veulent qu'on passe une loi, c'est qu'il y a des pertes de vie, qu'il y a des gens qui deviennent handicapés et, donc, ça crée des problèmes dans la société. Et, aussi, il ne faut pas oublier que ça coûte des sous à la société. Mais est-ce que vous êtes d'accord, comme M. Faubert disait, qu'avec une campagne on pourrait... Quel serait le pourcentage qu'on pourrait atteindre, là, sans coercition dans le port du casque?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Moi, je crois qu'il y a toujours des gens qui vont résister. S'il y a une coercition, il y a toujours des gens qui vont résister, et le plus dangereux dans l'adoption d'une loi, éventuellement, c'est qu'on crée des dizaines de milliers de résistants, des jeunes qui vont se faire un plaisir de contourner la loi, de narguer l'establishment. Ça va être très facile. Ça va être la première fois dans leur jeune existence qu'ils vont pouvoir contourner une loi, puis, entre 12 et 16 ans, laissez-moi vous dire — je ne sais pas si vous avez déjà imposé quelque chose à vos enfants — qu'ils vont se faire un plaisir de narguer les éducateurs, les policiers ou l'establishment en ne portant pas le casque, en sachant très bien que les policiers ont d'autres choses à faire et que les policiers dans une grosse voiture de police ne les attraperont jamais puis ne leur imposeront jamais une amende.

**M. Middlemiss:** Mais, dans ce contexte-là, est-ce qu'on n'a pas le même problème à appliquer le Code de la sécurité routière? Là, on parle de l'obligation du port du casque, mais est-ce qu'on n'a pas la même chose si ces jeunes brûlent un feu rouge, et ainsi de suite? Il me semble, dans toute cette logique-là, si on a des problèmes... En d'autres mots, on ne devrait pas avoir de loi, aucune loi du tout, et là tout le monde se soumettrait volontairement à toutes ces choses-là. Ce serait l'idéal. Ça, je le sais.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Ça va venir graduellement. Mais prenons la chose indirectement. Montrons des cas, des sociétés, des groupes de gens, des écoles, des villes, des villages où ça a été adopté librement, où le pourcentage des utilisateurs du casque a augmenté. Donnons des exemples positifs au lieu des exemples restrictifs. Quand on restreint quelque chose, c'est sûr qu'on... Bien, le pire qui arriverait avec cette loi-là, c'est que ça réduirait de beaucoup l'utilisation de la

bicyclette. Or, on sait que c'est un moyen de maintenir, au moins, la pollution urbaine à un niveau acceptable. Entre 1975 et 1992, la pollution urbaine à Montréal n'a pas vraiment augmenté. Elle a augmenté dans les banlieues. Or, on sait ce qui arrive avec l'étalement urbain, les automobiles circulent beaucoup plus en banlieue. Je veux dire, les gens s'en vont en banlieue, alors ils se promènent en banlieue, et c'est là que se trouve la pollution, alors qu'on parle de revitaliser les centres-villes. Faire passer une loi sur le casque, ça réduirait le cyclisme. Donc, ça aurait des effets néfastes sur l'environnement. Ça a déjà été prouvé, ça.

● (11 h 30) ●

**M. Silverman (Robert):** Nous pensons que c'est un faux problème, qu'on est des boucs émissaires, qu'on est d'autres usagers de la route, automobilistes, piétons... Pourquoi on vise le moyen de transport le plus écologique, le plus socialement souhaitable? Nous constatons aussi que dans les pays où il y a... Par exemple, en Hollande, capitale de la bicyclette, presque tout le monde fait de la bicyclette et très peu de monde porte le casque. Il n'y a pas de loi en Hollande, mais il y a de l'éducation massive pour les cyclistes. Oui, je sais, les policiers font leur devoir. Un cycliste qui ne met pas une lumière, le policier saisit la bicyclette jusqu'à ce que ce cycliste achète une lumière. Il y a des pistes cyclables partout. Donc, on investit de l'argent, pour vraiment sécuriser les usagers de la bicyclette, soit en éducation, soit dans des aménagements de pistes cyclables. C'est ça. On prend juste une partie de toute la problématique de la bicyclette et on dit: Ah! c'est le port du casque. Ce n'est pas une question unidimensionnelle. Il y a énormément de facteurs qui s'ajoutent, comme l'éducation, comme le comportement du policier.

**M. Middlemiss:** M. le Président...

**M. Silverman (Robert):** Mais je pense aussi qu'éventuellement presque tout le monde va porter un casque, sans loi. Ça va prendre peut-être 10 ans.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. D'accord. Regardez, je pense que le but visé, c'est de réduire le nombre de pertes de vie, toutes ces choses-là.

Vous me dites qu'en Hollande il n'y a presque pas de gens qui portent le casque. Est-ce que, en Hollande, ils ont moins d'accidents? Est-ce que vous avez les statistiques sur les traumatismes crâniens? Comment ça se compare avec ici, au Québec? Parce que, si on veut bouger dans ce sens, il y a des parents, il y a des Québécois qui disent: Aïe! Portez le casque, c'est dangereux! C'est pour ça. Si on est en train de faire le débat là, même si, comme le disait le ministre, ça ne fait pas partie d'un projet de loi, c'est parce que la population est inquiète, à cause des pertes de vie, les gens qui sont handicapés, et toutes ces choses-là.

Donc, vous me dites qu'en Hollande ils sont tellement bien disciplinés, ils sont tellement bons en

bicyclette qu'ils ne portent pas le casque, puis ils n'ont pas un taux élevé de personnes qui meurent par des traumatismes crâniens?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Ni en France, ni en Italie, ni en Allemagne, ni en Scandinavie.

**M. Middlemiss:** C'est basé sur des statistiques, là? Vous avez vérifié ça?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Bien...

**M. Silverman (Robert):** Pas avec nous, mais on peut les trouver. Peut-être que Vélo Québec les a, ou on peut les trouver facilement par l'Internet. Même le ministre peut les trouver aussi avec...

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Silverman (Robert):** ...le budget que vous avez...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Mais il faut dire que la pratique du cyclisme en Europe date de beaucoup plus d'années que la pratique du cyclisme en Amérique. En Amérique, on connaît l'importance et la place qu'occupe l'automobile sur la voie publique. Juste en termes d'espace urbain, on sait que Montréal est occupé à 30 % par l'automobile, par les stationnements, par les voies publiques pour les automobiles, par toute l'infrastructure — c'est énorme, c'est 30 % — alors que ce n'est pas du tout la même chose en Europe, où, depuis 100 ans, on fait de la bicyclette. On va au coin de la rue pour acheter la baguette en bicyclette. S'il fallait... On ne peut pas imaginer qu'on imposerait le port du casque en une quelconque région en France ou en Italie.

On avait récemment à Montréal le directeur, l'expert vélo de la Communauté urbaine de Strasbourg. Il nous disait que, quand il voyait... quand ses collègues ou lui voyaient des gens avec un casque, ils disaient que c'étaient toujours des Américains. Puis il nous a lancé la réflexion... Ils les appellent les mormons, je veux dire, des gens ultraconservateurs...

**M. Middlemiss:** Ha, ha, ha!

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** ...de l'État du Utah, aux États-Unis. Pour eux, les porteurs de casque, c'est des mormons.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Les Européens portent un casque quand ils vont faire de la bicyclette en montagne ou quand ils font de la course...

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** ...mais, dans la rue, ils savent très bien se comporter parce qu'ils ont développé au fil des ans une relation, une symbiose avec les automobilistes, ce qui n'est pas le cas en Amérique. On a beaucoup de chemin à faire avant que cette symbiose-là arrive, que le port du casque augmente et que, par contre, aussi les automobilistes soient au courant que la rue est à partager, est un espace public à partager avec les transports publics, les cyclistes et, aux intersections, avec les piétons.

**M. Middlemiss:** Oui. Est-ce que ça se pourrait que, en Europe, la liberté — c'est surtout la liberté — ils sont moins sensibles aux pertes de vie, parce qu'on me dit, moi, que le pourcentage de décès de cyclistes, sur le total, au Québec, est de 4 %; en Hollande, c'est 30 %. Donc, avec des chiffres semblables, ça veut dire que, oui, il y a quelque chose qui se passe là-bas. Mais on dit que ça fait partie... et on l'accepte. On l'accepte, ça, tandis qu'ici la population semble dire: Non, non...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Oui. Il y a peut-être confusion dans les chiffres, là. Le 4 %, c'est des utilisateurs, représente 4 % de la population au Québec...

**M. Middlemiss:** Bien, 4 % des décès au Québec, c'est des gens à bicyclette, et en Hollande, 30 % des décès, là, c'est des gens...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** En Hollande et tout le long du bassin rhénan, les villes les plus riches d'Europe, c'est là, dans les villes les plus riches d'Europe, qu'il y a le plus grand pourcentage d'utilisateurs de bicyclette au monde.

**M. Middlemiss:** Oui, mais c'est 30 % de décès, là, un pourcentage...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Non, non. Je crois qu'il y a peut-être eu confusion dans les chiffres. On parle de 30 % de la population...

**M. Middlemiss:** Oui, de décès. Ça, c'est des...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** ...qui utilise la bicyclette comme moyen de transport.

**M. Middlemiss:** O.K. Donc, si on compare aux...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** On ne peut pas dire qu'il y a 30 % des cyclistes qui sont les fatalités de...

**M. Middlemiss:** Non, ce n'est pas ça que j'ai dit.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Ça n'aurait pas de bon sens.

**M. Middlemiss:** J'ai dit qu'ici, au Québec — j'essaie de comparer et puis, je vous dis — 4 % des décès, c'est des cyclistes, O.K.? Tandis qu'en Hollande, les décès, il y a 30 % des décès en Hollande, que ce soient des automobiles... mais il y a 30 %, c'est en bicyclette. Donc, ça existe et c'est un gros pourcentage. Je sais qu'il y a beaucoup de monde qui en fait.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Quatre pour cent des décès? Mais ça n'a aucun bon sens. Il y a 32 cyclistes qui meurent par... Ça ne représente pas 4 % des décès; 32 cyclistes, ce n'est pas 4 %, là.

**M. Middlemiss:** En tout cas. Donc, c'est pour...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Je crois qu'il y a eu une confusion avec les pourcentages.

**M. Middlemiss:** ...des accidents de route, oui, oui, sur les routes. Donc, 30 % du nombre d'accidents qu'il y a sur les routes, c'est des cyclistes. Donc, ici, on a 4 %. Je comprends qu'il y en a un peu plus qui font du vélo. Donc, peut-être que si on pouvait traduire ça en nombres...

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Absolus.

**M. Middlemiss:** ...oui, absolus, à ce moment-là on verrait. Mais il me semble que c'est peut-être aussi une affaire d'attitude. C'est que, là-bas, on dit... on veut maintenir notre liberté. Ici, il semblerait que la population est concernée, et c'est pour ça que, comme parlementaires, nous sommes en train de faire le débat, pour tenter de trouver le moyen de réduire le nombre de pertes de vie, ainsi de suite. Et si on peut le faire de façon non coercitive, bien oui, mais il semblerait que peut-être on ne l'a pas. C'est pour ça que je vous pose la question: Est-ce qu'on peut, en travaillant ensemble, des sensibilisations, l'éducation, de la publicité, et tout ça, venir à atteindre le but que la population veut qu'on atteigne: réduire le nombre de pertes de vie et de personnes handicapées? C'est dans ce sens-là.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** C'est un beau rêve. C'est un peu utopique, là. Il y aura toujours du monde qui va mourir dans des accidents de la circulation. Mais, pour revenir à vos chiffres, s'il y a 30 % de la population qui utilise la bicyclette comme moyen de transport, c'est peut-être un peu évident qu'il va y avoir, naturellement, dans le nombre de fatalités sur la route, plus de cyclistes. Ça va un peu de soi. Par contre, quand on fait le total, quand on regarde la situation globalement, on dit: Oui, il y a plus de morts cyclistes, mais regardons la situation. Est-ce qu'il y a moins de pollution? Est-ce qu'il y a moins de bruit? Est-ce que la

société y gagne en bout de ligne? C'est de là que vient le scepticisme de la British Medical Association, qui dit que, dans une proportion de 20 pour 1, on est mieux d'utiliser la bicyclette, et les coûts à la société, à la fin, ça...

**M. Middlemiss:** De non-participation, vous voulez dire?

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Oui, c'est ça, versus la non-participation, exactement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? Alors, M. Silverman et... Pas d'autres questions? Non? M. Silverman et M. Beaugrand-Champagne, nous vous remercions de votre participation.

**M. Beaugrand-Champagne (Marc):** Mme la Présidente, merci.

#### M. Ghislain Héroux

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous demandons à M. Ghislain Héroux de bien vouloir s'approcher.

Alors, M. Héroux, vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire, ce qui sera suivi de 20 minutes de questionnement, dont 10 minutes pour les ministériels et 10 minutes pour l'opposition. Alors, M. Héroux, vous avez la parole.

**M. Héroux (Ghislain):** Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, M. le ministre, mesdames, messieurs, je viens ici présenter un mémoire à titre personnel, et je suis appuyé par mon employeur, c'est-à-dire que je suis policier municipal depuis 19 ans et je vois à l'application des règles du Code de la sécurité routière.

J'ai fait une synthèse des différents articles qui sont touchés par le projet de loi n° 12 et j'ai présenté des modifications, une suggestion de modifications qui pourraient être apportées à certains articles qui ont été touchés par le projet de loi. Je vais me permettre de faire l'élaboration, c'est-à-dire l'article 155 du Code de la sécurité routière, qui dit que le recycleur doit tenir un registre lors de la vente de certaines pièces. Il serait intéressant d'y ajouter le numéro du permis de conduire ou la date de naissance de la personne à qui la pièce est vendue. La raison est simple, c'est que si, nous, en tant que policiers, nous désirons obtenir plus d'information concernant la personne qui s'est procuré la pièce, juste avec l'adresse et le nom, il nous est extrêmement difficile de retracer cette personne-là. Si on ajoute la date de naissance ou même simplement le numéro du permis de conduire, à l'aide du Centre des renseignements policiers du Québec, il nous sera beaucoup plus facile de rejoindre cette personne-là, le cas échéant.

● (11 h 40) ●

Aussi, il y a l'article 176 où, dans le cadre du projet de loi, il est fait mention qu'il n'y aura plus de rapport d'accident de rédiger par un agent de la paix à moins qu'il n'y ait des blessures ou que ça fasse l'objet d'un délit de fuite. J'ai été mandaté par mon employeur pour pouvoir vous faire la mention suivante: c'est que le rapport d'accident de la circulation doit demeurer. Il est important qu'il soit rédigé par un agent de la paix, pour les raisons suivantes: l'analyse des rapports nous permet très souvent d'améliorer la signalisation et d'instaurer des mesures réduisant ou éliminant des accidents à un endroit précis, ce qui nous permet d'établir une certaine statistique à l'aide des différents paramètres qui sont inclus dans le rapport. L'absence du rapport d'accident encouragera sûrement la fraude. Et que dire des personnes âgées et des analphabètes qui ne peuvent compléter un constat amiable? Combien de fois au cours de ma carrière j'ai été appelé à aider des gens à rédiger le fameux constat amiable! Ils ne savaient pas quoi écrire. Où est le numéro de dossier? Où est le numéro de police sur le papier? Je comprends qu'il est indiqué, sauf que les gens, sous le choc, ils ne les voient pas, ces informations-là. Et puis combien de fois les constats amiables sont mal remplis! Les gens reviennent au poste de police pour dire: Aïe! qu'est-ce que je vais faire, là? Je me suis fait avoir. Là, après ça, on est pris pour prendre un autre rapport. C'est la raison pour laquelle le rapport d'accident doit demeurer.

Aussi, au tout début, je vous mentionnais des statistiques pour l'amélioration d'une signalisation. Chez nous, à Saint-Eustache, où nous étions aux prises avec un gros, gros problème d'accidents graves dans un secteur bien particulier, il y a eu une enquête du coroner de faite, puis, au cours de l'enquête, il y a eu moyen d'établir une certaine statistique concernant les différents accidents qui sont arrivés dans ce secteur-là, autant concernant le nombre de la gravité. Ne pas avoir de rapport, que les gens se débrouillent seuls avec un constat amiable, on n'aurait pas ça, ces choses-là.

L'article 220, qui parle des bandes réfléchissantes sur les camions — c'est la nouvelle mode, là, on voit ça, c'est une mesure qui nous est venue des États-Unis — je peux vous dire, je l'ai vu, je reçois la revue *Le Routier*, qui est rédigée par la Société de l'assurance automobile du Québec, mais les normes, on ne les connaît pas. Je peux vous dire, là, chez nous, nous sommes 44 policiers, puis il n'y en a pas un qui les connaît, ces normes-là concernant les bandes. Je vous suggérerais de les ajouter au Code de la sécurité routière.

Les articles 233.1 et 250.1: 233.1, c'est concernant les réflecteurs sur les vélos, et l'article 250.1, c'est concernant les casques protecteurs pour les motocyclistes. Je demande s'il y aura une disposition particulière pour aviser tous les commerçants. Entre autres, à l'article 233.1, il est fait mention du marchand de vélos. Je crois qu'il serait de mise juste d'inscrire «le marchand, le commerçant qui vend des bicyclettes», afin qu'on puisse avoir accès aux marchés à grande surface, c'est-à-dire Club Price, Wall-Mart, puis tout ça. Si on regarde

l'article, de la façon dont il est écrit actuellement, ces marchands-là ne seront pas touchés. Ça va être seulement le marchand spécialisé de vélos qui va être tenu de poser ça, ces réflecteurs-là. Je peux vous dire que les marchands grande surface ne les posent pas, les réflecteurs, plus souvent qu'autrement. J'ai intercepté des jeunes à vélo puis je leur ai demandé: Où tu as pris ta bicyclette? Il a dit: Je l'ai prise chez Wall-Mart, mon père l'a achetée chez Club Price, puis il n'y avait pas de réflecteur dessus. Puis, avec l'article 233.1, de la façon dont il est rédigé, on ne pourra pas toucher à ces gens-là.

L'article 266, qui parle des vitres teintées: la modification est excellente, sauf que l'article 29 du décret 2069-82 permet un pourcentage de 70 % mesuré au photomètre. Voyez-vous l'ambiguïté? Un article le défend et l'autre le permet à 70 %, concernant les vitres teintées sur les portières avant.

L'article 310, je vous suggérerais de le modifier pour y inclure «sentier, bande ou piste cyclable». Un exemple de situation: un véhicule qui circule sur une piste cyclable aménagée sur une voie ferrée désaffectée, il n'y a rien qui l'empêche.

L'article 434, qui dit qu'il est défendu de s'accrocher à un véhicule, je vous suggère de le modifier pour y inclure le conducteur d'une bicyclette. Je vous donne un exemple: une bicyclette remorquant un patineur ou les fameuses planches à roulettes, cette pratique représente un risque élevé de blessures, et puis il n'y a rien dans le code actuellement qui l'empêche. L'article 434 mentionne... je l'ai ici: «Nul ne peut s'agripper ou s'accrocher à un véhicule routier en mouvement.» Une bicyclette n'est pas un véhicule routier.

L'article 439, qui parle des écrans cathodiques: la modification proposée n'étant pas claire, il faut s'assurer que les mots «agent de la paix» y demeurent, pour ne pas nuire à l'utilisation des terminaux véhiculaires. Si je vous dis ça, c'est qu'il y a eu des mots de subtilisés, dans l'article, qui disaient qu'un système utilisé par un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions, on retirait ça. Je voudrais juste m'assurer que les mots «agent de la paix» y demeurent afin qu'on puisse procéder quand même avec l'utilisation des terminaux véhiculaires maintenant.

L'article 440, je vous suggère de le modifier pour inclure: «le téléphone cellulaire, sauf s'il y a un dispositif de type mains libres ou si le véhicule est immobilisé.» Combien de fois, Mme la Présidente, messieurs de la commission, on voit ça, les gens qui circulent avec le téléphone cellulaire, puis ils s'en vont tout croche sur une autoroute ou sur une voie de circulation! C'est épouvantable. J'ai déjà envoyé une lettre, ça fait très longtemps, dans le temps où M. Clair était ministre des Transports, avec des numéros de dossiers concernant des accidents graves qui étaient survenus, puis on m'avait mentionné, dans le temps, qu'il attendait des études américaines pour pouvoir voir ce qu'il était pour faire, puis là il n'y a encore rien qui est fait.

Les articles 452 et 453: c'est-à-dire les modifier pour y inclure l'interdiction pour un piéton de circuler

sur un sentier, une bande ou une piste cyclable. Combien de fois on voit des promeneurs circuler dans la piste cyclable au lieu du trottoir parce qu'il y a des arbres ou que la situation géographique est plus adéquate! Des poussettes ou des chiens en laisse! C'est épouvantable, puis il n'y a rien qui l'empêche.

L'article 484, qui parle du casque de vélo, je vais y revenir après. L'article 505: dans le projet de loi n° 12, ils ont fait mention que l'article 505 doit être modifié, mais ce n'est pas 505 mais bien 506, lorsqu'on parle d'y inclure l'article 335. Il y a eu une petite erreur de faite à ce niveau-là. À 505, «Le piéton qui contrevient», c'est pour établir le montant d'amende, mais 506, l'article 335 y est inclus.

Autre chose aussi, le conducteur d'un véhicule routier ne peut circuler sur un sentier. Il faudrait y ajouter ça: le conducteur d'un véhicule routier ne peut circuler sur un sentier, une bande ou une piste cyclable, sauf si une signalisation le permet.

L'exemple de situation, c'est chez nous, durant la saison hivernale, la piste cyclable est utilisée comme espace de stationnement ou, à divers autres endroits, c'est utilisé comme sentier de motoneiges. Il faudrait y inclure... Parce que je peux vous dire qu'au cours de ma patrouille... Depuis trois ans, je suis policier à vélo — tantôt, j'écoutais les autres gens discuter, le gars dans son gros Caprice 1995, il va avoir de la misère à attraper les cyclistes — depuis trois ans, je suis policier à vélo, chez nous, durant la saison estivale, puis j'en ai vu, des choses. Je comprends le comportement... On faisait mention du comportement irresponsable de certains cyclistes, mais c'est général, ce n'est pas juste quelques écervelés. On doit légiférer, on doit avoir des mesures coercitives. On les a, ces mesures-là, sauf qu'il y en a qui sont trop sévères, à mon sens à moi. Si on regarde, uniquement pour les arrêts obligatoires puis les feux de circulation, un cycliste qui omet de faire son arrêt obligatoire ou qui omet de respecter un feu de signalisation perd trois points sur son permis de conduire. Puis je peux vous dire que, personnellement, j'ai de la misère, des fois, à donner un constat d'infraction pour ce genre d'infraction là à un cycliste, à cause des points, surtout là, avec la nouvelle législation qui dit que, après quatre points, le permis va coûter plus cher. Je trouve que c'est démesuré un petit peu de pénaliser le conducteur d'une bicyclette, au niveau de son permis de conduire, pour les points d'inaptitude. Puis je ne suis pas tout seul à penser ça, plusieurs de mes confrères pensent la même chose. C'est... comment vous dire... trop sévère. Si on retirait les points d'inaptitude pour les vélos, je suis certain qu'il y aurait plus de constats d'infraction qui seraient donnés aux cyclistes. J'en donne, des billets, des constats d'infraction aux cyclistes, puis je peux vous dire que des fois ce n'est pas correct.

On parlait des familles démunies tantôt, aussi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Héroux, en conclusion.

**M. Héroux (Ghislain):** En conclusion. Je voulais parler du casque, j'ai peur de me faire tirer dans le dos...

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

• (11 h 50) •

**M. Héroux (Ghislain):** Moi, je suis pour, puis mes confrères sont pour. Je peux vous dire qu'il y a plusieurs adolescents — on parlait d'une clientèle d'adolescents tantôt — qui attendent que ce soit obligatoire pour que tout le monde soit pareil. Puis des programmes d'éducation populaire, il y en a. La Société en a de disponible pour les diverses municipalités, les divers corps de police, puis ça se fait dans les écoles primaires. On a de la misère à entrer dans les écoles secondaires, mais, comme je vous ai dit tantôt, il y a plusieurs adolescents qui attendent après ça pour que ce soit... pour le porter.

De là à dire que les jeunes n'utiliseront plus leur vélo, c'est beaucoup, parce que, si on regarde dans le Code de la sécurité routière, il y a un article qui dit que, pour utiliser un vélo la nuit, il faut qu'il y ait des lumières dessus, pas uniquement des feux mais des lumières. Combien est-ce qu'il y en a qui s'empêchent d'utiliser leur vélo parce qu'ils n'ont pas de lumières? Je vous laisse là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Héroux. M. le ministre.

**M. Brassard:** M. Héroux, je voudrais vous remercier. Je pense que c'est la première fois en cette commission qu'on a l'occasion d'échanger avec un policier à vélo. Vous avez bien fait de l'indiquer, là, parce que ce n'est pas évident. Vous n'êtes pas venu avec votre vélo...

**M. Héroux (Ghislain):** Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Donc, ce n'est pas évident. Mais c'est sûrement une expérience qui peut nous être fort utile. Moi, ce que je vous dirais d'abord, d'entrée de jeu, je constate que vous avez fait un travail vraiment fouillé, fondé non seulement sur une pratique puis une expérience, mais aussi sur une connaissance du Code de la sécurité routière qui est évidente, là, qui ressort. On n'aura pas l'occasion, évidemment, de parler de chacune de vos recommandations, mais ce que je peux vous dire globalement, là, c'est qu'on va les examiner très sérieusement. Il y a des suggestions là-dedans qui nous apparaissent tout à fait pertinentes, et on va les regarder avec attention. Je ne peux pas vous donner de garanties ou prendre d'engagements, mais fort probablement qu'il y en a plusieurs qui vont prendre la forme de modifications. On va sans doute en inclure un certain nombre dans le projet de loi n° 12. Je vous remercie pour le travail que vous avez fait, le travail accompli.

Une première question pour ce qui est du rapport d'accident. D'abord, il faut dire que les rapports

d'accident, ça va demeurer une responsabilité d'un agent de la paix. Ça, on ne veut pas changer ça. S'il y a un rapport d'accident, il va falloir que ce soit un agent de la paix qui le fasse. Mais faire un rapport d'accident sur tout accident, comme le code l'indique, impliquant des dommages matériels de plus de 500 \$, on se rend compte que ça oblige les policiers, finalement... En pratique, il n'y a pas beaucoup d'accidents où les dégâts matériels sont inférieurs à 500 \$. C'est très peu fréquent.

**Une voix:** Je suis d'accord.

**M. Brassard:** Une petite bosse, comme on dit, sur l'aile, là, puis ça dépasse vite ce montant-là. Et ça voulait dire, à ce moment-là, que ça implique beaucoup de paperasse, beaucoup de rapports d'accident qui, finalement, sont plus ou moins utiles. Alors, l'idée de base, là... C'est de le faire par règlement, mais l'idée de base, c'est de faire en sorte qu'on ne ferait un rapport d'accident qu'à partir du moment où certaines conditions seraient remplies, par exemple le véhicule ne... il y a blessures corporelles.

Alors, évidemment, aussitôt qu'il y a blessures corporelles, il y aurait rapport d'accident, évidemment. Puis, quant aux dommages matériels, il y en aurait un également — c'est à ça qu'on pense — lorsque le véhicule n'est plus utilisable, lorsqu'on ne peut plus remettre le véhicule sur la voie publique. Donc, il a subi des dommages matériels tels qu'on ne peut plus l'utiliser, on ne peut plus rouler. Là, il y aurait rapport d'accident. C'est un peu dans cette perspective-là qu'on travaille, mais c'est clair que ce sera toujours la responsabilité d'un agent de la paix d'établir un rapport d'accident. Alors, je pense... Je ne sais pas... Est-ce que vous seriez d'accord avec cette approche-là?

**M. Héroux (Ghislain):** Oui, mais, comme je vous en ai fait mention tantôt, c'est dans le but d'établir certaines statistiques. Je peux vous dire qu'un rapport d'accident, là, techniquement, ça prend 20 minutes à remplir. Ce n'est pas une affaire exorbitante. Puis je comprends qu'on n'est pas des estimateurs sur la route non plus. Comme vous avez dit, une petite bosse, c'est 500 \$. Si on regarde un pare-chocs de plastique, on frôle déjà le 1 000 \$ en partant. Pour nous, c'était difficile de dire 500 \$, sauf que ça nous donnait quand même une ligne de conduite. Mais la position que mon employeur m'a demandé de prendre, c'est d'établir... c'était pour nous une façon d'établir une statistique et de dire: À tel endroit, on a un problème. Mais avec un constat amiable, les gens, bien souvent ils ne nous appelleront plus ou, s'ils nous appellent, ça ne sera pas quantifiable, le problème, en tant que tel. Mais si le législateur dit: Bien, en haut de 2 000 \$ ou... tu sais... Pas de partir de plus de rapports, ou de partir de 500 \$ à tomber à plus de rapport du tout, sauf pour les raisons de l'assurance-maladie, ou un véhicule inutilisable. Mais c'était pour ça, la mention dans les cas prévus par

règlement ou qui ne donnent lieu à aucun délit de fuite. La notion, là, de...

**M. Brassard:** Oui, mais, dans notre esprit, je vous ai expliqué un peu ce que ça voulait dire. Dans les cas prévus par règlement, le règlement qu'on envisage, là, c'est un peu ça.

**M. Héroux (Ghislain):** O.K.

**M. Brassard:** C'est de dire: Quand le véhicule ne peut pas être remis sur la route...

**M. Héroux (Ghislain):** Que ça nécessite un remorquage.

**M. Brassard:** ...rapport d'accident. Oui, c'est ça. Quand ça nécessite... rapport d'accident. Et, évidemment, aussi, quand il y a blessures corporelles, ça, ça va de soi. C'est un peu dans ce sens-là que le règlement serait établi.

Je ne voudrais pas qu'on se quitte sans parler du port du casque. Vous êtes un policier à vélo. Donc — je vois M. Faubert derrière vous — par conséquent, vous êtes en mesure d'attraper le ti-cul, comme vous dites, puisque, à vélo, c'est... Est-ce que vous... Actuellement, le port du casque est autour de 22-25 %.

**M. Héroux (Ghislain):** Oh! plus que ça!

**M. Brassard:** Hein?

**M. Héroux (Ghislain):** Plus que ça.

**M. Brassard:** Plus que ça, vous pensez?

**M. Héroux (Ghislain):** Oui.

**M. Brassard:** Bien, ça vous fait des statistiques. Ça peut varier d'une région à l'autre, mais, globalement, dans l'ensemble du Québec, c'est autour de ça.

Vous, ce que vous dites, c'est qu'on ne peut plus augmenter la proportion par la voie de l'incitation et de la promotion. Seule la voie législative, et donc coercitive, nous permettrait d'augmenter substantiellement la proportion de cyclistes portant le casque.

**M. Héroux (Ghislain):** Oui. Mais avec des campagnes telles qu'il y a eu par les années passées, là, voyons... «À vélo, es-tu tombé sur la tête?» Ou, même cette année, il y a eu le club des Expos de Montréal qui a fait une promotion concernant le casque. Avec ça, ça aide. Ça aide. Sauf que ce que je vous ai dit tantôt, c'est qu'il y a plusieurs adolescents qui attendent que ce soit obligatoire puis que tout le monde soit pareil. La raison qu'ils nous donnent, c'est qu'ils ont peur de faire rire d'eux autres.

Là, je peux vous dire que je suis impliqué au niveau d'un club Optimiste, je suis impliqué au niveau

d'un regroupement scout, les pionniers, qui regroupe des jeunes de 14 à 18 ans, puis les jeunes, il y en a qui le portent, il y en a qui se sacrent des autres. Ils vont dire: Moi, c'est ma tête qui est importante. Mais il y en a d'autres qui disent: Non, je ne veux pas le porter parce qu'ils vont rire de moi. J'ai l'air d'un champignon, j'ai l'air de ci, j'ai l'air de ça.

Maintenant, les fabricants de vélos... pas les fabricants de vélos, mais les fabricants de casques sont rendus qu'ils font... Il y a une mode, là, qui est... Tu sais, le casque n'est plus simplement blanc, puis dire... avoir l'air d'un champignon.

Moi, ce que je vais dire aux jeunes — puis tantôt j'écoutais les arguments des autres gens derrière — lors des campagnes de promotion que l'on fait: C'est sûr, un casque, là, il ne te rendra pas superman. Tu sais, ce n'est pas parce que tu as un casque qu'il n'y a pas personne qui va te rentrer dans les jambes. J'en ai subi, des accidents de vélo, moi, comme policier. Puis ce n'est pas parce que tu as un casque que ça n'arrivera pas, ces choses-là, sauf que ça va protéger ta tête. L'exemple que je leur donne, c'est que, un Nintendo, tu prends un Nintendo puis tu t'échappes par terre, il va arrêter de marcher ou il va se mettre à marcher tout croche, puis c'est eux autres qui me le disent. Je leur dis: La tête, c'est pareil, si tu la cognes fort, elle va arrêter de marcher ou elle va se mettre à marcher tout croche.

Mais c'est avec des exemples comme ça qu'on va réussir à gagner nos jeunes. Si, en étant jeunes, on leur inculque le port du casque, plus tard ça va venir tout seul. J'ai deux adolescentes de 17 ans, puis je peux vous dire que, chez moi, le port du casque est obligatoire. Tu ne veux pas le mettre, ton casque? Tu ne prends pas ton vélo. Bien, elles le mettent, leur casque, parce qu'elles ne veulent pas marcher. Puis je pense que c'est des mesures comme ça qu'il va falloir qu'on adopte, là, pour hausser le port du casque.

C'est de valeur d'être obligé d'aller avec des mesures coercitives, mais il va falloir finalement en venir à ça pour que ça avance, au même titre que la ceinture en 1976.

**M. Brassard:** Mais vous êtes un policier à vélo. Donc, vous appliquez le code concernant les cyclistes.

**M. Héroux (Ghislain):** Oui.

• (12 heures) •

**M. Brassard:** Comment vous appliqueriez ça, une loi qui obligerait le port du casque? Étant donné qu'il y en a certains qui affirment: Une bonne proportion des cyclistes, ce sont des mineurs et des enfants... Donc, en vertu de la loi, ils sont mineurs. Donc, ils n'ont pas toutes les responsabilités qu'une personne majeure peut avoir, ils dépendent encore de leurs parents. Ce sont, comme dit la loi, des personnes à charge encore. Comment vous appliquez une loi qui oblige le port du casque? Comment vous procéderiez, vous, sur le terrain s'il y avait une loi qui obligeait le port du casque?

**M. Héroux (Ghislain):** C'est difficile. En partant, je dois l'avouer, c'est difficile. Il y a le Code de procédure pénale qui limite à 14 ans l'âge des infracteurs, ceux qui commettent des infractions. En bas de 14 ans, ce que, nous, on fait chez nous, c'est qu'on envoie une lettre aux parents leur mentionnant: Votre enfant a commis telle, telle, telle infraction, et voir à en discuter avec, établir une ligne de conduite. Je peux vous dire, M. le ministre, que j'ai reçu des téléphones, moi, au bureau et j'ai vu des parents retirer des bicyclettes pendant trois semaines de temps pour diverses infractions qui ont été commises, suite à cette petite lettre là. Et c'est quelque chose... Ça coûte 0,45 \$, une lettre. On envoie un timbre par la poste...

**M. Brassard:** Mais c'étaient des sanctions parentales. Ce n'étaient pas des...

**M. Héroux (Ghislain):** C'est ça.

**M. Brassard:** ...sanctions en vertu de la loi.

**M. Héroux (Ghislain):** C'est ça. Mais c'est parce que, en vertu du Code de procédure pénale, on ne peut pas, en bas de 14 ans, faire quelque chose. En haut de 14 ans, là c'est une autre histoire.

**M. Brassard:** Alors, vous reconnaissez qu'il y a une difficulté d'application.

**M. Héroux (Ghislain):** Oui, il y a une difficulté. Mais, plus de 14 ans, soit qu'on peut commencer avec des avis de courtoisie. On n'est pas obligé d'y aller, dire: Ça va te coûter 15 \$ plus les frais, tout de suite en partant. On va dire: Bien, écoute, là, on va te donner un avertissement écrit, dès qu'il y a un constat d'infraction, et, si tu te fais reprendre une autre fois, là ça va te coûter 15 \$ d'amende.

**M. Brassard:** Mme la Présidente, j'aurais juste une petite question...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Allez, M. le ministre.

**M. Brassard:** ...de clarification. Tout à l'heure, concernant les points de démerite, des cyclistes qui commettent certaines infractions, en vertu du Code, risquent de perdre des points...

**M. Héroux (Ghislain):** Oui.

**M. Brassard:** ...à leur permis de conduire. J'ai bien compris que, dans bien des cas, vous hésitez à imposer des infractions parce que vous jugez que la résultante ou la sanction, la conséquence est trop grave; elle se traduit par des pertes de points, et là, à ce moment-là, ça peut vouloir dire... ça peut aller jusqu'à,

finalement, un permis suspendu ou révoqué quand il n'en reste plus.

**M. Héroux (Ghislain):** C'est ça.

**M. Brassard:** Ça vous arrête, ça, d'en... Ça vous empêche d'en...

**M. Héroux (Ghislain):** Ça me met les freins.

**M. Brassard:** ...imposer, ça freine votre ardeur à imposer des sanctions...

**M. Héroux (Ghislain):** Oui, oui, parce que je trouve de valeur de... On va prendre l'exemple d'un jeune de 15 ans qui omet un arrêt obligatoire à un feu de circulation. On va déjà lui retirer trois points sur son dossier même s'il n'en a pas, de permis. Ça veut dire que dans deux ans, l'année qui suit ou dans deux ans qui suivent, il va déjà y avoir des points d'imputés à son dossier. Et là, avec les mesures qu'on veut mettre au niveau des permis probatoires, ça va leur faire mal. Et je me sens malaisé de retirer des points ou... être l'élément déclencheur de la perte de points pour ça.

**M. Brassard:** En tout cas, ça mérite d'être regardé, ce que vous dites là, parce que...

**M. Héroux (Ghislain):** Et il y a plusieurs conducteurs de vélo qui sont conducteurs de vélo parce qu'ils sont obligés, parce qu'ils se sont fait retirer leur permis pour diverses infractions, autant la boisson ou les pertes de points, que là ils ne prennent plus leur automobile, ils prennent leur vélo. Et là ils vont omettre de faire un arrêt et on va encore leur enlever trois points de plus. Je ne sais pas. Il y a des cas que c'est flagrant, là, je comprends. Tu sais, passer sur un feu rouge sur le boulevard René-Lévesque avec un enfant dans le siège d'en arrière, ça mériterait peut-être de perdre trois points; ça, je suis d'accord avec vous. Sauf qu'il y a d'autres choses, il y a d'autres... En campagne — tantôt, il en a été fait mention — il y a un feu de circulation: tu passes dessus, tu vas perdre trois points. Tu es tout seul, là. Je ne sais pas, tu sais.

**M. Brassard:** On va regarder ça. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci, M. l'inspecteur.

**M. Héroux (Ghislain):** Non, non, non. Constable.

**M. Middlemiss:** Ha, ha, ha! Constable.

**M. Héroux (Ghislain):** Constable.

**M. Middlemiss:** Vous mentionnez ici le téléphone cellulaire. Tu sais, moi aussi, j'en ai vu déjà. Est-ce que vous avez des statistiques qui démontrent le nombre d'accidents qui pourraient être occasionnés par quelqu'un qui est préoccupé avec son téléphone cellulaire?

**M. Héroux (Ghislain):** J'en ai déjà eu, mais il faut dire que, des récentes, je n'en ai pas.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est...

**M. Héroux (Ghislain):** Peut-être que mon service de police en a, par exemple. Il faudrait que je vérifie.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'était quelque chose d'assez élevé, le pourcentage, ou...

**M. Héroux (Ghislain):** Je peux vous dire qu'un accident avec blessés graves, là, il y en avait eu plusieurs. D'ailleurs, dans la lettre que j'avais envoyée au ministre, le ministre Clair dans le temps, je lui avais même mentionné le numéro de dossier concernant cet incident-là, puis c'était flagrant: la dame, elle circulait avec un téléphone, puis là elle s'est mise à écrire puis là elle a perdu le contrôle de son véhicule, elle a frappé deux véhicules stationnés. En tout cas, ce n'était pas comique.

**M. Middlemiss:** O.K. Concernant le port du casque, êtes-vous convaincu, vous, qu'il faut arriver avec une loi obligatoire? On a parlé à des gens tantôt puis ils ont dit: Regardez, c'est peut-être par une campagne... continuer les campagnes de sensibilisation, l'éducation, la publicité, toutes sortes de choses. Vous croyez, vous, qu'on ne pourra pas atteindre un pourcentage élevé si on n'utilise pas une loi qui va obliger le port du casque?

**M. Héroux (Ghislain):** Oui, je vous dirais oui, mais il faut continuer avec ces campagnes-là. Tu sais, mettre les deux. Puis, comme la mention que je vous ai faite tantôt, peut-être ne pas y aller tout de suite avec des amendes, mais au moins avec des avis de courtoisie, débiter avec des avis de courtoisie, mais que l'article soit là. Parce que, comme je vous ai dit tantôt, il y a plusieurs jeunes qui attendent que ce soit obligatoire pour le porter. Il y a des parents qui sont prêts à l'acheter, le casque, mais ils savent que leur jeune ne le portera pas. Pourquoi ils vont dépenser 20 \$, 30 \$, 40 \$ ou 50 \$ pour procurer un casque à leur jeune qui ne le portera pas? Mais il y en a plusieurs...

Je ne sais pas, ailleurs en province, si c'est différent, mais chez nous, sur la rive nord de Montréal, je peux vous dire que j'ai parlé avec plusieurs jeunes — ça fait trois ans que je patrouille à vélo l'été — puis il y en a plusieurs qui attendent uniquement ça. C'est parce qu'ils ont peur de faire rire d'eux autres.

Tu sais, les ados, c'est une catégorie spéciale. Tantôt, j'écoutais les gens parler, dire: Bien, ils ne voudront pas, ils vont passer à côté. C'est le temps de leur dire: Bien, minute! là. On parlait d'un partage de la route. Tu veux l'utiliser, la route? Bien, respecte les règles qui sont là puis porte-le, le casque. Si c'est obligatoire, porte-le. Tu ne veux pas le porter? Bien, reste à côté. Ça me surprendrait qu'il y ait tant de personnes qui vont refuser de faire du vélo parce qu'elles sont obligées de porter un casque. Ça me surprendrait.

**M. Middlemiss:** Oui. Merci. Mme la Présidente, vous avez indiqué aussi... C'est vrai que, s'il y a une loi, il y a des problèmes d'application. Mais, en d'autres mots, vous dites: Oui, on peut... Si la règle, on peut l'appliquer, mais il y a des exceptions, on est mieux d'avoir une législation qui nous permet de légiférer en majorité. On aurait des problèmes d'exception à ce moment-là, mais les conséquences seraient positives si on pouvait avoir... pour la règle.

**M. Héroux (Ghislain):** Oui. Parce que c'est officiel que les blessures diminuent suite au port du casque. Ça ne veut pas dire que tu ne mourras pas. Ça ne veut pas dire que, parce que tu as un casque, tu ne te feras pas briser un bras. Sauf que le pourcentage est là. Lorsque je patrouille à vélo, j'ai une trousse de premiers soins, et je peux vous dire que je l'utilise souvent suite à des blessures. Puis ce n'est pas tout le temps une automobile. Ça peut être deux cyclistes qui se frappent, un cycliste qui frappe une petite borne délimitant la piste cyclable. On en voit combien de fois! Ça arrive souvent. Il ne faut pas dire que les blessures aux cyclistes sont occasionnées à cause du mauvais comportement des automobilistes; il y en a, mais ce n'est pas uniquement ça.

**M. Middlemiss:** Je vois que vous suggérez d'interdire les piétons sur les pistes cyclables. Moi, je suis un piéton qui fais de la marche accélérée et je le fais sur une piste cyclable.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est permis?

**M. Middlemiss:** Non, non... Bien, c'est permis... À date, personne ne m'a frappé; moi, je n'ai pas frappé personne. Mais, moi aussi, je fais de la participation; c'est ma façon de le faire. Et je crois que c'est pas mal plus sécuritaire sur une piste cyclable que sur des routes. Donc, est-ce qu'on ne pourrait pas apprendre à partager, les piétons et les cyclistes?

● (12 h 10) ●

**M. Héroux (Ghislain):** Moi, ce que je dis aux enfants, c'est qu'on a chacun nos places: les véhicules, c'est sur la chaussée des autoroutes, les piétons, c'est sur les trottoirs, puis les vélos, c'est dans la rue. Puis si tout le monde respecte ça, il n'y en aura presque pas, de problèmes. Sauf qu'on voit souvent... Chez nous, on a une piste cyclable avec des arbres dans le terre-plein

central, puis au centre, il y a des arbres, mais les trottoirs sont en bordure; il y a un trottoir sur un côté, sur l'autre côté il n'y en a pas. Puis les gens dans la piste cyclable parce qu'ils ont de l'ombre, tandis que sur le trottoir ils sont en plein soleil. Je comprends qu'il y a une législation qui dit qu'un piéton doit utiliser le trottoir, sauf que... Essayez de faire comprendre ça à une personne, là. Si tu lui dis: Là, tu n'as pas le droit, il y a une signalisation qui dit: Le piéton n'a pas d'affaire dans la piste cyclable. On parlait de partage? Reste sur ton bord, le vélo va rester sur son bord. C'est à ce niveau-là. Je comprends la participation, mais il faut comprendre aussi le partage. Surtout que plus ça va, plus le vélo est un sport pratiqué par plus de gens. Si on regarde juste la piste du P'tit Train du Nord, la quantité de gens qu'il y a là, s'il faut mettre des piétons, puis des chiens, puis des poussettes là-dedans, ça va être l'enfer.

**M. Middlemiss:** J'ai une dernière question, Mme la Présidente. Je vois que vous avez mis un ajout: que les usagers de patins, eux aussi, devraient porter un casque puis de l'équipement.

**M. Héroux (Ghislain):** Oui.

**M. Middlemiss:** Ça, c'est basé sur l'expérience que...

**M. Héroux (Ghislain):** L'expérience que j'ai vécue cet été, surtout cet été, parce que, par les années passées, il y en avait beaucoup moins, de patineurs. Mais le nombre de chutes, puis de blessures que l'on voit à l'hôpital, là, au niveau des poignets puis des genoux, c'est épouvantable. Mais je comprends qu'ils n'ont pas de place pour aller... Actuellement, ils n'ont pas de place. Elles sont rares, les municipalités qui vont dire: On ouvre une piste... une cour d'école ou quelque chose... Là ça circule dans les pistes cyclables, ça circule dans les rues. C'est toléré dans les rues. Mais il y a un article, au Code de la sécurité routière, qui dit que tu n'as pas le droit dans les rues, sauf que... Moi, je vais vous dire, bien personnellement, j'aime autant voir une gang de jeunes jouer au hockey dans la rue en patins à roues alignées que les voir dans une arcade, tu sais. Puis c'est ma philosophie bien personnelle. Je pense que c'est partagé par plusieurs...

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Héroux (Ghislain):** ...policiers, sauf que... quand c'est fait dans les mesures. Tu ne fais pas ça sur un boulevard mais dans une petite rue pas passante.

**M. Middlemiss:** D'accord. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Gagnon:** Une petite question: La prohibition que vous suggérez, à l'article 434, afin d'y inclure une interdiction concernant la remorque d'un patineur, tel que libellé, ça peut laisser entendre — votre suggestion, là — qu'il faudrait également interdire... bon, le parent qui met son petit bébé dans un carrosse...

**M. Héroux (Ghislain):** Non, non, non. Ce n'est pas la remorque. Tantôt, j'ai parlé d'un patineur. Souvent, on rencontre des patineurs qui s'accrochent après la selle du vélo...

**M. Gagnon:** Oui.

**M. Héroux (Ghislain):** ...ou ceux qui utilisent des planches à roulettes. Mais, ça, c'est excluant les remorques, là. Je parle des petites remorques qui sont conçues pour les...

**M. Gagnon:** C'est ce dont je voulais m'assurer.

**M. Héroux (Ghislain):** ...gens, là. Je pense que c'est approuvé par le ministère, puis il n'y a pas de problème. Moi, je parlais au niveau des patineurs et des utilisateurs de planches à roulettes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pas d'autres questions? Alors, merci, M. Héroux.

La commission ajourne ses travaux à demain matin, 9 h 30.

*(Fin de la séance à 12 h 13)*

