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 (8)

Le mercredi 6 novembre 1996 — N° 39

BIBLIOTHÈQUE
1997-01-29
DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

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 6 novembre 1996

Table des matières

Auditions

Association du camionnage du Québec (ACQ)	1
Le Collège des médecins de famille du Canada, section Québec	9
Vélo Québec	18
Ville de Montréal, Service de la circulation et du transport	31
Conseil des directeurs de la santé publique	43
Document déposé	46

Intervenants

M. François Gendron, président
Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Jacques Brassard
M. Réal Gauvin
M. Robert Middlemiss
Mme Solange Charest
M. Léandre Dion
M. Cosmo Maciocia
M. Gabriel-Yvan Gagnon

* M. Claude Pigeon, ACQ
* M. Jean De Serres, Le Collège des médecins de famille du Canada, section Québec
* M. Jean-François Pronovost, Vélo Québec
* M. Michel Labrecque, idem
* M. Pierre-Yves Melançon, ville de Montréal, Service de la circulation et du transport
* M. Carol Richard, idem
* M. Jacques Gagnon, idem
* M. Robert Maguire, Conseil des directeurs de la santé publique
* M. Marc St-Laurent, idem
* Mme Lyn Faust, idem
* Mme Odette Daris, idem
* M. Bruce Brown, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 6 novembre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Dix heures seize minutes)

Le Président (M. Gendron): Mesdames, messieurs, nous allons débuter nos travaux. Je rappelle que le mandat de cette commission, la commission de l'aménagement et des équipements, est une consultation générale: auditions sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

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

La Secrétaire: Oui. M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) remplace M. Quirion (Beauce-Sud); Mme Charest (Rimouski) remplace M. Perron (Duplessis).

Le Président (M. Gendron): Merci. Alors, aujourd'hui, nous allons d'abord commencer par entendre l'Association du camionnage du Québec; par la suite, le Collège des médecins de famille du Canada, section Québec; et Vélo Québec, pour terminer la séance de cet avant-midi.

Nous allons poursuivre, après la période des questions, à 16 heures, avec la ville de Montréal et le Conseil des directeurs de la santé publique.

Alors, on serait en mesure d'entendre dès immédiatement les représentants ou le représentant de l'Association du camionnage du Québec, M. Claude Pigeon — c'est bien ça? — vice-président exécutif. Alors, M. Pigeon, vous êtes familier. Vous avez une vingtaine de minutes pour présenter votre mémoire et chacune des formations politiques aura un 20 minutes pour disposer. Allez.

Auditions

Association du camionnage du Québec (ACQ)

M. Pigeon (Claude): Merci, M. le Président. M. le ministre, membres de la commission, l'Association du camionnage du Québec tient d'abord à vous remercier de l'invitation que vous lui avez faite de venir vous entretenir du projet de loi n° 12. Je dois vous dire, d'entrée en matière, que nous supportons les objectifs que l'on retrouve au projet de loi n° 12 et la grande majorité des mesures plus précises qu'on y retrouve. Donc, mon propos aujourd'hui sera plutôt d'attirer votre attention sur certains articles du projet de loi qui, à notre avis, mériteraient d'être revus pour atteindre de façon encore plus convaincante l'objectif que vous recherchez.

J'aimerais vous rappeler brièvement que l'Association du camionnage du Québec regroupe 650 membres, principalement des transporteurs de taille moyenne et de grande taille, par opposition aux camionneurs qui, en général, opèrent leurs camions eux-mêmes. Nous représentons donc des transporteurs qui ont des tailles de flottes assez grandes.

Nos membres ont des opérations partout en Amérique du Nord et principalement au Québec. Nos membres ont ce profil de transporteurs qui investissent beaucoup dans la sécurité, la prévention et la formation. Ils se soucient beaucoup de l'équité que l'on doit retrouver par rapport à la concurrence étrangère qui circule de plus en plus sur nos routes au Québec. Donc, vous ne vous surprendrez pas que mes propos fassent aussi référence à ce problème d'équité.

Au risque de me répéter, je tiens à vous souligner que l'Association se préoccupe énormément de toute la problématique de la sécurité routière et, à preuve, nous investissons beaucoup d'énergie dans des dossiers comme la future cote de sécurité de même que dans la promotion de différentes mesures destinées à améliorer la sécurité sur nos routes, promotion que l'on fait auprès de nos membres.

Alors, aujourd'hui, si vous permettez, je vais attirer votre attention principalement sur trois sujets, puisque, comme je l'ai dit, nous appuyons le projet de loi dans son ensemble, trois mesures qui sont les suivantes: la première, la conduite d'un véhicule sous le coup d'une suspension de permis de conduire; la deuxième, cette obligation que le projet de loi fait de charger des frais administratifs aux transporteurs qui s'enquerraient de la validité d'un permis de conduire; et le troisième sujet a trait à la neige et à la glace qui peuvent se détacher d'un poids lourd lorsqu'il est en circulation.

Le premier sujet touche la conduite d'un véhicule sous le coup d'une suspension de permis de conduire. Deux mesures principalement sur lesquelles on veut attirer votre attention: d'abord, l'article 33, et l'article 55 ensuite.

● *(10 h 20)* ●

L'article 33 préconise d'imposer des amendes au transporteur qui a laissé conduire un véhicule sous le coup d'une suspension de permis de conduire. À notre avis, cette mesure ne permet pas d'atteindre l'objectif recherché et il faut laisser place ici à une preuve ou à une défense de diligence raisonnable de la part des transporteurs.

Parce qu'il faut bien le dire, les transporteurs professionnels ont déjà des mesures très strictes qui sont implantées en entreprise et qui sont destinées à détecter tous les cas de chauffeurs qui peuvent conduire sous le coup d'une suspension de permis de conduire. Il nous apparaît qu'il n'est pas raisonnable d'espérer qu'un transporteur vérifie en tout temps la validité d'un permis de conduire d'un chauffeur; il s'agit donc ici de le faire de façon périodique, avec des mécanismes qui sont fiables.

Il nous apparaît donc aussi plus approprié d'imposer une amende plus substantielle au conducteur, ce qui, dans le fond, nous permettrait de réprimer la véritable délinquance. Le problème est chez le chauffeur qui décide de lui-même de conduire sous le coup d'une suspension de permis de conduire. Alors, pour résumer, sur cet article 33 qui impose une amende au transporteur, nous pensons qu'il serait plus approprié de pénaliser le véritable délinquant, c'est-à-dire le chauffeur.

Deuxième article qui touche aussi la conduite d'un véhicule sous le coup d'une suspension de permis, l'article 55 qui, lui, prévoit un pouvoir de saisie du véhicule. Les mêmes arguments que je viens d'invoquer sont encore plus percutants en ce qui concerne cet article 55, parce que le pouvoir de saisie peut laisser place à beaucoup d'abus, d'injustices, d'inéquités avec les transporteurs étrangers qui, pourtant, nous compétitionnent sur les routes du Québec, et, encore une fois, pénalise la mauvaise personne. C'est sans compter que le processus judiciaire dans lequel on s'engage pour obtenir une mainlevée de cette saisie-là peut être assez fastidieux, long et compliquer encore plus le travail de nos tribunaux qui ont pourtant des rôles assez chargés.

Par surcroît, je vous dirais que si le pouvoir de saisie devait subsister, ce avec quoi nous ne sommes pas d'accord, il faudrait prévoir une procédure très accélérée pour obtenir la mainlevée à travers un tribunal qui pourrait traiter ça en priorité. En fait, la seule et véritable solution qu'on devrait envisager dans ce cas-là, au lieu de la saisie de véhicule, ça serait l'emprisonnement ou l'exigence d'un cautionnement de la part du chauffeur. Encore une fois, la délinquance se retrouve au niveau du chauffeur et non pas au niveau du transporteur, et c'est bien important de le réaliser. On cherche en fait à éviter que quelqu'un ne conduise sous le coup d'une suspension de permis. Si un transporteur a implanté en entreprise des mesures qui sont assez fiables pour détecter ces cas-là, on ne peut pas espérer plus du transporteur.

Le deuxième sujet sur lequel je voulais attirer votre attention, c'est l'article 114, qui concerne la perception de frais pour l'obtention d'informations sur la validité d'un permis de conduire. Toujours dans la foulée de ce que je viens de vous exprimer, il faut bien comprendre qu'un transporteur consciencieux, qui a des mécanismes fiables en entreprise pour détecter ces cas-là, va, entre autres, vérifier périodiquement la validité d'un permis de conduire. Mais si, en même temps, on lui impose des frais qui, en fait, le décourageront de faire cette vérification périodique — et, on le souhaite, le plus souvent possible — on n'aura pas encore une fois atteint l'objectif qu'on recherchait.

En d'autres mots, ces frais-là seraient contreproductifs avec l'objectif de sécurité qu'on recherche ici, dans le projet de loi. Ça va aussi décourager l'implantation de mesures fiables par les transporteurs en entreprise. Et, même s'ils les implantaient dans ces mêmes entreprises, ils se retiendront peut-être de le faire à une fréquence élevée justement parce qu'il y aura des frais d'associés à ça. Il y a d'autres moyens d'alléger la charge administrative de l'État et de donner accès à cette information de façon rapide et efficace. Dans ce contexte-là, on vous recommanderait, à l'article 114, d'abroger les mots «sur paiement des frais fixés par règlement».

Et, le dernier sujet sur lequel j'aimerais vous entretenir brièvement concerne l'article 84 du projet de loi, en ce qui a trait à la neige et la glace qui peuvent se détacher d'un véhicule en mouvement. En fait, la problématique qu'on veut soulever ici, c'est une problématique de santé et sécurité au travail, qui, comme vous le savez probablement, est une grande préoccupation dans l'industrie du camionnage. Déjà, les cotisations à la CSST sont assez élevées dans ce secteur d'activités, malgré tous les efforts que l'on déploie pour réduire le plus possible le nombre d'accidents de travail.

C'est un problème de santé et sécurité au travail, parce que, à partir du moment où un poids lourd a quitté son port d'attache ou le dernier endroit où il a livré ou il a pris possession de marchandises, à partir du moment où il est donc sur la route, on ne peut espérer qu'il puisse déglacer de façon sécuritaire son camion continuellement; et on sait que la neige peut s'accumuler très rapidement. Il faut donc faire une différence entre les efforts qu'un camionneur déploie avant de prendre la route versus ce qu'on attend de lui une fois qu'il est sur la route.

Il y a, au port d'attache ou dans un stationnement, des facilités beaucoup plus grandes pour déglacer un véhicule que sur la route, d'autant plus que, sur la route, il y a de fortes chances que ça se fasse sur la voie d'évitement, l'accotement, ce qui augmentera d'autant plus les risques d'accidents.

Dans ce contexte-là, ce que l'on vous propose, c'est, tout comme aux articles 33 et 55, on vous propose que, à l'article 84, le transporteur puisse avoir la possibilité de faire une preuve de diligence raisonnable, donc de pouvoir prouver qu'il a pris les mesures pour éviter que ces situations-là se produisent. Ça lui laisse aussi la possibilité de ne pas se voir imposer une obligation de devoir déglacer à toutes les cinq minutes, pour les raisons de sécurité et de santé et sécurité au travail que je viens de vous exprimer.

Donc, nous avons choisi, ce matin, en conclusion, d'attirer votre attention sur ces trois sujets-là plutôt que de reprendre chacun des articles du projet de loi qui, de toute façon, sont dans la bonne voie. J'ajouterai, avant de terminer, que les dispositions qui concernent les permis de conduire, telles qu'on les retrouve dans le projet de loi n° 12, nous conviennent tout à fait, ce qui n'empêche pas que nous avons envoyé un mémoire à la Société de l'assurance automobile du Québec pour aller encore plus loin dans les règles d'attribution d'un permis de classe I, qui autorise la conduite d'un tracteur avec une semi-remorque. Évidemment, ce débat-là se fera dans un deuxième temps. Alors, je vous remercie de votre attention.

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

M. Brassard: Oui, merci, M. Pigeon, de votre mémoire qui dénote bien que vous avez fait une analyse approfondie du projet de loi, particulièrement, évidemment, des articles concernant votre industrie. Je dois dire que ça va nous être fort utile, là, pour la suite des choses. Ça va nous aider sans doute à bonifier, à améliorer le projet de loi. Je ne vous dis pas qu'on va retenir tous vos commentaires, là — ha, ha, ha! — mais, enfin, il y en a certains là-dedans qui sont pertinents.

Un premier point que j'aimerais évidemment discuter avec vous, c'est la question de la saisie de véhicule. Il y a les loueurs de voitures qui sont venus également s'exprimer là-dessus et qui ont fait état, évidemment, de la longueur de la procédure qui est prévue au projet de loi et des impacts économiques que ça peut avoir sur leur industrie. Je constate que votre point de vue est similaire ou se rapproche de celui des loueurs de voitures, vous jugez la procédure trop longue, le recours à un juge de la Cour du Québec pour obtenir une main-levée puis récupérer le véhicule. En contrepartie, ce que vous recommandez, c'est l'emprisonnement du chauffeur, avec une caution élevée.

Nous, on l'a dit aux loueurs de voitures, on est très sensible à ce point de vue là, puis, évidemment, notre objectif, ce n'est pas de nuire à l'industrie du camionnage, pas plus que de nuire à l'industrie de location de véhicules.

• *(10 h 30)* •

En même temps, on ne veut pas non plus trop faire de brèches dans cette disposition-là. On est en train de regarder, là, avec la Justice en particulier, des façons de faire plus rapides, plus expéditives. Plutôt que d'aller devant un tribunal, peut-être qu'il y a lieu de s'adresser à la Société, peut-être, tout simplement à la Société de l'assurance automobile qui pourrait vous permettre de récupérer... Parce que je comprends bien que vous avez un camion avec une remorque, un chargement qui est sur la route. Si on l'immobilise pendant plusieurs heures, sinon même peut-être plusieurs jours, pour vous, pour votre industrie, ce seraient des impacts majeurs sur le plan économique, et vous souhaitez que ces impacts-là soient éliminés.

On regarde ça de très près, puis je pense qu'on va essayer de trouver une façon de faire qui ne devrait pas être dommageable, sur le plan économique, à votre industrie, aussi bien, d'ailleurs, en même temps, simultanément, qu'à l'industrie de location de voitures.

M. Pigeon (Claude): Est-ce que vous me permettez une intervention?

M. Brassard: Je vous en prie.

M. Pigeon (Claude): Je pense que vous avez très bien résumé l'aspect économique de cette disposition-là, mais je tiens à souligner aux membres de la commission que ce qui nous préoccupe aussi, c'est qu'on atteigne cet effet dissuasif qu'on cherche. En bout de ligne, qu'est-ce qu'on cherche ici? C'est d'éviter que des gens ne conduisent un poids lourd, bien, en fait, un véhicule automobile sous le coup d'une suspension de permis de conduire. Et, à notre avis, que l'on saisisse ou pas le véhicule d'un transporteur qui, de toute façon, a implanté des mesures de contrôle, des moyens de contrôle en entreprise, ça ne changera rien au problème de sécurité. Le délinquant, c'est le chauffeur, souvent de façon chronique, contre qui on ne peut rien avec les systèmes les plus étanches.

L'extrême, qui est impensable dans la pratique, ce serait de demander tous les matins: Montre-moi ton permis de conduire. Puis appeler à la Société de l'assurance automobile du Québec pour voir s'il est encore valide. Mais on sait bien que, dans les faits, ce n'est pas comme ça que ça va se passer. Un transporteur consciencieux va le faire une fois par mois, une fois par deux mois, et si on peut trouver un moyen d'inciter le transporteur à implanter ces mesures-là et à pouvoir se justifier de les avoir implantées, je pense qu'on va avoir marqué des points.

Parce que le pouvoir de saisie du véhicule, finalement, pénalise le mauvais intervenant, c'est le transporteur, et ça n'empêchera pas le chauffeur délinquant chronique — et on sait bien dans quel contexte ces mesures-là ont été adoptées: je fais référence particulièrement à l'accident de Beaconsfield, sur la 20, en juin 1995: le chauffeur, si je ne m'abuse, était sous le coup de sa quatrième ou cinquième suspension de permis de conduire. Il y a un problème, là. Un, c'est un cas extrême, puis, deuxièmement, il y a un problème, il y a un délinquant chronique ici qu'il faut trouver le moyen de retirer de la circulation.

Alors, oui, au niveau économique — et je prends acte des commentaires que vous avez faits, nous les recevons très bien — mais penchons-nous aussi sur la problématique de la sécurité. Et, si on veut atteindre l'objectif qu'on recherche, frappons au bon endroit.

M. Brassard: Sauf que, M. Pigeon, dans le cas, dans l'exemple que vous citez, de l'accident qui s'est produit dans l'ouest de Montréal, il y a quand même aussi un transporteur qui a continué de l'embaucher après quatre révocations de permis ou quatre suspensions de permis. Il y a une certaine négligence aussi du côté du transporteur qui a continué d'embaucher, de garder à son service ce chauffeur délinquant chronique, comme vous le dites. Alors, il y a cet aspect-là des choses qu'il faut regarder aussi.

Mais il reste quand même — on va essayer de simplifier des choses, là, je pense, puis on va sans doute réussir — qu'on était conscient aussi de l'impact économique, puisqu'on a quand même prévu, à 209.7, que le chargement et la remorque pouvaient être récupérés immédiatement. Pas le tracteur, là, mais le chargement. Donc, on avait quand même une certaine conscience évidente de ce que ça pouvait signifier sur le plan économique. Mais on

va quand même simplifier les choses pour que ça comporte le moins de nuisances ou le moins de dommages économiques possible à l'industrie du camionnage, aussi bien, d'ailleurs, qu'à l'industrie de location; je pense que la problématique est similaire.

Est-ce que ça posait un problème chez vous, dans votre industrie, que cette impossibilité qui existe présentement dans la loi, à moins qu'il y ait consentement du détenteur de permis, cette impossibilité qu'il y avait de vérifier la validité des permis? Est-ce que ça posait un problème chez vos membres et chez les transporteurs québécois?

M. Pigeon (Claude): De moins en moins, pour ne pas dire presque plus, parce que...

M. Brassard: Pourquoi?

M. Pigeon (Claude): ...plus les années avancent, plus la pratique d'exiger du chauffeur, au moment de l'embauche, une autorisation écrite d'aller chercher cette information-là, plus la pratique se répand, et plus on avancera dans le temps, moins ça sera un grand problème. Et, déjà, la très grande majorité de nos membres disposent de cette permission, de cette autorisation du chauffeur d'aller chercher l'information. Je peux vous dire que les professionnels le font aussi.

Mais, encore une fois, une information de la sorte, que l'on va chercher à la Société de l'assurance automobile, malgré toute la bonne volonté du monde, ne reste qu'un cliché bien précis dans le temps. Oui, au moment où vous appelez, le permis est valide, mais rien ne nous dit que, 15 minutes plus tard, on ne vient pas de basculer dans le 16 points de démérite et que le permis est suspendu.

Alors, même si vous êtes un transporteur diligent et que vous vérifiez à chaque semaine, il est possible que vous vous en fassiez passer sous le nez. Alors, c'est pour ça qu'on recherche un équilibre avec les sanctions qu'on préconise.

M. Brassard: C'est quoi, la pratique la plus répandue chez vos membres en termes de vérification, de validité, c'est quoi, la pratique?

M. Pigeon (Claude): Écoutez, je ne peux pas vous donner une moyenne, mais je vais vous dire que l'on retrouve n'importe quoi entre aux deux ans et à tous les mois; aux deux ans étant l'extrême chez nos membres, et, de toute façon, une obligation qui est déjà prévue par la loi, puisqu'il faut vérifier la validité du permis de conduire et y mettre le constat dans le dossier du chauffeur. C'est déjà une mesure qui est prévue dans la loi.

M. Brassard: J'ai compris aussi, à la lecture de votre mémoire, je comprends que votre industrie est tout à fait favorable à l'implantation de ce qu'il est convenu d'appeler «la cote de sécurité».

M. Pigeon (Claude): Nous sommes favorables à l'implantation de la cote; cependant, il y a encore beaucoup de modalités qui restent à être revues. Au moment où on se parle, je dois vous dire, même si nous supportons en principe, depuis le tout début des travaux de la Société, cette cote, nous sommes très préoccupés par la tournure des événements, parce qu'une des conditions très importantes que l'on y voyait, c'était qu'il y ait une harmonisation à l'échelle canadienne de cette cote-là et que l'impact de la cote soit le même.

D'abord, que les mécanismes et ensuite l'impact soient les mêmes dans chacune des provinces, parce que, par définition, un transporteur et un camion, ça se promène partout sur le continent. On compétitionne dans toutes les juridictions nord-américaines, et il est très important que l'on joue le plus possible selon les mêmes règles du jeu.

L'état d'avancement des discussions du CCATM à l'échelle canadienne nous préoccupe beaucoup et nous serions extrêmement déçus, pour ne pas dire que nous ne supporterions pas cette cote de sécurité si elle devait voir le jour sous la forme dans laquelle elle se présente actuellement.

Il faut comprendre par mon commentaire que c'est dans un contexte d'uniformisation à l'échelle canadienne que nous sommes préoccupés, et si on est capable d'atteindre ces objectifs qu'on a toujours recherchés, nous continuerons à supporter avec beaucoup d'enthousiasme la cote de sécurité. Mais on n'est pas là pour le moment, à la lumière des informations que l'on reçoit et des travaux du CCATM.

M. Brassard: Pour bien se comprendre, la cote de sécurité, c'est une cote qui est déterminée en tenant compte du nombre d'infractions du transporteur...

M. Pigeon (Claude): Et des accidents.

M. Brassard: ...et des accidents dans lesquels il est impliqué; donc, c'est des éléments objectifs qui permettent de déterminer la cote. Mais je comprends bien d'après votre commentaire que votre accord est conditionnel à ce que cette façon d'évaluer les transporteurs soit implantée partout, dans toutes les provinces du Canada.

● *(10 h 40)* ●

M. Pigeon (Claude): De la même façon. Et une des façons d'y parvenir, si vous me permettez, c'est, entre autres, de trouver le moyen d'attribuer, dans toutes les provinces, la même cote à tous les cas types que l'on veut bien analyser. Parce qu'au moment où on se parle il y en a cinq ou dix qui ont été analysés et, d'une province à l'autre, on retrouve, pour le même transporteur, avec le même historique et le même dossier...

M. Brassard: Différentes cotes.

M. Pigeon (Claude): ...une cote satisfaisante, conditionnelle dans d'autres et insatisfaisante dans

d'autres juridictions. Pourtant on parle du même transporteur, avec les mêmes accidents puis les mêmes infractions. Alors, c'est drôlement préoccupant.

Sans jeter le blâme à qui que ce soit. On n'en est pas à qualifier ici l'attribution de la cote par une juridiction ou par une autre, c'est qu'on ne parle plus de la même chose d'une province à l'autre. Alors, il y a peut-être un travail à faire.

M. Brassard: C'est ça. Ce qu'on me dit, on m'informe que les autres provinces ne tiennent pas compte des accidents dans la détermination de la cote; elles tiennent compte, donc, uniquement des infractions. Alors qu'ici on pense qu'il est pertinent et même nécessaire de tenir compte aussi des accidents dans lesquels sont impliqués les véhicules d'un transporteur.

M. Pigeon (Claude): C'est certainement un indice important dont il faut tenir compte, mais il y a certaines juridictions provinciales qui, au début des discussions, en parlaient. Pourquoi est-ce qu'on n'en parle plus aujourd'hui? Je ne le sais pas. Pour les mêmes raisons que l'impact d'une vérification obligatoire en entreprise est très différent dans le contexte de la cote de sécurité selon la juridiction dans laquelle on se trouve au Canada.

M. Brassard: Aux États-Unis, on en tient compte, en tout cas, des accidents.

M. Pigeon (Claude): Oui. Oui, oui. On ne conteste pas que c'est une dimension dont il faut tenir compte. C'est d'ailleurs dans ce contexte-là qu'on a supporté le modèle original de la cote de sécurité dont la Société parle depuis le tout début.

M. Brassard: Merci.

M. Pigeon (Claude): Quant à la pondération, à l'importance que l'on accordera aux accidents dans la cote au Québec, il y a peut-être encore des discussions à faire là, mais, à mon avis, ce sont des modalités.

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

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. M. Pigeon, je pense que, comme M. le ministre l'a mentionné, je trouve intéressante votre présentation, la façon dont vous détaillez les inquiétudes de vos membres au niveau de l'association des transporteurs.

Moi, je veux revenir à l'article 84. C'est-à-dire, excusez, la saisie des véhicules: l'article 55. Je pense que vous êtes en mesure de nous démontrer l'impact que pourrait avoir auprès d'une petite entreprise la saisie d'un véhicule, une petite entreprise qui détient deux ou trois, ou quatre ou cinq véhicules, qui fait du service quotidien à une clientèle au moment où son véhicule pourrait être saisi; ça aurait un impact sur son service à la clientèle, comme je le mentionnais, le manque d'un véhicule. Je veux dire, on ne débat pas le principe d'une entreprise qui a 30, 40 unités et qui peut facilement faire du remplacement, d'une part.

Et, d'autre part, il faut tenir compte aussi du type de véhicule qui est susceptible d'être saisi. Ça peut être un véhicule qui n'est pas une semi-remorque, qu'on appelle standard; donc, ce n'est pas que le camion qui peut être saisi, là, c'est tout le chargement avec son contenu, finalement.

Pour revenir avec une troisième partie de ma question, à savoir vos membres. Je pense que les petites entreprises forment un nombre assez important, un pourcentage assez important de vos membres?

M. Pigeon (Claude): Très peu, au risque de vous surprendre.

M. Gauvin: Ouais?

M. Pigeon (Claude): Très peu. Le profil type de nos membres, ce sont des flottes de 10, 15 véhicules jusqu'à 4 000 véhicules. Et je dois vous dire qu'on a toujours tenu un discours qui est très constant en matière de sécurité: à notre avis, il n'y a pas de place à compromis; donc, il n'y a pas lieu de discriminer entre les petits-petits et les grands-grands-grands.

Que l'entreprise dispose d'un véhicule ou de 4 000 véhicules, ça n'a aucune importance. En matière de sécurité, le potentiel d'accident est toujours le même. La même logique s'applique dans le cas de la conduite d'un véhicule sous le coup d'une suspension de permis de conduire.

Et, en fait, la petite entreprise dont vous parlez, plus elle est petite, plus elle se rapproche d'un véhicule, plus il y a de chance même que le propriétaire du véhicule soit celui qui justement conduit sous le coup d'une suspension de permis de conduire. Alors, peut-être qu'une disposition comme ça, si on veut le regarder sous un autre angle, a plus d'impact chez la petite entreprise que chez la grande pour l'objectif qu'on recherche, qui est un objectif de sécurité routière.

Mais, du point de vue économique, on essaie toujours d'éviter de discriminer positivement ou négativement entre les petits et les grands, parce qu'on pense qu'un camion c'est un camion, et quand il est sur la route, il a le même potentiel d'accident ou de comportement positif.

M. Gauvin: Le sens de ma question n'était pas dans le but de négliger le fait de la sécurité, de voir l'impact que pourrait avoir cette mesure-là de saisie d'un véhicule. Parce que, je suis en accord avec vous, je pense que c'est une mesure qui pourrait être, je pense, compromettante ou très dérangeante pour l'industrie du camionnage, si la mesure s'appliquait, qu'on pouvait saisir un véhicule et que ça prenne 30, 60, 90 jours à régler le conflit. Donc, l'entreprise perd une pièce d'équipement.

Je suis content de voir, M. le ministre, que vous l'avez présenté sous cette forme-là aussi. On doit trouver une autre mesure. Et celle que vous avez présentée, je pense que pénaliser d'abord le conducteur... Parce qu'il n'est pas facile, comme vous l'avez mentionné, je pense, de faire une vérification suivie qui permettrait à un propriétaire de flotte de camions d'être exempt de la possibilité d'une saisie de véhicule.

Et je reviens à ma question et je reviens à la petite entreprise, parce qu'elle joue un rôle important. Même si ce n'est pas vos membres, elle joue un rôle important dans le service du camionnage au Québec. Les propriétaires d'un nombre, mettons, de cinq à 10 véhicules, si jamais il y avait saisie, ça créerait des préjudices à l'entreprise pour le service à la clientèle, d'une part, et aux clients qui sont desservis. Vous avez retourné ça, à savoir que c'est peut-être ce genre d'entreprise qui est le plus susceptible d'avoir des conducteurs qui sont sous le coup d'une suspension. Oui, c'est peut-être possible, donc. Dans la loi, il y a peut-être des mesures à prendre: même s'ils ne sont pas membres de votre association, sensibiliser tous les propriétaires d'entreprises à faire des vérifications périodiques sur la validité d'un permis de conduire.

Mais je reviens à la saisie de véhicule. Vous avez fait une proposition: de pénaliser d'abord le conducteur, mais avez-vous d'autres suggestions à faire à la commission et au ministre si jamais on maintenait le fait qu'on doive saisir le véhicule, des moyens pour traiter le dossier dans des délais... avoir des échéances de cinq jours, 10 jours ou libérer le véhicule après qu'il y aura eu caution de versée pour le conducteur, par exemple, arriver avec des échéances de ce genre-là?

La perte de l'utilisation d'un véhicule commercial pour quelques jours, ça peut aller pour l'industrie, mais sur 60, 90 jours ou 30 jours, peu importe, là, comme on a connu certains délais dans le cas des douanes canadiennes, par exemple, des délais de trois et six mois, est-ce que vous avez des suggestions sur des formules, au cas où ils maintiendraient cette partie de l'article?

M. Pigeon (Claude): Si ce pouvoir de saisie devait être maintenu, on pense qu'à travers une procédure de type administratif on pourrait aller chercher cette mainlevée-là ou, du moins, constituer toute la preuve rapidement et traiter ça en priorité devant les tribunaux si, pour des motifs d'ordre juridique que j'ignore, il fallait absolument que ça passe devant les tribunaux. Mais le principe à retenir, c'est qu'il faut que ce soit traité en priorité, d'urgence, à moindre coût possible.

Parce que, quand on regarde l'article 55, ce pouvoir de saisie de véhicule, en fait, là, tout démontre, tel que le projet de loi est rédigé, qu'on va l'obtenir, cette mainlevée-là. Il n'y a pratiquement pas d'obstacle à l'obtention de cette mainlevée-là. Ça fait que, finalement, on a juste créé un obstacle administratif pour aller la chercher, mais le résultat sera le même au bout, c'est qu'on va récupérer le véhicule.

Je reviens à la question fondamentale: Est-ce qu'on aura atteint l'objectif de dissuader le conducteur de conduire sous le coup d'une suspension de permis? Mais, pour répondre précisément à votre question, c'est n'importe quelle procédure, si possible de nature administrative, si c'est faisable, qui nous permettra de traiter ça rapidement et à moindre coût.

• *(10 h 50)* •

M. Gauvin: Il n'est pas si mauvais que la loi prévoie que le propriétaire transporteur soit obligé d'avoir une réaction à l'occasion de la saisie d'un véhicule ou de l'interception d'un conducteur sous le coup d'une suspension, parce que ça responsabilise d'abord le transporteur, ça fait prendre conscience, à mon avis, à l'industrie du camionnage et aux transporteurs de l'importance de faire une vérification périodique sur la validité des permis de conduire, d'une part, et ça envoie un message à l'ensemble des employés de la flotte de camionnage aussi de l'impact qu'elle peut avoir sur le propriétaire, l'employeur.

Je pense qu'on doit, à mon avis, garder une mesure où ça amène le propriétaire à être obligé de poser certains gestes, et pour s'expliquer, d'une part, et, au besoin, aller vers le ministère des Transports, le ministère de la Justice ou la Société de l'assurance auto pour récupérer son véhicule d'une façon ou d'une autre. Mais ce que vous avez défendu ce matin et ce que j'essaie de défendre aussi, pour l'industrie du camionnage, c'est de s'assurer que le véhicule puisse être récupéré, si jamais on maintient la saisie, dans des délais acceptables, qui ne mettent pas en cause la situation économique, financière de l'industrie ou du propriétaire.

L'autre point que j'avais retenu dans votre présentation, je pense que c'était le déglaçage. Et ça, je vous rejoins facilement. Je suis certain que M. le ministre va en tenir compte. En supposant que le conducteur doive de façon périodique, à l'occasion d'une température qui est propice au glaçage du véhicule, des jours de tempête de neige ou de verglas, déglacer périodiquement, à quel endroit il le fait? Entre tel point et tel point?

Ce n'est pas souhaitable qu'il le fasse sur la voie publique. Parce que, s'il y avait une cinquantaine de véhicules qui choisissaient le haut d'une côte, sur l'accotement, tous à la même place la même journée, on verrait ce que ça donnerait comme résidus sur le bord de la voie publique.

S'il le fait dans des points de services, de services de camionnage, de l'industrie du camionnage, soit dans des haltes routières ou dans des restaurants, des cours de restaurants, je ne pense pas que ce soit acceptable non plus. Donc, je pense qu'il faut trouver un moyen pour responsabiliser le propriétaire et le conducteur en rapport avec cette mesure de sécurité additionnelle, mais avec assez de souplesse pour permettre au conducteur de le faire à des endroits de son choix ou à des endroits propices.

Je pense que l'expérience de l'industrie doit vous démontrer que, entre certains points et d'autres points de

150 ou 200 km, il n'est pas facile de faire du déglaçage, ne serait-ce qu'entre Chicoutimi et Québec, dans le parc, ou d'autres tronçons d'autoroute où il ne serait pas souhaitable d'arrêter pour faire du déglaçage. Et il pourrait être intercepté au niveau de ce tronçon-là et être pris en infraction, si on n'a pas la souplesse souhaitée à ce niveau-là. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Pigeon (Claude): Effectivement, c'est cette souplesse qu'on recherche et c'est pour ça qu'on proposait de prévoir une défense de diligence raisonnable. Parce que le problème, dans le fond, il est de deux ordres. D'abord, quand vous êtes à un point d'attache, chez un transporteur, vous disposez d'équipement sécuritaire pour déneiger le véhicule, parce que déneiger et déglacer, ce n'est pas juste en-dessous, c'est aussi sur le dessus. Vous vous imaginez que ça peut être périlleux si vous ne marchez pas sur une passerelle ou que vous n'avez pas l'équipement approprié.

Et la deuxième raison, trompons-nous pas, il y a aussi un motif économique, qui est en soi un bon incitatif pour un transporteur à déglacer son véhicule, parce qu'on peut facilement accumuler quelques tonnes de glace et de neige. Ça alourdit le véhicule, ça peut briser l'équipement, ça augmente la consommation d'énergie et, pire encore — toujours un motif économique — si les contrôleurs de la Société de l'assurance automobile vous amènent sur une balance et que vous êtes en surcharge à cause de la glace, ce n'est pas très, très payant, parce que la contravention va suivre.

Alors, tout est une question de raisonnabilité dans les moyens dont on veut se doter pour des motifs de sécurité. Il ne faudrait pas empirer un problème — où il y a même déjà eu des morts d'hommes — en forçant le déglaçage constant. Je pense que c'est une question d'équilibre. Si le transporteur est capable, ou le chauffeur, de démontrer qu'il a fait ce qu'il devait faire, comme tout bon père de famille, on a atteint l'objectif.

M. Gauvin: Quel est le pourcentage, d'après vous, de vos membres, quand ils recrutent des conducteurs, qui font appel à des conducteurs qui ont une formation? Est-ce que c'est une pratique courante, une formation dans une école de conduite pour transporteurs, une école de routiers, qu'on appelle, de conducteurs? Est-ce qu'il y a un pourcentage élevé ou si c'est une coutume, une pratique générale?

M. Pigeon (Claude): Chez nos membres, c'est une pratique très, très, très répandue. Il faut dire que les chauffeurs professionnels, c'est une denrée rare. Les gens qui sont bien formés, quand ils sortent des écoles, principalement des deux centres de formation en transport routier, celui de Charlesbourg et celui de Saint-Jérôme, ils ne traînent pas longtemps sur le marché. En fait, ils sont déjà courtisés avant même de sortir de l'école.

On donne des cours, dans ces deux écoles-là, qui reflètent un curriculum de 615 heures de formation pratique et théorique, curriculum qui a été développé par l'industrie avec le ministère de l'Éducation. Et je peux vous dire que, malgré ça, nos transporteurs sont tellement professionnels que, malgré que ces chauffeurs, qui sortent d'une école où ils viennent de suivre 615 heures de cours, ils ne les laisseront quand même pas aller, dans la majorité des cas, seuls la première semaine; ils vont être parrainés par un chauffeur. Il y a un sevrage qui se fait.

Les professionnels vont même plus loin que ça, ils vont attendre qu'un chauffeur ait accumulé quatre, cinq, six ans d'expérience sur la route avant de le laisser aller dans Charlevoix ou sur la Côte-Nord. Bon, je vous parle des professionnels qui font ça. Mais vous avez, à l'autre bout du spectre, des gens qui ne se soucient pas du tout de ça et qui vont engager un chauffeur qui n'a jamais suivi une seule demi-heure de cours. Moi, je vous parle de mes membres. La très grande majorité engage des professionnels qui ont soit beaucoup d'expérience ou qui sortent d'écoles et dont ils vont peaufiner la formation chez eux, en entreprise, par la suite avant de les laisser aller tout seuls, avec des vérifications périodiques. C'est une pratique très répandue chez nos gens.

D'ailleurs, il en manque. Il en manque, de ces diplômés-là. Il en faudrait encore deux autres écoles comme ça. L'industrie a investi beaucoup de temps et d'argent dans la formation à cet égard-là.

M. Gauvin: Qu'est-ce que vous dites de la possibilité d'introduire un suivi après un certain nombre de semaines ou un certain nombre d'heures de conduite, d'expérience, pour quelqu'un qui a eu une formation? Exemple: retourner passer un examen à l'école après six mois d'expérience, des choses comme ça, ce qui ne se fait pas présentement.

M. Pigeon (Claude): Mis à part les modalités telles que le nombre de mois, on souscrit entièrement au principe que vous venez d'énoncer. En fait, on le retrouve dans un mémoire qu'on a présenté à la Société, en septembre 1996, concernant l'accès à la profession, donc le degré de difficulté que l'on devrait imposer pour pouvoir obtenir un permis de classe 1. On propose, dans ce mémoire, une approche en plusieurs étapes. Il y a le permis d'apprenti, là, il y a toute l'antichambre qu'on doit suivre, peu importe le type de véhicule qu'on conduit, et quand on arrive au permis de classe 1, on propose même un permis de classe 1B et 1A, le 1B exigeant que l'on ait passé 320 heures de cours ou qu'on passe avec succès un examen pour contrôler ces compétences-là, lequel permis 1B pourrait être renouvelé.

Il serait valide pour cinq ans et pourrait être renouvelé seulement pour une autre période de cinq ans, période après laquelle tu n'as plus de permis de classe 1, si tu ne peux pas aller chercher ton 1A qui, lui, requiert les 615 heures de cours ou les compétences que l'on doit aller chercher à travers ces 615 heures.

Donc, effectivement, on est d'accord avec un contrôle de l'accès à la profession, une augmentation du niveau de difficulté pour obtenir ce permis-là et une validation en cours de travail pour être bien certain que les compétences sont toujours là.

M. Gauvin: Juste un dernier point, Mme la Présidente. Tantôt, vous avez échangé avec M. le ministre au niveau de la cote des transporteurs. Vous aviez cette réserve-là, à savoir: Ça devrait être une grille, au moins dans l'ensemble des provinces, qui est à peu près la même, pour permettre d'apprécier la cote d'une province à l'autre. Mais, ce qu'on doit retenir, c'est que la cote de sécurité au niveau des transporteurs, on doit tous reconnaître que c'est sécurisant pour l'industrie du camionnage. Vous avez fait allusion tantôt, à une couple de reprises, que les transporteurs structurés, je pense, sont en mesure d'apporter un suivi, d'abord, sur la vérification, la validité des permis de conduire, sur les mesures de sécurité.

• *(11 heures)* •

On a fait allusion au fait que les petits transporteurs, ceux de quelques véhicules, étaient peut-être ceux qui sont susceptibles d'être en cause plus souvent parce que le propriétaire ou un proche du propriétaire peut conduire dans des conditions qui ne satisfont pas nos lois aujourd'hui.

Mais je pense qu'on doit tous reconnaître qu'une cote de sécurité avec un suivi permanent, c'est sécurisant pour l'industrie du camionnage parce que ça amène l'industrie à être plus compétitive. Ça évite d'avoir des gens qui ne se soucient pas nécessairement de répondre à une cote acceptable qui compétitionnent de façon, je pense, en fait, qui nuise à la performance de certaines entreprises. Ce qu'on dit, compétitionner, c'est ce qu'on appelle les transporteurs peu scrupuleux, comme on en connaît dans toutes les régions du Québec, finalement.

M. Pigeon (Claude): Bien, ce que vous venez de dire, à notre avis, est rigoureusement exact, particulièrement dans un contexte où les transporteurs circulent à l'intérieur des limites territoriales du Québec. Mais, à partir du moment où on circule partout en Amérique du Nord, et donc dans toutes les autres provinces, la question de l'uniformité est bien importante. Dans un contexte d'équité et de compétitivité, il faut aussi trouver le moyen de jouer selon les mêmes règles du jeu, de sorte qu'on ne retrouve pas un transporteur d'une autre province, qui ne devrait absolument pas avoir le droit de circuler sur nos routes, mais, sous prétexte que sa cote est bonne dans sa province, il a le droit de venir circuler ici et de nous faire compétition. Et le contraire est aussi vrai.

Alors, on reconnaît qu'il va y avoir, et depuis le début d'ailleurs, des particularités provinciales, des saveurs provinciales, dans cette cote de sécurité là. Les mécanismes peuvent être différents, mais il faut que les effets — passez-moi l'expression anglaise — l'output, le résultat final soit le même, par exemple. À cas type égal, identique, il faut que la cote soit identique d'une province à l'autre. Autrement, il n'y a pas cette équité qu'on recherche.

M. Gauvin: Merci, M. Pigeon.

M. Pigeon (Claude): Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui, M. Pigeon. Je voulais revenir sur... et j'étais content que le député de Montmagny le fasse, vivant dans une région où le transport est très significatif, en Abitibi-Témiscamingue. Vous avez insisté dans votre présentation, je pense, avec raison, concernant tout l'aspect du déglaçage ou du déneigement, par rapport à le faire à l'entrepôt et sur la route. Ce n'est pas du tout la même réalité. Il peut y avoir des dangers au niveau de la sécurité des camionneurs si on le fait trop souvent sur la route.

Je voudrais juste être très, très, précis pour essayer de bien saisir. Dans un premier temps, est-ce que vous nous dites clairement: Il y a tellement d'avantages économiques à ce que cette préoccupation soit constante chez le transporteur — et vous l'avez bien illustré — pour des raisons d'essence, pour des raisons de surpoids, ainsi de suite, que: laissez-nous tranquille avec ça? «C'est-u» ça, le message très clair, en voulant dire: Ce qui existe présentement, c'est suffisant, puis il y a tellement d'avantages économiques à ce que nous le fassions nous-mêmes que: n'en rajoutez pas, et ça suffit? Est-ce que c'est ça, le message?

M. Pigeon (Claude): C'est ça, tout en se gardant la marge de manoeuvre nécessaire pour intervenir lorsqu'il y a des cas extrêmes. Il y a une différence entre un bloc de glace qui est plus gros que la semi-remorque et un petit peu de glace en dessous. Et il y a peut-être un juste milieu. Mais votre intervention résume bien nos propos.

M. Gendron: Bon. C'est important. Deuxièmement, est-ce à dire qu'aujourd'hui, de la façon dont les agents de vérification routière se comportent, c'est correct et vous trouvez qu'il n'y a pas d'abus et, en conséquence, que ce serait mieux de continuer à fonctionner comme ça existe, c'est-à-dire laisser au jugement — sauf, bien sûr, les abus flagrants — du conducteur, puisque, on vient d'en convenir, il y a tellement d'avantages économiques à le faire qu'en conséquence la pratique que vous connaissez est plus celle dont vous souhaitez qu'elle perdure, qu'elle demeure plutôt qu'ajouter quelque chose?

M. Pigeon (Claude): En général, les contrôleurs routiers font preuve d'un bon jugement en cette matière-là, évidemment pour des motifs différents. Là, c'est une question de surcharge. Mais on parle de la même problématique.

M. Gendron: Donc, vous dites qu'en général, si on avait à porter un jugement sur ce qui se passe actuellement, c'est plutôt correct qu'incorrect?

M. Pigeon (Claude): Tout est une question de raisonnabilité, aussi.

M. Gendron: Toujours. Mais c'est plutôt correct qu'incorrect. C'est ça, votre jugement?

M. Pigeon (Claude): Oui. Oui.

M. Gendron: Dernière question, toujours sur cet aspect-là que je trouve important, et très important même. Vous avez sûrement assez d'expérience pour porter un jugement sur votre suggestion, c'est-à-dire une espèce de plaidoirie, entre guillemets — pas trop à caractère juridique, j'espère — qu'il y a eu comportement raisonnable du conducteur pour essayer de ne pas créer des inconvénients sur le réseau routier dus à des amoncellements de neige et de glace. Est-ce que vous avez un jugement à porter? Ça se fait assez facilement? C'est plutôt dur à faire? Ils nous croient ou ils ne nous croient pas? Parce que, votre suggestion, moi, je veux être capable de mesurer la portée de son application.

M. Pigeon (Claude): Il faut comprendre que le contrôleur routier fait un constat de la situation. Et les arguments que le chauffeur peut invoquer sur la route au moment où on veut lui émettre une contravention, le contrôleur peut en tenir compte ou pas, c'est son choix. S'il n'en tient pas compte, évidemment cette défense-là, on va la faire valoir lorsqu'on se retrouvera en cour pour plaider cette contravention.

M. Gendron: Bien, moi, je vous remercie. Il resterait...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, il ne reste plus de temps.

M. Gendron: Ah, ce n'est pas vrai! C'est vous qui menez, par exemple.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est moi qui mène.

M. Gendron: C'est moi qui ai parti ça, mais c'est vous qui menez, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Exact.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gendron: On respecte ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Comme vous le dites, M. le député d'Abitibi-Ouest. Nous vous remercions, M. Pigeon, pour votre participation.

Je demanderais maintenant au Collège des médecins de famille du Canada, section Québec, de bien vouloir s'approcher à la table.

Alors, M. Jean De Serres, nous vous souhaitons la bienvenue. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi de la période des questions. Et, comme vous pouvez le constater, le temps est limité: 20 minutes pour les ministériels et 20 minutes pour l'opposition. Alors, vous avez la parole.

Le Collège des médecins de famille du Canada, section Québec

M. De Serres (Jean): Je vous remercie de permettre au Collège des médecins de famille de faire une présentation à la commission. Moi, je suis médecin de famille. Je suis président du conseil d'administration du Collège des médecins de famille. Je voudrais prendre une minute au début pour présenter le Collège et la raison de son implication, de sa participation à un projet de loi sur la sécurité routière.

Le Collège des médecins de famille est un organisme qui établit les normes de pratique en médecine familiale partout au Québec et dans le pays, en collaboration avec le Collège des médecins du Québec, pour le Québec. C'est un organisme qui travaille aussi en recherche et en éducation des médecins.

La raison pour laquelle on voulait se présenter en commission sur la sécurité routière est qu'il y avait un élément portant sur le casque à vélo et qu'en médecine il y a des données et des recommandations qui sont faites aux médecins et ayant trait au casque à vélo. C'est pour ça qu'on a décidé de se présenter ici. Je vous ai fait circuler quelques notes supplémentaires. Notre choix pour la présentation a été non pas de faire une présentation technique, mais de résumer plutôt certaines conclusions techniques de groupes de travail médicaux qui portent sur le casque à vélo.

Les questions qu'on s'est posées, c'est d'abord et avant tout: Est-ce que le casque est efficace? Et la réponse était assez évidente pour nous — c'est la raison de notre présentation — parce qu'il est clairement, clairement démontré, hors de tout doute, en médecine, que le casque à vélo est efficace pour protéger et pour diminuer les traumatismes chez les cyclistes. Je dirais que la force de cette recommandation-là est telle que c'est une recommandation qui ne vient pas nécessairement du Collège des médecins de famille — entre autres du Collège des médecins de famille — mais en particulier d'un organisme qu'on a au Canada, qui est le Groupe d'étude canadien sur l'examen médical périodique, qui est reconnu internationalement, qui a établi la norme, autant aux États-Unis — leur pendant américain, ce qui n'est pas peu dire, dans ce cas-ci — et qui établit les normes aussi même en Europe. C'est respecté partout, l'opinion de ce groupe-là. Et ce groupe d'experts a pour fonction d'analyser la validité des études et des données et la force de ces données pour en faire une recommandation. Ils ont conclu que le casque à vélo était efficace, en fonction

des données qui existaient actuellement. Et je pense que, médicalement, c'est très, très difficile de s'appuyer sur de la littérature scientifique, autrement que sur nos propres opinions, pour vraiment contredire cette donnée-là. Alors, le casque, pour nous, est définitivement efficace.

• *(11 h 10)* •

L'autre question qu'on devait se poser, c'était: Est-ce qu'une loi est nécessaire pour rendre le port du casque obligatoire ou est-ce qu'il y a d'autres moyens qui pourraient permettre d'augmenter le port du casque? Parce qu'on est face à une situation où le port du casque est, d'une façon désolante, trop bas par rapport à ce qu'on devrait souhaiter. On a des groupes de travail qui ont examiné la littérature — encore là, je dirais la littérature médicale, évidemment — à ce sujet-là, et on ne trouve aucune place dans le monde qui a été capable d'obtenir un port du casque satisfaisant sans une loi.

Autre chose, les campagnes de promotion, qu'on appuie d'ailleurs et qu'on pense tout à fait nécessaires et essentielles, ont une portée limitée. Les aménagements ou les changements au Code de la sécurité autres que celui portant sur l'obligation de porter le casque à vélo ont, quant à nous, une portée limitée. Un autre élément important, c'est que le casque à vélo, entre autres, ça s'applique à des adultes, mais aussi à des enfants, des gens d'âge mineur. On croit que, pour les personnes d'âge mineur, lorsqu'il y a un élément de sécurité qui est démontré hors de tout doute efficace, on ne peut pas laisser le libre choix aux enfants de décider s'ils vont le porter ou non, on doit les inciter à le porter.

On doit surtout établir une norme. Alors, la position du Collège est d'être en faveur d'une loi qui établit le port du casque obligatoire comme étant surtout une norme. On ne croit pas vraiment, comme Collège, à la valeur punitive d'une loi ou à sa valeur coercitive, mais on croit que c'est un message que le gouvernement doit passer pour établir la norme. C'est quelque chose qui est efficace et qui devrait être utilisé.

Dans nos groupes de travail, je dois souligner qu'on avait des médecins qui étaient a priori contre cette position-là. Et tous les médecins qui ont travaillé dans ces groupes de travail là ont changé d'opinion en cours de route. Si on basait l'opinion sur l'évidence scientifique, ils changeaient d'opinion. J'ai, à notre conseil d'administration, entre autres, une personne, un médecin qui maintient encore son opposition à ça, sur 15 personnes, mais pour des raisons qui ont trait, selon lui, au surplus de réglementation auquel on fait face et qui n'ont pas trait à l'évidence scientifique.

On a aussi reçu des lettres de membres ou de médecins qui étaient contre. On les a analysées, on a analysé leurs arguments, et malheureusement trop souvent les gens présentent, à l'appui de leur thèse, des études. Or, c'est facile d'avoir des études sur tout et sur n'importe quoi puis d'avoir n'importe quel résultat. Je pense que ce qui est important, c'est d'éliminer les études qui sont mal faites ou qui ont des biais évidents. Et lorsqu'on retient ce qui est prouvé, on n'a pas beaucoup d'évidences autres que l'efficacité du casque.

Ensuite, on n'a pas d'autres évidences, par exemple, sur la diminution, surtout, du cyclisme suite à une loi. Parce que, ça, ça a été souvent mentionné. Quand on regarde les études qui sont citées à cet effet-là, autres que les opinions, ce qu'on voit, c'est qu'il y aurait probablement une diminution du cyclisme, surtout chez les adolescents. La tendance à long terme cependant est qu'il y a une résorption de cette diminution. Puis ça, souvent, on oublie de le mentionner. Alors, si on veut vraiment être scientifique et non militant, il faut mentionner que, dans les études qui ont montré une diminution, certaines études étaient tout d'abord méthodologiquement incorrectes puis d'autres études, ce qu'elles montraient, c'est une diminution, mais, après ça, une hausse nouvelle.

Pour nous, en tant que médecins, on interprète ça comme, un, chez les adolescents — on connaît — il y a une volonté de résistance aux changements qui est naturelle, et on peut s'y attendre. Par contre, ça pourrait — c'est une opinion, par contre, ce n'est pas nécessairement un fait — ne s'appliquer qu'à une cohorte d'adolescents, donc pour une période de deux, trois, quatre ans. Et il n'y a rien qui nous permet de croire que ça ne pourrait pas changer à la cohorte suivante, d'autant plus que la cohorte suivante, c'est les jeunes qui ont appris à porter le casque, qui ont même appris à oublier le casque. Moi, je fais du cyclisme, on l'oublie, le casque, à long terme. L'autre chose en ce qui a trait aux diminutions présumées, c'est que la diminution a une tendance à se résorber dans toutes les catégories d'âge. On manque de données à long terme pour dire qu'il n'y a pas de diminution, autant que pour dire qu'il y aura une augmentation ou quoi que ce soit d'autre.

En ce qui concerne l'âge, je voudrais mentionner aussi un autre élément. Parce que, dans certains États, on a adopté des réglementations s'appliquant seulement aux moins de 18 ans ou aux moins de 16 ans. Et on croit qu'il est clair qu'un des principes d'éducation, chez les enfants, qui marche bien, c'est le modèle des adultes et des parents, entre autres. Alors, on ne croit pas qu'on devrait faire une ségrégation entre les cyclistes de différents âges, d'autant plus qu'on sait très bien que les adultes sont aussi à risque de traumatismes crâniens que les enfants.

En résumé, et je vais conclure là-dessus, le Collège croit que les évidences scientifiques montrent l'efficacité du casque hors de tout doute. Nous avons une évidence moins forte qu'une loi est nécessaire pour atteindre un haut taux de port du casque. Par contre, c'est un moyen qui pourrait éviter des coûts de santé. Et je pense que, surtout si on parle actuellement de virage, prévention, promotion, le principe de ça, c'est d'abord et avant tout de dire que, quand il y a un moyen de prévention, on va l'utiliser d'abord et avant tout. Et je pense que, pour tous les parents qui ont des enfants qui ont été accidentés, après coup, c'est toujours clair qu'on aurait pris des moyens de prévention et qu'on aurait voulu des moyens de prévention avant.

Alors, ici, on a un moyen de prévention qui entraîne peu d'effets secondaires et surtout — puis j'inclus la diminution présumée des cyclistes — aucun effet secondaire prouvé. Je ne dis pas qu'on a prouvé qu'il n'y en aurait pas, mais je dis qu'il n'y en a pas dont on a prouvé qu'ils seraient arrivés. Et on peut présumer qu'il y a une question d'acceptabilité. Donc, il y aurait une période transitoire où les gens devraient s'adapter à cette mesure-là, mais on pourrait facilement passer outre à cette mesure-là.

Alors, je vais conclure là-dessus. Je vous remercie puis je serais prêt à répondre aux questions.

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

M. Brassard: C'est un sujet, évidemment, qu'on a abordé sous tous ses angles. Et on se rend compte que c'est très partagé: il y a des pour, des contre, des favorables enthousiastes et passionnés, des opposants tout aussi enthousiastes et passionnés. Ça nous laisse perplexe comme gouvernement, évidemment devant une société profondément divisée sur la question.

Mais il y a une question que je n'ai pas encore posée. Je vais vous la poser. C'est parce que vous parlez d'une évidence scientifique. Les neurochirurgiens, qui sont venus hier, ont fait un témoignage de même nature. Il y a, selon eux, selon vous, selon la plupart des médecins, une évidence scientifique que le port du casque a un effet en termes de réduction des décès et de réduction des blessés graves. C'est une — vous avez utilisé l'expression — «évidence scientifique». C'est clair qu'en portant le casque, si on généralise le port du casque, il y aura moins d'accidents, il y aura moins de blessés graves puis il y aura aussi moins de décès impliquant des cyclistes.

Dans ce cas-là, si l'évidence scientifique est un fait patent, comment se fait-il qu'il y a si peu d'États, si peu de sociétés qui ont légiféré pour rendre obligatoire le port du casque? Il y en a, j'en conviens. L'Australie est le cas le plus généralement cité. Il y a une couple de provinces au Canada qui, tout récemment — la Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick — ont également légiféré pour le rendre obligatoire; aux États-Unis, quelques États. Mais, quand on regarde le nombre de pays dans le monde, c'est peu. C'est peu. La question que je vous pose, c'est que, si c'est si évident scientifiquement parlant, comment se fait-il que l'obligation légale de porter le casque ne se généralise pas plus que ça?

M. De Serres (Jean): Je ne peux certainement pas répondre pour les autres — les États, certainement pas — mais mon impression est qu'il y a deux volets à ça. Un, il y a une méconnaissance des dangers du cyclisme. Je ne veux pas me faire l'avocat du diable, je suis en faveur du cyclisme, j'en fais quasiment à tous les jours, mais...

• *(11 h 20)* •

M. Brassard: Avec le casque, évidemment.

M. De Serres (Jean): Avec le casque, évidemment, oui. Et je fais du patin à roues alignées avec le casque aussi. Mais il y a une méconnaissance des dangers. On prétend encore à beaucoup d'endroits que le cyclisme ne comporte aucun danger en soi. Alors, je pense que ça fait partie de phénomènes de société. J'ai travaillé beaucoup dans d'autres domaines, par exemple les abus sexuels, la violence, où on s'éveille seulement aujourd'hui comme société à la présence de risques pour la santé. Et on est certainement parmi les sociétés à l'avant-garde dans cet éveil-là, cette prise de conscience de problèmes de santé.

Alors, moi, ça ne m'étonne pas si on est parmi le groupe de précurseurs — quoiqu'on n'est pas tout à fait à l'avant-garde certainement — parce qu'on est parmi les sociétés qui se rendent comptent que la santé, c'est plus que juste, par exemple, les infarctus, c'est plus que les accidents d'automobile qui passent aux nouvelles. Il y a des risques à faire de la bicyclette. Ces risques-là sont minimes, mais souvent sont complètement occultés par beaucoup de personnes soit par méconnaissance, soit carrément parce que les gens ne veulent pas le voir. Et, moi, mon interprétation ici — c'est une interprétation et c'est biaisé, vous allez me dire, mais c'est médical — c'est comme quand on annonce une mauvaise nouvelle à un patient. Les gens, au début, refusent de voir qu'il y a un problème. Et là on dit: En cyclisme, il y a un danger, qui n'est pas très élevé mais qui est présent. Et le fait qu'il ne soit pas très élevé, le risque, fait que certaines personnes disent: Ce n'est pas un problème prioritaire. Moi, ce que je dis, c'est que ce qui est prioritaire, c'est les problèmes pour lesquels il y a des solutions évidentes et qui sont applicables.

Alors, si, dans un autre problème de santé, la solution n'existe pas, il n'y a pas de traitement ou de moyens de prévention malgré que ce soit un problème de santé pour la moitié de la population, on ne pourra pas faire grand chose pour ça. Mais si on a 10 ou 15 morts par année qui peuvent être prévenues de façon simple — je me rappelle avoir déjà travaillé sur des comités où on décidait de l'adoption d'un vaccin ou autre — on trouve que c'est important parce qu'il y a un moyen de prévention.

M. Brassard: Vous êtes d'accord quand même pour dire que ce n'est pas une mesure qui réglerait tous les problèmes, qu'il y a un problème de comportement chez les cyclistes...

M. De Serres (Jean): Oui.

M. Brassard: ...de respect d'un certain nombre de règles dont certaines se retrouvent dans le Code de la sécurité routière. Elles ne sont pas suffisamment respectées. Et vous admettrez que, même si on imposait le port du casque obligatoire, ce n'est pas une panacée et ce n'est pas un remède, parce qu'il est clair qu'une bonne

partie des décès et des blessés graves chez les cyclistes s'expliquent souvent, disons, par une mauvaise conduite, donc l'irrespect d'un certain nombre de règles élémentaires.

M. De Serres (Jean): Oui, je suis tout à fait d'accord et je ne prétends pas que ça va régler tous les problèmes de santé. Je pense que ça va sauver un certain nombre de problèmes de santé qui ne pourraient pas être sauvés autrement. Je pense que, prendre des positions, comme dans les aménagements routiers, de promotion, ça n'enlève rien à l'efficacité du casque. Et je pense que c'est un autre débat. Mais notre position n'est pas de dire: On privilégie l'obligation de porter le casque par rapport à d'autres choses. Je pense que ça, c'est un moyen qu'on souhaite voir adopté, mais ça n'enlève rien à ce que vous dites. Je pense que vous avez tout à fait raison.

M. Brassard: Les neurochirurgiens, hier, l'Association des neurochirurgiens nous disait que, même les traumatismes légers, les traumatismes crâniens légers comportent des séquelles importantes. Vous êtes d'accord avec ça?

M. De Serres (Jean): Oui. Je ne l'ai pas mentionné, mais c'est un des points où on hésitait avant de s'embarquer là-dedans, tout simplement pour savoir si c'était l'endroit choisi. Mais, selon nous, l'ampleur du problème est même plus grande que certains chiffres officiels qu'on voit. Parce que, moi, j'ai déjà eu un traumatisme crânien léger, avec un casque, frappé par une autre bicyclette qui circulait à gauche sur une piste cyclable. Donc, ça prenait le casque, et puis, en tombant, la tête... Ce qui m'a protégé, c'est le casque, par exemple. Ce qu'il faut tenir en compte, c'est que des cas légers comme ça ne s'en vont jamais à l'hôpital ni au médecin, puis il y en a beaucoup.

M. Brassard: Ils ne sont pas dénombrés.

M. De Serres (Jean): Ils ne sont pas dénombrés parce que les gens ne sentent rien. Ou, même, les gens qui voient des étoiles pendant trois secondes ne vont pas nécessairement tous voir un médecin. Alors, ça, c'est une pointe de l'iceberg, quand on parle des mortalités prévenues. Moi, je ne veux pas juste prévenir des mortalités, avec un casque. De plus en plus, on constate que les traumatismes légers causent des problèmes, entre autres, des troubles de comportement chez les jeunes pendant une période de temps qui va varier. Et donc, ils causent des problèmes. Ensuite, l'addition de certains traumatismes légers, au hockey, à vélo, etc., — à vélo étant beaucoup plus rare, évidemment — a des séquelles. Alors, moi, je pense qu'il faut effectivement souligner ça. C'est probablement pareil, les traumatismes légers aux chevilles, aux genoux, à d'autres endroits. Mais les traumatismes crâniens légers qui ne se rendent jamais en consultation, qui n'apparaissent jamais dans les statistiques, la tendance dans le monde médical est de constater de plus en plus de séquelles associées à ces traumatismes-là. Mais on a de la misère à l'évaluer à cause justement qu'ils ne sont pas rapportés. Mais des études expérimentales le montrent.

M. Brassard: Merci.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, Dr De Serres. En réalité, ce que vous nous avez présenté, vous dites: Je pense que des campagnes de publicité, des campagnes de sensibilisation, on a tout fait ça, et nous avons maintenant plafonné. Et votre expérience démontre... Puis je pense que c'est en Australie qu'après, quoi, 10 ans de campagnes de publicité et de sensibilisation, on avait plafonné à 31 %, mais que, toutefois, une fois qu'on a passé la loi, en dedans de quelques mois, le port du casque était de l'ordre de 75 %.

Donc, vous avez les statistiques qui démontrent que, même si on brime peut-être la liberté des gens, le fait de passer une loi a réellement forcé les gens à porter le casque, et ceci, sur cette base-là et en regardant le nombre de décès et les séquelles pour ceux qui ont des accidents. En d'autres mots, vous ne dites pas que le casque va empêcher d'avoir des accidents, mais que si quelqu'un malheureusement a un accident et qu'il y a le port du casque, ses chances sont bien meilleures de n'avoir aucune séquelle ou de ne pas mourir.

M. De Serres (Jean): Exactement.

M. Middlemiss: Vous avez utilisé l'Australie comme exemple. Il y a des gens qui utilisent l'argument que malheureusement, en Australie, le fait de légiférer a réduit le nombre de personnes qui font du cyclisme. Est-ce que vous avez des statistiques ou des commentaires sur ça?

M. De Serres (Jean): Oui. Ce qu'on voit, c'est qu'il y avait une diminution. Et, comme je le mentionnais précédemment, la diminution fait partie un peu de la réaction normale. Puis ça dépend du contexte dans lequel la loi est passée, de l'acceptabilité de la loi qui a été mesurée avant aussi. Nous croyons que l'acceptabilité est à un niveau qui permet de passer une loi actuellement.

Et ce qu'on constate en Australie, c'est qu'après cette phase de réaction, qui est naturelle d'ailleurs — puis je pense que ça doit se faire aussi à d'autres niveaux dans d'autres domaines — il y a une reprise des activités, les gens recommencent à faire de la bicyclette.

Et, surtout, il faut se méfier des études qui vont étudier, dans le temps, un phénomène sur une année. Alors, est-ce que le cyclisme diminue parce qu'un autre sport le remplace, etc.? Dire que les gens ne font plus

de sport parce qu'ils arrêtent de faire du cyclisme, je pense que c'est entièrement faux. Tout le monde connaît des gens qui un jour changent de sport, vont faire une autre activité. C'est souvent une compétition entre différentes activités sportives. Puis surtout chez les adolescents, il faut faire attention parce qu'on tombe, à un moment donné — je pense, dans les études en Australie — à des ères où, par exemple, le patin à roues alignées commence à entrer. Les gens, des fois, passent à d'autres activités qui ne sont pas moins dangereuses, malheureusement. Donc, ils vont passer à d'autres activités. Mais ce qu'on voit, c'est que la tendance à long terme ne semble pas être modifiée par la loi. Il manque des données pour être vraiment certain de ça, mais ce qu'on peut constater, c'est que, dans les articles qu'on trouve adéquats ou bien faits, la tendance à long terme n'est pas modifiée. Et ça va vers soit une stabilité du taux de cyclisme ou une légère augmentation, mais avec une coche, à un moment donné, et ça, je pense qu'il faut l'accepter, c'est un fait.

• *(11 h 30)* •

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que les gens, peut-être, vont abandonner pour la pratique de d'autres sports. Est-ce que vous avez des données, disons, en Australie, sur ça, sur ce qui s'est produit?

M. De Serres (Jean): Je ne connais pas, moi, de données. Nos groupes qui ont regardé ça n'ont pas vraiment trouvé des données à cet effet-là. Je ne sais pas s'il existe des données sur le changement vers d'autres styles ou d'autres sports, par exemple.

M. Middlemiss: O.K. Donc, vous faites un peu un parallèle. Si, en Australie, après 10 ans, on a plafonné à 31 %, vous dites: Ici, au Québec, nous sommes rendus maintenant, après cinq ans de promotion... Peut-être qu'on n'en a pas fait suffisamment, là, personne ne juge là-dessus, mais, nous autres aussi, nous avons plafonné.

M. De Serres (Jean): Oui.

M. Middlemiss: Et, sur cette base-là, vous dites: Bien, regarde, la seule façon pour arriver à un taux de port pour protéger les gens, ce serait de légiférer.

M. De Serres (Jean): Oui. Je pense qu'on est rendu à une étape où on atteint un peu le maximum de ce qu'on peut faire comme promotion. Maintenant, si on investit énormément, on pourra probablement encore augmenter le taux de port avec des campagnes de promotion.

Soit dit en passant, là — je fais un aparté — le coût du casque, moi, j'en ai acheté cet été à 9,99 $ chez Canadian Tire, qui n'est pas un magasin local, et donc le coût du casque n'est pas de 20 $, 30 $ ou 40 $, comme c'est mentionné à certaines places, il peut être autour de 10 $ pour des casques approuvés.

Mais je pense que les campagnes de promotion, selon nous, ont atteint un certain maximum, puis, si on regarde d'une façon générale, il y a un changement initial qu'on peut toujours faire avec des campagnes de promotion, mais à un moment donné il faut quelque chose de plus. Puis ce qu'il faudrait, pour nous, c'est une norme qui est représentée, selon nous, par une loi et qui dit que c'est ça au Québec, parce que la population n'est pas encore vraiment consciente des risques, des impacts d'une lésion ou d'une blessure à la tête. Les gens n'en prennent pas conscience. Trop d'adultes ont l'impression que, s'ils respectent le Code de la sécurité routière, s'ils roulent sur des pistes cyclables, s'ils ont une bonne bicyclette, réflecteurs et tout, ils sont en sécurité. Alors, ce n'est pas le cas. Il faut se protéger, et la protection, à ce moment-là, est disponible, mais il faut qu'on puisse passer ce message-là, puis, selon nous, ça prend une loi. Maintenant, je suis conscient qu'on peut se tromper. C'est une opinion qu'on émet quand on dit: Ça prend une loi. On n'émet pas une opinion, comme je dirais... Ha, ha, ha! Quand on dit que le casque est efficace, je pense que ça, c'est clairement évident. Mais que ça prenne une loi, ça devient une question, un choix de société.

Pour moi et pour le Collège, ça fait partie d'une réglementation qui n'est pas... Parce qu'on a discuté de ça justement avec certaines de nos personnes à l'interne qui le questionnaient: Est-ce que c'est une réglementation superflue? On a l'impression que la réglementation n'est superflue que lorsqu'elle est mal faite ou inutile. Dans ces cas-là, elle n'est pas superflue parce qu'elle va permettre d'atteindre un objectif concret.

M. Middlemiss: Oui. Vous avez indiqué tantôt que vous faites du vélo et que vous portez le casque. Est-ce que vous faites partie d'un club de vélo ou est-ce que vous faites ça en famille ou avec des amis?

M. De Serres (Jean): Ha, ha, ha! Avec des amis. Disons, moi, j'ai toujours fait beaucoup de vélo. J'ai fait différents tours de quelques semaines en vélo, et la plupart des personnes qui ont travaillé... en général, c'est des personnes aussi qui font du vélo. Là, si on tombe dans notre entourage ou nos connaissances personnelles, moi, je dirais: La grande majorité des cyclistes que je connais est en faveur. Encore là, les gens, ce qu'ils n'aiment pas d'une loi, c'est qu'ils se disent: Je ne voudrais pas payer un «ticket», à un moment donné, 30 $ parce que j'ai oublié mon casque pour une fois. À ce moment-là, je pense que ce qu'ils remettent en cause, ce n'est pas le bien-fondé de la loi elle-même; c'est soit la façon de l'appliquer, c'est soit de l'irritation que toute personne a lorsqu'elle se fait réprimander ou rappeler à l'ordre. Mais ce n'est pas... Et, lorsque les gens nous amenaient, à l'intérieur de notre groupe... Puis, moi, j'étais content qu'on ait des personnes qui étaient contre ça au départ dans notre groupe, parce que je disais: Venez, parce que ça nous prend justement les deux avis, les deux opinions. Mais, quand on regardait la littérature, on pouvait diverger d'opinion sur certains éléments,

mais les éléments d'exposition au risque, d'efficacité du casque, on ne pouvait pas y déroger vraiment. On était forcé de se rendre à l'évidence.

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous dites: Dans l'éventualité où on aurait la législation, c'est que, peut-être dans un premier temps, un an ou une période déterminée, on devrait aviser plutôt les gens au lieu de dire: On vous donne une infraction; vous payez.

M. De Serres (Jean): Oui.

M. Middlemiss: En d'autres mots, les sensibiliser en leur disant: Regardez, là...

M. De Serres (Jean): Ah oui.

M. Middlemiss: ...la prochaine fois, si vous n'avez pas votre casque, on pourrait vous coller une amende.

M. De Serres (Jean): Oui, définitivement. Le Collège des médecins de famille croit que l'application devrait être progressive, ne devrait pas être punitive. On voyait vraiment la loi comme étant un message qui dise: C'est la norme. Puis là, maintenant, ça, ça aide les campagnes de promotion à être plus efficaces.

Par exemple, nous autres, vous savez, je suis conscient que ce n'est pas fait aussi souvent qu'on le voudrait, mais tout médecin qui voit un jeune enfant pour un examen périodique ou annuel, on lui recommande de lui parler du casque à vélo, ça fait partie des standards de la pratique médicale, malheureusement pas assez respectés; c'est un de nos problèmes internes. Mais on doit toujours conscientiser tous les enfants au port du casque à vélo. S'il y avait une loi, je pense que toutes les campagnes de promotion puis aussi les interventions de différents groupes, des personnes impliquées dans le cyclisme ou professionnelles atteindraient une meilleure efficacité.

M. Middlemiss: Oui. Si je ne me trompe pas, Dr De Serres, vous êtes de la région de l'Outaouais?

M. De Serres (Jean): Oui.

M. Middlemiss: Vous êtes là depuis longtemps?

M. De Serres (Jean): Ah, ça fait six ans, mais c'est parce que je travaille à Montréal et dans l'Outaouais.

M. Middlemiss: D'accord. C'est que je voulais juste vérifier avec vous. Vous faites du vélo, et on nous a donné des statistiques. On nous dit que, dans la région de l'Outaouais, c'est la région du Québec où le port du casque est le plus élevé: 40 %. Avez-vous des explications pourquoi dans notre région ça pourrait être plus élevé que dans d'autres régions du Québec?

M. De Serres (Jean): Bien, je pense que... Oui, effectivement, je pense que quelqu'un parlait des pistes cyclables. Un, on est quand même un endroit privilégié, l'Outaouais: l'Outaouais urbain, surtout, a beaucoup de pistes cyclables. Le réseau cyclable, le cyclisme est très développé, en tout cas facile d'accès, et il y a toujours eu un militantisme cycliste dans la région de l'Outaouais, en partant avec le maire de Hull, à un moment donné, et d'autres personnalités bien connues. Alors, ça favorise, à ce moment-là, une augmentation du port du casque. Mais, même ça, quand une région a beaucoup de militantisme cycliste, on plafonne quand même avec notre taux de port du casque.

M. Middlemiss: Une dernière question. Vous avez mentionné tantôt que vous faites aussi du patin à roues alignées. Est-ce que vous trouvez que, dans ce domaine-là aussi, on est rendu au point où on devrait recommencer à penser que le port du casque serait aussi important pour prévenir les mêmes conséquences qu'on a en bicycle?

M. De Serres (Jean): Bon, là, je ne pourrais pas parler, dans le sens qu'on n'a pas étudié quelles données existent concernant le patin à roues alignées. C'est une impression. L'impression qu'on a, c'est que le casque, selon nous, devrait quand même être aussi utile en patins à roues alignées qu'en vélo, peut-être même plus, parce que certaines données préliminaires qu'on a regardées — mais ce n'est pas des revues de littérature exhaustives — semblent montrer qu'il y aurait plus d'accidents. Mais on fait affaire avec un phénomène qui est plus récent, pour lequel il existe moins de connaissances, alors c'est plus difficile de se prononcer. Mais notre jugement va dans le sens de favoriser, encore là, soit par une loi ou autrement, le port du casque en patins à roues alignées, certainement.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Pontiac. M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui. Je tiens à vous remercier de la présentation, de l'expertise également que vous avez. Je ne veux pas vous indiquer comment arranger votre horaire, mais, si vous aviez l'occasion de demeurer pour le mémoire qui suit, vous verriez qu'ils ont un point de vue tout à fait opposé, à ma connaissance, passablement articulé, étoffé aussi, et qui contrevient un peu à des opinions, puis c'est normal, parce que...

M. De Serres (Jean): Ah oui.

M. Gendron: ...je pense que le ministre a bien campé l'affaire: ce n'est pas un sujet facile, puis il y a des tenants d'une thèse puis il y en a de l'autre, et chacun prétend qu'il a des arguments pour les soutenir.

Mais, moi, je veux revenir sur deux affirmations que vous avez faites. Moi, un, ça me surprend, à la

question qui a été posée, la première du ministre, puisqu'il s'agissait d'un énoncé scientifique, c'est-à-dire pas un énoncé mais, je veux dire, une évidence scientifique que le port du casque offre beaucoup de sécurité. Moi, je n'ai pas de trouble avec ça, tu sais, je veux dire, sincèrement, je n'ai aucun trouble avec ça.

Mais ça permettait au ministre, avec raison d'après moi, de poser la question suivante: Comment se fait-il que les États où la pratique du cyclisme est le plus élevée, il n'y a à peu près aucun de ces États-là qui a adopté une législation dans ce sens-là, que ça soit les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la Suisse, où ça, c'est aussi une évidence statistique que c'est les pays où le plus grand taux de cyclistes en font? Ils n'ont pas adopté la loi. Vous avez répondu, et c'est là que je ne suis pas d'accord: «C'est parce qu'ils mésestiment — et là je vous cite — les risques.» Vous avez droit à votre opinion. Vous avez dit: Ils ne sont pas conscients. Je pense que c'est parce qu'ils ne sont pas conscients des dangers de ne pas porter le casque quand on fait de la bicyclette, alors que, c'est drôle, moi, je trouve que, quand on regarde ce qui se passe dans ces pays-là, au contraire, ils sont tellement conscients — ha, ha, ha! — que le problème de la sécurité est beaucoup plus large que ça, qu'ils ont élargi toute la plage d'activité, comme pays, qu'ils consacrent pour améliorer la sécurité. Et là je ne vous en ferai pas la liste, vous êtes au courant.

• *(11 h 40)* •

M. De Serres (Jean): Oui.

M. Gendron: Alors, moi, ma question très simple, puisque vous êtes là pour nous éclairer... Quand vous portez ce jugement-là: moi, je pense — c'est vous qui avez dit ça — que c'est parce qu'on mésestime les risques... Qu'est-ce que vous opposez à ce que je viens de dire, alors qu'il me semble que je fais la preuve inverse: ils sont très conscients des risques, mais — là, je veux conclure — ils comprennent que ce n'est pas intéressant, ce qu'on appelle «occulter le problème de la sécurité»? Et c'est ma grande crainte, même. On aurait une loi obligatoire, le port du casque, et il y a beaucoup de gens qui diraient: Bien, là, l'État vient de régler l'affaire, alors que, dans mon livre à moi, on n'a rien, rien réglé. Il y a beaucoup de préalables avant le port du casque, puis, comme on ne les a pas rencontrés, j'aimerais mieux travailler sur les préalables avant le port du casque. C'est quoi, votre point de vue?

M. De Serres (Jean): Bon, oui, c'est vrai, comme vous dites, puis je l'avais mentionné, que c'est une opinion que je donne à ce sujet-là. Par contre, je pense, il y a deux points. Sous toutes réserves, les données... Parce que j'ai posé des questions, moi, à un des médecins chez nous. Je lui ai demandé de regarder ça, cette question-là. Ce que lui a trouvé, c'est qu'il y avait un taux plus élevé de traumatismes crâniens en Hollande, qui est un des pays que vous citiez, qu'ici. Ça fait que je le dis sous toutes réserves parce que je n'ai pas eu de vérification de cette donnée-là. Mais, lui, la recherche qu'il a faite allait à cet effet-là. Là, je ne prétends pas donner un avis d'expert là-dessus, parce que c'est une donnée, une analyse de portrait de santé.

Deuxièmement, pour ceux qui sont dans la salle, qui sont peut-être déjà allés faire de la bicyclette en Hollande — je l'ai déjà expérimenté — les conditions sont différentes. Moi, j'ai déjà fait du Montréal-Québec en bicyclette, ou, à Montréal, la rue Sherbrooke, la rue Notre-Dame, et tout ça. Ce n'est pas la Hollande. En Hollande, la conduite automobile, les infrastructures sont différentes. Donc, je pense qu'il y a un contexte qui est difficile, puis je mets aussi entre guillemets les applications qu'on pourrait faire à l'inverse en faveur du casque venant d'autres pays. Les contextes peuvent être aussi différents, donc l'application de ces résultats-là au Québec, je pense, doit toujours se faire avec jugement, c'est évident. Donc, je pense que le contexte est différent. La prise de conscience que le casque va réduire, c'est une opinion que j'émets, puis ça, j'en porte la responsabilité, puis ça vaut juste une opinion, mais, à ma connaissance, ils n'ont pas diminué, avec leurs investissements dans d'autres niveaux, leurs traumatismes crâniens. Alors, je ne peux pas vous donner la réponse certaine là-dessus, puis ça vaudrait la peine de le vérifier, mais je n'ai pas cette notion-là.

M. Gendron: Puis, moi, je veux juste dire aux membres de la commission, puis ce n'est pas grave: Je n'ai pas parlé de la Hollande.

M. De Serres (Jean): O.K.

M. Gendron: Ce n'est pas grave, j'ai parlé des Pays-Bas, du Danemark, de l'Allemagne, de la Suisse, ainsi de suite, les pays où il y a un taux d'usage de la bicyclette beaucoup plus élevé que d'autres. Il n'y a aucun de ces pays-là qui a pensé à une législation pour rendre le port du casque obligatoire, donc il doit y avoir des raisons. Moi, je prétends — je l'ai dit tantôt — que les raisons, c'est que c'est mieux de travailler plus large sur les préalables qu'une loi qu'on va avoir de la difficulté à appliquer, qui va présenter des inéquités dans son application et qui, au niveau des décès, en ce qui me concerne... Il y a tellement d'autres facteurs qui, socialement, causent beaucoup plus de décès et de coûts sociaux...

M. De Serres (Jean): Ah oui.

M. Gendron: ...que cet événement-là, c'est-à-dire éventuellement de ne pas porter le casque. Mais, ça, nos opinions peuvent valoir la vôtre.

M. De Serres (Jean): C'est ça.

M. Gendron: J'aurais une autre question, puisque, encore là, il faut profiter de votre expérience. J'ai bien de la misère avec l'assertion — et je veux savoir

d'où elle vient — que vous portez dans votre mémoire: Car, même dans un cas où un cycliste est frappé par une automobile, les blessures les plus graves sont celles provoquées par la chute et non par l'impact avec le véhicule. Moi, je me rappelle de mes connaissances de physique: si une masse en vitesse, ta, ta, ta, crée un impact puis si elle pèse, je ne sais pas, 40 tonnes, j'ai bien plus peur du 40 tonnes qui me bouscule que de la chute de deux pieds, deux pieds et demi ou trois pieds.

Alors, là, ma question, c'est: D'où ça vient? Est-ce que c'est une opinion personnelle? Si ça vient d'en quelque part, j'aimerais bien ça que je sois documenté sur où vous avez tiré ce jugement-là, que c'est plus grave, la chute de deux pieds, deux pieds et demi de ce qu'on appelle mon niveau de gravité par rapport au sol, qu'un impact de 25, 30, 40 tonnes qui serait moins grave. Et j'aimerais ça savoir d'où ça vient, cette affaire-là.

M. De Serres (Jean): Ce n'est pas des opinions, ça. En fait, il y a deux mécanismes qui peuvent causer... En général, ce n'est pas des poids lourds qui causent les accidents, c'est des automobiles. Donc, le contact initial, il se fait au niveau des jambes, en général. Le contact secondaire, ça va être avec le pare-brise ou le toit, en fait, de l'automobile, et il va y avoir un contact avec le sol. Ce n'est pas une simple chute, quelqu'un qui tombe sur le sol, c'est quelqu'un qui, avec une synergie, est projeté à l'extérieur.

Puis je vous rappelle aussi une analogie, mais qui est très applicable dans ce cas-là. Les gens qui mouraient, quand on parlait du débat sur la ceinture de sécurité, pour avoir fait pendant 10 ans de temps de l'urgence puis avoir reçu ces gens-là, autant cyclistes qu'automobilistes, c'étaient ceux qui étaient éjectés. C'est le fait d'être éjecté soit hors de l'auto ou bien d'être projeté dans l'auto puis d'aller se cogner qui tue les gens, ce n'est pas le contact initial. Avec le cycliste, la personne peut mourir. Si on nuance cette affirmation-là, il ne meurt pas à cause du contact avec le pare-chocs, il meurt parce qu'il est projeté et qu'il tombe. Mais il ne tombe pas tout simplement, pouf! à terre, il tombe parce que, là, il vient d'être projeté à une bonne vitesse, ou sinon il est projeté sur l'asphalte, ou sinon il frappe, dans une deuxième intention ou un deuxième temps, le pare-brise et le toit de l'automobile. Alors, c'est là que se fait le traumatisme crânien. Donc, ce n'est pas initialement.

Ensuite, c'est à basse vitesse, en général, parce que, le plus souvent, ça arrive quand même dans des milieux majoritairement urbains; mais peut-être pas. Je pense que c'est 60 % environ qui vont arriver en milieu urbain. Donc, ça peut arriver avec un véhicule qui est à 50 km/h, 60 km/h. Ce n'est pas nécessairement des gros camions à 100 km/h, 120 km/h.

M. Gendron: O.K. Mais, juste pour terminer, dans le fond, ce que vous venez d'expliquer — puis je suis content de l'explication — ce que vous dites, c'est que les blessures les plus graves sont celles provoquées par la chute et non par l'impact dans tous les cas où il s'agit d'un impact avec un véhicule automobile. C'est ça que vous voulez dire?

M. De Serres (Jean): Oui. Ah! mais c'est aussi par la chute. C'est parce qu'il ne faut pas minimiser. Il y a une portion... Là, on parle souvent des mortalités; elles sont causées souvent par des accidents avec des automobiles. Mais la majorité des accidents en bicyclette ne sont pas causés par une interaction avec une automobile, ils surviennent soit avec une autre bicyclette, un piéton ou spontanément. À ce moment-là, la chute... Puis ça, on l'a vu, on le voit périodiquement, comme au Tour de France il y a deux ans, ça passe même à la télévision de temps en temps, des personnes qui tombent et qui se fracturent... — bien, ils n'ont pas nécessairement une fracture — qui ont une contusion crânienne après un traumatisme qui n'impliquait pas d'automobile.

Puis je reviens sur un peu ce qu'on disait tantôt, Hollande et Pays-Bas. C'est que cette mesure-là, le casque, elle, elle est efficace. Alors, lorsqu'on a un moyen qui est très efficace, on trouve qu'on devrait l'utiliser, le moyen efficace. Mettre en place d'autres moyens, on trouve que c'est... C'est sûr qu'il faut le faire, il y a d'autres changements de société qu'on doit faire, mais des changements de société ou de comportement, c'est très difficile à faire. Ça demande beaucoup, beaucoup d'énergie et d'investissement. Alors, ça fait partie des changements de mentalité et de comportement de passer une réglementation à cet effet-là ou de lancer un message. Si on pouvait le lancer d'une autre façon, dire: Au Québec, la norme, c'est de porter un casque, je serais peut-être satisfait aussi.

M. Gendron: Merci.

M. De Serres (Jean): Merci.

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

M. Brassard: Comme vous venez de l'Outaouais, je voulais juste vous poser une question. Peut-être que vous n'êtes pas mandaté par votre organisation pour répondre à cette question-là, mais vous avez peut-être une opinion comme médecin. Qu'est-ce que vous pensez du virage à droite sur feu rouge?

M. De Serres (Jean): Bien, je m'attendais un peu à la question, parce qu'il y a des gens qui me l'ont posée souvent. Ha, ha, ha! On a une position du Collège, en fait, là-dessus qu'on a discutée rapidement en prévision de la question, et la position est prudente. C'est qu'on ne se prononce pas en soi sur le virage. Mais si autoriser le virage à droite au feu rouge engendre plus d'accidents ou de traumatismes ou de séquelles à la santé des personnes, à ce moment-là, on serait contre cette mesure.

Maintenant, on n'a pas étudié la question pour savoir si ça engendre vraiment plus d'accidents. Ce qu'on demanderait, c'est d'évaluer autant l'aspect économique. Moi aussi, quand on traverse, quand on va à Ottawa, on aime bien ça tourner à droite; puis quand, des fois, on attend à un feu rouge à Hull ou à Gatineau, on piétine d'impatience puis on aimerait bien ça tourner à droite. Mais, individuellement, à ce moment-là, on ne prend en considération ni l'aspect économique ni l'aspect de la santé. Alors, on n'a pas évalué cet aspect-là. Mais notre position serait que, s'il était démontré que ça augmente les risques à la santé, comme Collège des médecins de famille, on serait contre cette mesure-là, sinon on n'aurait pas de problème, ce ne serait plus de notre ressort. Ha, ha, ha!

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

• *(11 h 50)* •

M. Middlemiss: Merci. Dr De Serres, c'est Le Collège des médecins de famille du Canada. Dans vos échanges avec vos collègues à travers le Canada, parce que, dans toutes les autres provinces au Canada, on permet les virages à droite sur un feu rouge, est-ce que, dans vos échanges, on vous a indiqué qu'il y avait plus de gens qui subissaient des traumatismes crâniens ou étaient blessés parce qu'on permettait le virage à droite sur un feu rouge?

M. De Serres (Jean): Bon, je dirais, moi: Mes connaissances personnelles là-dessus — ce n'est pas au nom du Collège — c'est que j'ai une notion d'éléments qui me pointent vers ça, c'est-à-dire qui disent qu'il y a une augmentation des accidents en association avec le virage à droite au feu rouge. Là, je ne prétends pas que c'est la position du Collège, on n'a pas étudié ça en groupe de travail; c'est simplement ma notion. Mais je peux dire que, moi, j'ai déjà lu des articles qui portaient là-dessus. Mais, sous toutes réserves, je pense que ça vaut ce que ça vaut. Je ne prétends pas qu'on a révisé l'ensemble de la littérature puis révisé la validité de ces articles-là.

M. Middlemiss: On pourra peut-être vous faire venir les statistiques.

M. De Serres (Jean): Ah oui?

M. Middlemiss: Les gens de la STO qui étaient ici hier ont indiqué qu'ils vont nous faire parvenir des statistiques, à la commission, qui démontrent que, dans l'Outaouais, il y a plus de piétons par 1 000 personnes qui sont blessés que du côté ontarien, où on permet le virage à droite sur un feu rouge. Donc, on pourrait certainement vous faire parvenir ces statistiques-là pour...

M. De Serres (Jean): Ah oui.

M. Middlemiss: Et peut-être que vous pourriez faire une étude sur ça, parce que c'est certainement, comme vous le dites vous-même...

M. De Serres (Jean): On reviendra vous en parler. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Vous le mettez en pratique, un peu comme le port du casque de vélo. En autant que ce soit bien fait, il me semble que ça n'augmente pas le...

M. De Serres (Jean): Nous autres, notre position, c'est que, si quelque chose augmente les risques à la santé, on est en général contre. Maintenant, s'il y a un moyen de prévention, on est en faveur de son adoption.

Puis je reviens au casque à vélo pour dire: C'est un moyen qui existe, puis lorsqu'il existe un moyen de prévention, pour nous, même si ça sauve 1 000 morts par année ou deux morts par année... Parce que ici on parle de quelques morts. Ça semble petit, mais on parle... Comme je dis, un mort, ça représente en moyenne 1 500 accidents en bicyclette, ou quelque chose comme ça. C'est à peu près de cet ordre de grandeur là. Alors, quand le moyen de prévention existe, qu'il n'a pas d'effets secondaires — ce n'est pas un médicament qu'on donne en prévention, ce n'est pas un traitement, là — qu'il n'y a pas d'effets secondaires prouvés — il n'y en a pas, d'effets secondaires qui ont été prouvés dans ce cas-là, même sur la société — à ce moment-là, on est en faveur de l'application de ce moyen de prévention là.

M. Middlemiss: D'accord. Tantôt, notre collègue d'Abitibi-Ouest parlait des pays d'Europe, et ainsi de suite, et sur ça peut-être que vous ne pouvez pas... Est-ce que les gens sont aussi conscients, là-bas? Est-ce que les travailleurs de construction portent des chapeaux de construction? Est-ce qu'ils portent des bottes de construction?

M. De Serres (Jean): Je ne pourrais pas dire.

M. Middlemiss: Parce que c'est un peu ça qu'on s'est donné comme société au Canada puis au Québec. Parce que, si on va aux États-Unis, on s'aperçoit que les gens qui travaillent — dans la plupart des États — sur la construction ne portent pas le casque. Donc, à ce moment-là, ils sont moins enclins à faire de la prévention, et ça pourrait peut-être être une des raisons pourquoi ces États-là et ces pays-là n'ont pas décidé de procéder de cette façon-là. Si on ne le fait pas pour les travailleurs de construction, il me semble qu'on dit: Regarde, ça n'a pas de bon sens de le faire pour des gens qui s'amusent, qui font des sports. Est-ce que vous...

M. De Serres (Jean): Je ne pourrais pas dire, dans d'autres domaines là-dessus, je ne pourrais pas me prononcer. Je ne dis pas qu'ils ne sont pas conscients,

dans d'autres pays comme en Europe du Nord, de l'impact sur la sécurité, ils en sont très conscients, mais parfois, lorsqu'on a justement des infrastructures, les gens ont l'impression qu'ils sont protégés, à ce moment-là. Ça n'enlève rien à l'efficacité et à l'impact de la protection individuelle. Alors, rouler sur la piste cyclable ici, à Québec ou à Montréal, même si c'est une infrastructure qui nous permet d'être plus en sécurité, ça ne diminue pas l'efficacité du casque. Alors, ça va de pair. Un n'empêche pas l'autre. C'est des mesures différentes qui ont un impact, mais ce n'est pas des mesures qui se cannibalisent entre elles.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, Dr De Serres, de votre participation.

M. De Serres (Jean): Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je demanderais maintenant à Vélo Québec, représenté par M. Michel Labrecque, président, et M. Jean-François Pronovost, directeur général, de bien vouloir s'approcher à la table.

Alors, nous vous souhaitons la bienvenue. Comme les invités précédents, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui seront suivies d'une période de questions de 20 minutes par les ministériels et de 20 minutes par l'opposition. Alors, vous avez la parole.

Vélo Québec

M. Pronovost (Jean-François): Merci. Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, mon nom est Jean-François Pronovost, je suis directeur général de Vélo Québec, une association qui compte plus de 7 000 membres à travers le Québec, dans toutes les régions du Québec. Initialement, ma courte présentation devait être faite par notre présidente du conseil d'administration, Mme Rachel Martinez, qui s'excuse de n'avoir pu être ici aujourd'hui. Mme Martinez donnera naissance dans quelques jours à un futur ou une future cycliste. Je me permets alors de faire cette présentation-là.

Vélo Québec a été incorporé en 1967, donc il y a plus de 30 ans. Nous célébrerons en janvier prochain cet anniversaire-là. Depuis toutes ces années, la mission de Vélo Québec a toujours été de favoriser la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette comme moyen de transport, à des fins de tourisme et de loisir pour le mieux-être de la population québécoise. En 1979, dans le cadre d'une consultation comme celle-ci, nous avions fait des recommandations dans le cadre de la refonte du Code de la route et avions conseillé le Bureau des véhicules automobiles pour la rédaction des nouveaux règlements. Pour la première fois, le Code de la sécurité routière reconnaissait la bicyclette comme moyen de transport et prescrivait un certain nombre de règlements spécifiques à son usage.

En 1992, Vélo Québec a organisé à Montréal la plus importante conférence internationale sur le vélo, la Conférence Vélo mondiale, à laquelle participaient plus de 600 spécialistes de 32 pays à travers le monde. Trois ans plus tard, le gouvernement du Québec confiait à notre association la maîtrise d'oeuvre du grand projet de la Route verte, ce projet qui consiste à aménager un itinéraire cyclable à travers le Québec, un itinéraire de plus de 3 400 km qui traversera le Québec d'est en ouest et du nord au sud.

Enfin, Vélo Québec est à l'origine des Éditions Tricycle, qui publie le réputé *Vélo Mag* et toute une série d'ouvrages techniques qui aident les utilisateurs du vélo à se déplacer plus facilement. Il a été aussi l'instigateur du Tour de l'île de Montréal, reconnu comme le plus grand rassemblement de cyclistes au monde, et je précise d'ailleurs que le Tour de l'île de Montréal est une compagnie indépendante de Vélo Québec depuis 1986.

Comme en font foi ses 30 ans d'histoire, Vélo Québec s'est toujours engagé pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes. Le mémoire que nous avons déposé dans le cadre de la présente commission porte essentiellement sur la question du port du casque cycliste. Cependant, nous adressons également quelques commentaires sur certains articles de la refonte, notamment sur la question des réflecteurs et, comme l'a demandé le ministre, un avis sur la question du virage à droite au feu rouge. Fort de son expertise unique au monde, Vélo Québec est fermement opposé à toute législation obligeant le port du casque. Cependant, nous considérons que porter cette question en commission parlementaire permet justement d'élargir le débat et de faire avancer la réflexion sur les mesures adéquates pour assurer la sécurité des cyclistes.

Je cède maintenant la parole à M. Michel Labrecque, le président exécutif de Vélo Québec, qui présentera les grandes lignes de notre mémoire.

M. Labrecque (Michel): Est-ce que ça va pour le microphone?

Une voix: Oui.

M. Labrecque (Michel): Je vais faire ma présentation debout, parce que j'ai apporté un certain nombre de schémas pour vous faire en quelque sorte un historique de ce qu'on a fait au Québec en matière de sécurité à vélo. Donc, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, le chemin qu'on a parcouru au Québec en matière de sécurité en général, sécurité routière mais sécurité cycliste, est très impressionnant. La pratique du vélo au Québec, au cours des 30 dernières

années, est passée à peu près de 1 500 000, 1 400 000 cyclistes au milieu des années 1965 à 4 200 000 à 4 500 000 cyclistes à l'heure actuelle. Donc, c'est une progression qui est quand même assez fantastique, c'est-à-dire que, dans ces 30 années là, la pratique a presque triplé, et non seulement elle a triplé en termes de nombre d'usagers, mais elle a été multipliée par six et par 10, parce que chaque usager en fait plus souvent qu'avant. Donc, on parle d'une progression qui est à peu près de six à neuf fois, en termes de nombre de cyclistes présents sur les routes.

● *(12 heures)* ●

Qui plus est, on a des données par l'étude, une grande étude qui a été conduite à travers le Québec sur l'état de la pratique du vélo: 73 % des cyclistes en feraient chaque semaine, et ça, ça veut dire à peu près 60 % de la population québécoise, 53 % à 55 % des adultes et 65 % des moins de 18 ans.

Pendant cette même période-là où la pratique, donc, en nombre a triplé, puis elle a été multipliée par six et par neuf en termes de fréquence sur la route, le bilan routier s'est grandement amélioré. On est passé, dans les années 1965, d'une moyenne — je prends des moyennes par blocs de cinq ans — autour de 70 et un peu plus à une trentaine de mortalités, 35 mortalités. Et pour le cycle des accidents, donc ce qu'on appelle les accidents graves et les accidents légers, il y a eu un cycle qui était en quelque sorte assez inquiétant, qui nous a amenés, dans les années 1975, à près de 3 000 accidents, et une courbe qui a monté comme ça. Et la raison en particulier, c'est qu'en 1974 il y a eu à travers l'Amérique le «bike boom», qu'on a appelé. Il s'est vendu plus de vélos en 1974-1975 que d'automobiles. Puis c'était assez symbolique à ce moment-là; l'industrie québécoise du vélo s'est d'ailleurs... les bases se sont établies à ce moment-là. Donc, progression de la pratique et diminution des mortalités, non seulement des mortalités, mais des accidentés graves et légers, dans une courbe qui a repris une pente descendante.

Le réseau cyclable est passé — je n'ai pas besoin de vous le dire — de 0 à 3 000 km, à l'heure actuelle. Bon, c'est comme les millionnaires américains, on est parti avec rien puis maintenant on a un réseau qui s'est développé. Et cette baisse de pratique là, elle est dans la tendance et dans la mouvance occidentale de la baisse des accidents dans tous les types de véhicules. Mais pour aucun autre moyen de transport ou pour aucun autre usager de la route on a obtenu une augmentation de pratique de six à neuf fois combinée à un déclin de 50 %, et donc un déclin dans aucun autre mode de transport. Les raisons? La lutte à l'alcool au volant — si on regarde les bilans de l'époque — le réseau cyclable qui s'est étendu, les campagnes qu'on a faites auprès des cyclistes, jeunes comme plus âgés, le fait que vous, probablement, êtes devenus cyclistes, comme les automobilistes en général. Comme on dit, il y a des cyclistes qui sont devenus automobilistes, et vice versa, et cette compréhension-là des rapports entre les deux s'est améliorée.

Et — je parlais des campagnes de sécurité — les études longitudinales de M. Bergeron, de l'Université de Montréal, démontrent assez bien que les cyclistes sont loin de respecter l'ensemble des règles du code de la route, mais il y a une légère progression de ce côté-là. Le développement du réseau cyclable, je le disais, parce que ça a absorbé un grand volume de nouveaux cyclistes... Donc, c'est une tendance générale mais plus forte du côté des vélos.

Qui sont les victimes? J'ai fait un bilan, en quelque sorte, des victimes de la route en général: autos, camions, par année, à peu près 625 mortalités; piétons, à peu près 130 mortalités; motos, cyclomoteurs, à peu près 60 mortalités, mais je dois vous indiquer qu'il y a à peu près 40 fois moins de motocyclistes, puisqu'il y a à peu près 80 000 à 100 000 immatriculés comparativement à 4 200 000 cyclistes; et les vélos, plus ou moins 35 AVM, sans VM — vous êtes un peu familiers maintenant avec ça, avec véhicule moteur, sans véhicule moteur... Donc, ça, c'est pour le bilan global.

Pour chacun de ces modes de transport là, les proportions de blessures à la tête, blessures au tronc, aux membres supérieurs sont à peu près identiques. C'est-à-dire, entre autres, pour piétons, motos, cyclomoteurs et vélos, c'est des proportions de 30 % à 40 %, en quelque sorte, de la mortalité, parce qu'on dit «polytraumatisé», en quelque sorte, dans des études, c'est-à-dire que les gens meurent, bien sûr, d'un choc à la tête, mais d'autres... par exemple, au cou à 100 %, au tronc à 60 %.

L'autre tableau, qui sont les victimes? Et encore, ça, c'est assez continu. Les enfants de moins de 15 ans — je dis les enfants, mais c'est les garçons; puis ça, vous avez dû l'entendre au cours de cette commission-là, les garçons sont plus fréquemment blessés et victimes de la route — de moins de 15 ans, 20 % de la population, de 40 % à 50 % des mortalités et des accidents. Les moins de 19 ans, 26 % de la population, 60 % des mortalités et des accidents.

La nuit, et ça, quand on prend... c'est des données qui étaient issues du dossier statistique de la SAAQ. Mais, quand on prend le rapport du coroner qui nous a été déposé, 22 % des mortalités et des accidents la nuit, la pratique cycliste la nuit, de 1 % à 3 % en termes de kilomètres parcourus. Donc, il y a une surreprésentation gigantesque la nuit, et une des raisons: 10 % à peine des cyclistes qui roulent la nuit ont un système d'éclairage, qui est déjà dans le Code de la sécurité routière depuis 1981, je vous le rappelle. Et, comme je le disais, dans le rapport du coroner, on le prend aussi, mais dans une étude à laquelle j'ai participé au milieu des années quatre-vingt et qui s'appelait «Problématique des accidents de bicyclette et comparaison avec l'étranger», avec Mme Ledoux de la SAAQ, dans laquelle je travaillais sur les recherches américaines, les raisons principales — le coroner dit 75 %, mais Mme Ledoux... on était autour de 60 % — les fausses manoeuvres, donc feux rouges, contresens, précipitation du cycliste dans le milieu de la rue.

Ça fait que, ça, ça vous dresse en quelque sorte un portrait de l'évolution de la pratique, de la diminution importante qu'on a eue des accidents et des mortalités et du profil de qui a les blessures, qui a les accidents.

Je vous ai amené des casques, parce qu'on en a sans doute parlé beaucoup ici. Vous connaissez ça, mais vous n'en avez peut-être pas vu beaucoup en commission. Je vous ai amené une pièce de collection: ça, ça va valoir cher parce que c'est un des premiers casques, c'est le mien, de l'époque, mon premier casque. Ça a été fabriqué par la compagnie américaine Bell. Ça a été sorti sur le marché en 1975 à peu près, 1976. C'est arrivé au Québec en importation privée; c'est ce qu'on faisait, ce n'était pas de la contrebande, mais on importait des casques à l'époque. Puis on s'était casqué, une petite équipe, au début des années quatre-vingt. C'est un casque qui était avec des sangles très difficilement adaptables. C'est un casque qui avait ses qualités mais qui avait aussi ses défauts. Il y avait des défauts d'aération, il y avait des défauts de circonférence, tout ça, qui ont été, au fil des ans, améliorés, mais pas il y a 20 ans. Je veux dire, quand on parle des nouveaux casques, quand on parle de Louis Garneau qui a gagné des prix de design internationaux, ce n'est pas il y a 30 ans; en Allemagne, c'est il y a trois ans. Ça fait donc que je vous ai amené mon ancien casque et je vous ai amené le casque de mes enfants.

J'ai ici le casque — parce que mes enfants ont cinq et six — c'est le troisième casque que j'achète à mon plus vieux, comme quoi les casques, ça ne dure pas toute une vie. Ça, c'est le casque quand il était tout petit, dans le banc arrière du vélo et, ensuite, sur sa petite bicyclette. Moins d'aération, comme vous voyez; la découpe était plus basse pour sans doute une meilleure protection. Mais aussitôt qu'il a eu cinq ans et demi, ça ne faisait plus. Ce n'était pas à la mode puis il n'en voulait plus. Donc, j'ai été obligé d'acheter un casque, ici, qui est dessiné par Louis Garneau, les étiquettes sont collées pour des raisons...

M. Gendron: Pas à 9,95 $.

M. Labrecque (Michel): Pardon?

M. Gendron: Pas à 9,95 $.

M. Labrecque (Michel): Non, ce n'est pas 9,95 $. Non, les 9,95 $, je vais vous dire, c'est une raison de plus pour ne pas les porter. C'est un casque qui est d'une quarantaine à une soixantaine de dollars.

Ces casques-là, je ne vous dirai pas qu'ils ont des défauts énormes, dans la description que je vais faire, mais je vais vous dire que, comme consommateur de casques, ce n'est pas si simple que ça quand vous avez des enfants. Premièrement, c'est la course aux petites mousses. Ça, c'est ce qui permet au casque de s'ajuster sur la tête de l'enfant, hein, parce que la tête, elle grandit. Ça nous a pris 20 ans pour convaincre les parents de ne pas acheter un vélo trop grand en pensant que c'était une paire de pantalons dans laquelle on peut faire un bord en disant: Achetez-le de la bonne taille. Ce n'est pas le temps d'acheter un casque à l'enfant qui est trop grand puis en disant: En grandissant, bien, le casque va mieux lui faire. Donc, ils ont inventé des mousses pour qu'il tienne mieux sur la tête. Mais je vais vous dire que quand il revient à l'école, au bout d'une semaine ou deux, bien, je cours les mousses puis j'ai ma collection pour les recoller dedans pour que ça lui fasse comme il faut.

Deuxième élément, l'attache qu'il y a ici, elle doit être constamment réajustée, c'est-à-dire, aussitôt qu'il porte une casquette, qu'il porte un bandeau, il faut réajuster ça. Ce n'est pas négligeable, ce n'est pas très compliqué, mais ça doit se faire. Est-ce que ça a une incidence sur l'efficacité? C'est mal documenté scientifiquement. Cependant, on sait que, par exemple l'Australie — je vais vous en parler parce que vous avez sans doute entendu beaucoup parler de l'Australie — chez les adolescents, le taux de port du casque est de 55 % à 60 %: 6 %, le casque n'est pas attaché; 13 %, le casque est très mal installé; puis un autre 13 %, moyennement installé. Je veux dire, un casque qui n'est pas attaché, on n'a rien gagné, là. Je veux dire, on a beau dire que ça n'a plus d'effet, là, il part tout de suite, même avant nous. Donc, ça, c'est pour les casques et, en quelque sorte, la révolution rapide.

Si on prend l'exemple australien, je vais vous dire tout d'abord que, dans les mortalités puis les accidents graves, il ne faut pas penser que le casque — et je pense que personne ne l'a dit — a une efficacité de 100 %; dans la moto, 30 % à 40 %. Je veux dire, entre le moment où on a introduit la loi pour la moto puis le moment où le casque a été porté, il n'y a pas eu 100 % de moins de morts. Et donc, pour le casque de vélo, les études sont très variées. Elles vont de 13 %, dans une dernière étude qui a été publiée dans un magazine de recherche d'accidents par Mme Robinson, donc 13 %; elles vont aller jusqu'à 60 % dans certaines clientèles plus ciblées. Mais, en quelque sorte, l'étendue est assez large en termes d'efficacité. Premier élément.

• *(12 h 10)* •

Deuxième élément. Dans l'expérience australienne, et c'est une de nos grandes inquiétudes, il y a au moins 15 données différentes et 15 recherches qui démontrent qu'il y a eu une baisse de pratique. Il y a eu une baisse de pratique chez les jeunes, chez les adolescents, puis, dans certaines études, une hausse chez les adultes, dans d'autres, ça a stagné. Et ça, ça nous inquiète beaucoup. Parce que, quand on analyse des données australiennes, il y a des études très favorables, mais quotidiennement... pas quotidiennement, mais il y a encore aujourd'hui, six ans après, des études contradictoires. Il y a des études qui vont être publiées cet automne, de la Nouvelle-Zélande, qui sont aussi contradictoires. Ça mériterait un minimum de prudence avant de se lancer là-dedans.

Vous savez, le déclin des blessures chez les piétons en Australie a suivi la même pente que pour les cyclistes, de l'ordre de 25 % à 30 %. Ce n'est sans doute pas le casque des cyclistes qui a fait baisser les accidentés du côté des piétons. On pense que c'est une série de mesures, en termes de vitesse, en termes d'alcoolémie à 0,05 %, qui ont pu contribuer à ça, puis la modération de vitesse. Ça peut être des éléments globaux. Mais il y a de la prudence à prendre de ce côté-là et à éviter toute la partie qu'on appelle des effets, en quelque sorte, un petit peu pervers de la démarche. On arrive justement d'Australie.

Il y avait une conférence la semaine dernière, la grande conférence cycliste qui a eu lieu à Perth. Donc, à l'intérieur de ça, encore là, le dossier du casque qui est abordé avec des études qui tenteraient de démontrer qu'il y a des gains, des fois minimes, mais d'autres études qui démontrent que compte tenu de la baisse, compte tenu de la tendance générale du déclin dans tous les modes de transport, piétons compris, ce n'est pas si évident que ça, ce n'est pas si évident que c'est très efficace. Je ne dirai pas que ce ne l'est pas du tout. Mais il y a des impacts qui sont à haute vélocité. Il y a le fait qu'il faut bien le porter et il y a le fait qu'on ne changera jamais la chose suivante: le casque n'évite pas les accidents, le casque protège en cas d'accident. Mais ce qui évite les accidents, c'est le comportement des cyclistes, ce que le coroner disait, ce que Mme Ledoux disait.

En conclusion, si, depuis 30 ans, on a parcouru tout ce chemin-là, si le Québec est devenu, en Amérique du Nord... Des fois, on nous dit: On n'est pas l'Europe ici, avec le réseau cyclable. Je suis d'accord, on n'est pas l'Europe. Mais on n'est pas non plus l'Australie. Et si on a développé une pratique unique... Est-ce que vous pensez que l'industrie québécoise du vélo s'est développée sur aucune pratique? On a toute l'industrie canadienne qui est ici, à peu près.

Louis Garneau, à Saint-Augustin-de-Desmaures, vient de faire des acquisitions européennes. Il les a faites parce qu'il a commencé à vendre de l'équipement aux cyclistes d'ici, il a construit sa business puis, après, il a pu exporter. Louis Garneau, c'est un cycliste qui l'a dessiné, le casque. C'est les cyclistes qui ont inventé ça. Ils ont inventé ça pour se protéger dans certaines circonstances, pas pour qu'à un moment donné... ce n'est pas les parlementaires ou... malgré que ça aurait pu l'être dans certains cas, mais ce n'est pas eux qui ont dit: Tiens, on va inventer un casque. C'est les cyclistes qui ont inventé ça et qui continuent de perfectionner le produit.

Donc, on pense que, s'il y a une politique qui doit être adoptée... et je vais, dans un dernier tableau, démontrer quelque chose... Ça, pour les gens qui travaillent en accidents, on est assez familier avec ça. Ici, vous avez les victimes. Ici, c'est les victimes maximum, et ça décline. Et ici, c'est les mesures coercitives. Ce que ça veut dire, c'est que, pour obtenir des gains en matière de sécurité routière, au début c'est assez facile: on prend quelques mesures et on obtient beaucoup de gains. Puis plus ça avance, plus on doit faire des contraintes. Par exemple, ici, pour obtenir presque 0 victime, on interdit l'automobile, ou on interdit aux jeunes de 16 ans de faire de l'automobile, ou 18 ans, après 18 heures, ce qui pourrait être une mesure très contraignante. À notre avis, à l'heure actuelle, on est dans cette zone-là. C'est-à-dire, est-ce qu'on impose de nouvelles contraintes avec le risque des effets pervers ou est-ce qu'on travaille tous ensemble? Parce que les années qui viennent vont être encore plus difficiles que celles qui sont venues. Les gains futurs vont être plus complexes.

Donc, on pense que l'application des règles de base du Code de la sécurité routière, c'est fondamental: respecter les feux rouges, rouler dans le bon sens et, surtout, l'éclairage: 22 % des mortalités, de 1 % à 3 % de la pratique. Des grandes campagnes au niveau des systèmes d'éclairage, je pense que ça... je vous interpelle. Moi, quand j'ai travaillé, en 1979, avec M. Lessard, j'ai travaillé avec M. Clair, M. Tardif, M. Léonard première génération, M. Marc-Yvan Côté, M. Sam Elkas, M. Léonard deuxième génération, puis M. Brassard, on vous a interpellés comme gouvernement; comme cyclistes, on vous a interpellés puis on a dit: Prenez vos responsabilités; les cyclistes, ils ne peuvent pas aller paver les pistes cyclables, puis faire de l'asphalte, puis paver les accotements. Bien, je vous dis une chose: Vous les avez prises, vos responsabilités, mais il vous en reste une, c'est de laisser des responsabilités aux cyclistes. Puis il y a une responsabilité qui incombe aux cyclistes, c'est d'être plus prudents, plus respectueux des règles de la circulation et, éventuellement, de porter un casque.

Nous, dans cette démarche-là, on a pu parler de sécurité, on a trouvé des alliés qu'on n'avait jamais vus avant. On a trouvé des gens du milieu médical qui ont dit, qui vous ont dit: Les réseaux cyclables, c'est bon. Ils n'étaient pas là avant. Donc, ils disent que la démarche que le Québec a prise, elle est bonne, ils vont l'appuyer. Sur ça, il y a un consensus...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît.

M. Labrecque (Michel): Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion.

M. Labrecque (Michel): En conclusion, sur ça, il y a un consensus. Les gains futurs vont être difficiles à obtenir, mais on va y travailler, autour de ce consensus-là, et on en est partie prenante dès aujourd'hui puis pour les années à venir. Je vous remercie beaucoup.

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

M. Brassard: Bien, je voudrais remercier Vélo Québec d'avoir répondu à notre invitation. Je pense que c'est un mémoire étoffé, qui mérite une grande attention.

J'ai compris dans votre exposé que le casque était un équipement sécuritaire et même, dans votre famille, indispensable. Vous avez une pièce de musée, de collection, donc ça veut dire que ça fait longtemps que vous portez le casque. Vous êtes très attentif à ce que vos enfants portent le casque, le portent bien. Donc, pour vous, le casque, c'est un équipement sécuritaire et nécessaire pour les cyclistes; par contre, vous ne voulez pas qu'on l'impose.

M. Labrecque (Michel): J'ai deux petits garçons. Je vais vous dire que je le porte beaucoup moins que je le portais, tout d'abord parce que plus je m'approche, comme on dit, de l'âge de la crise cardiaque, plus je quitte celui des traumatisés cyclistes, parce que j'ai tellement pataugé là-dedans que je sais et je respecte les règles du Code, ce qu'on appelle feux rouges, rouler dans le bon sens, depuis des années. Et donc on a dépeint un peu ça comme un... je regardais au cours des derniers mois, un peu comme presque une épidémie, alors que, quand on voit qu'il y a un déclin du nombre d'accidents, il y a une augmentation de la pratique... Quand on analyse les accidents, mes deux petits garçons, effectivement, comme ils sont du côté des garçons, comme ils ont entre six et 14 ans, comme je leur apprends à bien pédaler, comme je fais tout ça, j'ai considéré que l'équipement, puis c'est un choix qui m'est personnel, était important. Je vous dirai qu'à l'école où mes enfants vont il y a, quoi, une trentaine, une quarantaine d'enfants qui viennent à vélo; la moitié, peut-être un peu moins, portent le casque. Cependant, très souvent, je vois que lorsqu'ils quittent, en fin de soirée à l'automne, puis qu'il n'y a pas de... il fait assez noir, ils n'ont pas d'éclairage, ça fait que, pour mettre un dans l'autre, des fois, je suis... je m'aperçois qu'il y a beaucoup de travail à faire de ce côté-là.

Et pour les enfants, je pense que, oui, c'est important, mais je pense aussi qu'il faut faire appel au choix des gens individuellement, il faut les convaincre; c'est préférable d'utiliser cette approche-là. Moi, on ne m'a pas... je dirais que j'étais peut-être dans une catégorie plus sensible à ça, mais je demeure, on demeure fermement opposé à la partie contraignante de ça, en particulier quand on voit le déclin de la pratique chez les enfants lorsqu'on prend cette mesure-là.

● *(12 h 20)* ●

Et puis là on peut parler des milieux défavorisés, puis tout ça. Il y a des opérations qui ont été faites, entre autres en Montérégie, où il y a des campagnes qui ont été faites, ils ont essayé de mettre, pas en marché, mais de donner des casques, tout ça. Toutes ces campagnes-là sont intéressantes, elles peuvent se poursuivre, mais la loi ne change rien au fait qu'on peut les faire ou pas. Et je pense qu'à l'heure actuelle la question a porté beaucoup sur le casque, mais, fondamentalement, c'est les comportements. Et il y a des gains qu'on peut obtenir en termes de progression du port du casque sans en faire là le coeur, en quelque sorte, d'une mission sécuritaire, mais un complément. Donc, il y a des données anglaises qui montrent qu'on peut obtenir des gains importants en faisant des campagnes. Je veux dire, on a fait passer la pratique au Québec de ce qu'elle était à ce qu'elle est devenue sans obliger personne à faire du vélo. Je pense qu'on est capable d'obtenir des gains très importants. Je n'ai pas tous les cordons de ce qu'on appelle ce marketing social là, mais je suis convaincu qu'on est capable de faire ça.

M. Brassard: Comme vous ne le portez pas maintenant tout le temps, j'imagine que vos enfants doivent vous faire des réflexions à l'occasion.

M. Labrecque (Michel): Non. Bien, ça, c'est peut-être, probablement...

M. Brassard: Non? Ha, ha, ha!

M. Labrecque (Michel): ...ça relève probablement de tout ce qu'on appelle l'éducation, puis les parents puis les enfants, je pense que ça demeure... Je suis leur père, ça demeure deux garçons. Je veux dire, il y a plein d'habitudes que j'ai, je n'ai pas à me... Dans le débat, quand mon plus vieux commence à me dire: Bien, tu ne le portes pas, je ne suis pas là comme exemple par rapport à lui. À l'âge qu'il a, la conduite qu'il fait, les raisons que j'ai pour le lui faire porter sont justifiées, et puis il va le porter, son casque, ça, c'est... Mais est-ce qu'il va le porter toujours? Encore là, non. Je fais des randonnées parfois, par exemple avec mon plus jeune, sur les pistes cyclables, l'été, c'est tellement chaud, ça dégouline de partout; on est sur les réseaux cyclables, dans ces cas-là je ne le lui ferai pas mettre, ou il va l'enlever, ou il va mettre une casquette. Ce n'est pas systématique. Je n'en ai pas fait une religion. C'est ça qu'il faut éviter avec le casque. C'est qu'on est parti avec... Là, il n'y aura plus aucun... Là, c'est tout le monde tout le temps, hein! Je pense que c'est là... il y a une interprétation qu'il faut faire des lieux de pratique.

Je vais vous donner un autre exemple. Mes oncles prennent leur retraite. Je viens d'une famille d'ingénieurs. Ils sont tous en train de prendre leur retraite. Ils ont construit le réseau routier québécois, Métropolitain, puis tout ça, des Labrecque, et puis tout ça. Ils ont construit ça par leur firme. Là, ils passent leur été sur les pistes cyclables et ils me disaient: Tu sais, Michel, j'ai 65, je prends ma retraite, bon, le casque, suis-je obligé? Je fais du vélo autour des grandes fourches, je fais du vélo autour du petit lac à Magog. Je disais: Écoute, la base, c'est un comportement sécuritaire, respect des règles, mais l'accident, il ne t'arrivera pas de même, là. Ça, c'est faux de faire accroire aux gens que ça va nous tomber dessus, là, qu'on est tous égaux devant l'accident. Je veux dire, il y a des clientèles cibles, il y a des groupes d'âge cibles, il y a des comportements très typiques qui font qu'on a des accidents,

l'éclairage est un élément fondamental, mais ce n'est pas comme aléatoire. Sachant ça, je pense que, quand je dis à mon oncle: Fais du vélo, mon oncle, ça va être bien meilleur pour ta santé...

On en a parlé, il y avait des articles dans les médias la semaine dernière qui disaient: Le tiers de la population québécoise est sédentaire et s'expose à des problèmes graves de santé. Il ne faut pas que, par un excès, on pèche de l'autre côté en se retrouvant avec... L'objectif est de leur faire faire de l'activité physique, dans ce cas-là, en sécurité et de faire appel à leur, je ne dirais pas intelligence parce que ce n'est pas d'être intelligent ou pas de ne pas le porter, mais à leur choix personnel.

M. Brassard: Avant de poser une autre question, je voudrais faire une remarque quand même.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Brassard: C'est vrai que la pratique du vélo est en pleine progression depuis quelques années et puis que le nombre de décès et de blessés graves est en diminution, vous avez raison. Mais c'est aussi vrai pour les automobilistes, ça.

M. Labrecque (Michel): Oui. Je pense que je l'ai spécifié, hein: tous modes de transport confondus.

M. Brassard: Parce que le nombre, le parc automobile a triplé, je pense, depuis quelques années...

M. Labrecque (Michel): Oui, oui.

M. Brassard: ...et puis notre bilan routier est en baisse de façon satisfaisante.

M. Labrecque (Michel): On peut prendre l'ensemble des pays occidentaux, on a vu ça, cette tendance-là, qui est quand même dominante dans tous les pays. Ce que je disais cependant, c'est que se jumelle à l'augmentation en nombre des cyclistes la fréquence: 73 % des cyclistes québécois, ça veut dire qu'il y a à peu près 4 000 000 de cyclistes, donc on parle de 2 800 000, qui en font chaque semaine, de mai à septembre, au moins une fois par semaine. Ça, c'est une fréquence incroyable. C'est là que l'élément est déterminant, non seulement en termes de nombre d'usagers — par exemple, pour l'automobile, il y a les immatriculés, qu'on pourrait convertir en kilomètres parcourus — mais il y a aussi la fréquence, et ça, ça a augmenté. Mais c'est vrai que, tous modes confondus, le bilan routier du Québec s'est nettement amélioré, pour de multiples raisons dont je parlais: alcool au volant, réduction de vitesse, tout ça. Et je pense... je vais vous dire, nous autres, on a travaillé là-dedans. Des fois, il y a des affaires qui vont mal puis, hein, ça nous fait mal puis on se le fait dire. Quand il y a des affaires qui donnent des résultats, quand il y a des choses qui évoluent puis qu'on marque des points, il me semble qu'on devrait le dire, il me semble que ça devrait se dire: Le bilan routier — aux Québécois — ça s'est amélioré, votre affaire. On a l'impression qu'on est toujours en train de dire aux gens: Ce n'est pas assez, vous n'en avez pas fait assez, on va en faire plus. C'est vrai que ça s'améliore encore, mais on pourrait, sans célébrer, dire: Il y a eu des gains, on a fait du bon travail puis on va poursuivre avec, en quelque sorte, les éléments qu'on a mis en place pour obtenir ces gains-là.

M. Brassard: Bon. Alors, tout le monde convient que le casque, c'est un équipement qui augmente la sécurité du cycliste. Les médecins, spécialistes ou généralistes, nous disent que ça a un effet de diminution de la gravité des blessures, des décès. Vous dites aussi: Il faut le porter le plus possible; le taux de port du casque devrait augmenter, mais sans le rendre obligatoire; il faut, par des campagnes de promotion et de sensibilisation... Vous êtes d'accord là-dessus. La question que je me pose, c'est qu'une organisation comme Vélo Québec, est-ce que maintenant, en 1996... vous dites: Non, non, il ne faut pas légiférer, il ne faut pas le rendre obligatoire, tout en reconnaissant son importance sur le plan sécuritaire; il faut en faire la promotion, il faut inciter les cyclistes à le porter le plus possible, Il faut augmenter le taux de port du casque. Si ça ne marche pas, est-ce que vous allez refaire une réflexion et changer votre position si ça ne marchait pas? Si, même par des campagnes de promotion, on se rend compte que ça plafonne, et depuis quelques années ça ne monte pas beaucoup, depuis une couple d'années ça ne monte pas beaucoup — peut-être que les campagnes ne sont pas assez intensives, pas assez articulées, peut-être... Mais si on n'atteignait pas cet objectif-là, d'une augmentation substantielle du port du casque par la voie de la promotion, de l'éducation et de la sensibilisation, est-ce que vous maintiendriez votre position quant au caractère obligatoire ou pas?

M. Labrecque (Michel): Bon, là, c'est une question hypothétique.

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

M. Labrecque (Michel): Comme vous êtes habitué de vous en faire...

M. Brassard: Vous faites comme les hommes et les femmes politiques...

M. Labrecque (Michel): Oui, c'est ça.

M. Brassard: ...vous répondez: Question hypothétique, je ne réponds pas. Ha, ha, ha!

Une voix: On ne répond pas à ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Labrecque (Michel): Quelqu'un me dit qu'il est sûr que c'est oui. Je vais vous dire, je pense que, puis je ne vous dirai pas de tout mettre nos oeufs dans le même... on ne les met pas tous dans le même panier. Mais de se dire que c'est le taux de port du casque qui est l'indicateur, hein, je pense que... je vais m'inquiéter...

M. Brassard: Non, je ne veux pas dire ça non plus.

M. Labrecque (Michel): Non, ce n'est pas ça que vous dites non plus, mais je pense que si le bilan routier ne s'améliorait pas, c'est-à-dire, comme je vous ai dit: On a eu des gains assez, je ne dirais pas faciles, mais on a eu des gains qui n'étaient quand même pas trop complexes à obtenir, puis les prochains vont être plus complexes puis vont demander encore plus de cohésion, puis, à un moment donné, on ne pourra pas aller plus loin... Je veux dire, il n'y a pas personne qui a jamais dit: On aura 0 mort sur les routes. Il y en a 1 000 et quelques par année, puis ce n'est pas une fatalité, mais on sait que la...

M. Brassard: On est à 850. C'est en bas de 1 000.

M. Labrecque (Michel): Oui, 850. Je veux dire, tout usager...

M. Brassard: Oui, oui.

M. Labrecque (Michel): ...si j'additionne l'automobiliste...

M. Brassard: C'est 850.

• *(12 h 30)* •

M. Labrecque (Michel): Bon, 850. Donc, on se retrouve à se dire: On n'arrivera pas à zéro. Si on arrive puis qu'au cours des prochaines années, par des campagnes, puis vous avez raison de dire que peut-être que les stratégies passées ou récentes n'étaient pas adéquates... mais, si on n'obtient pas des gains importants du côté du bilan routier, compte tenu de la progression toujours, c'est-à-dire avec une évolution, il y aurait à reconsidérer des mesures complémentaires. Mais je vous l'ai dit, il y a un élément qui est fondamental et qui est complètement oublié à l'heure actuelle, c'est que, depuis 1981, il y a une règle — je pense que c'est le 233 du code de la route, ou 233 du Code de la sécurité routière; je dis «code de la route» parce que c'est avant 1979 — qui oblige le système d'éclairage avant et arrière. Vous avez 22 % des blessés, mortalités, vous avez un taux de pratique de 1 % à 3 %. Donc, c'est surreprésenté. L'équipement, il existe, il s'est bien amélioré: des petits feux comme celui-là, des lampes comme ça. Et il n'y a strictement rien qui a été fait de ce côté-là, ou à peu près rien. L'éclairage, ce n'est pas seulement pour protéger le cycliste. C'est protéger les autres usagers des pistes cyclables, c'est protéger les piétons, les automobilistes. Donc, c'est pour être vu. Et je pense que, de ce côté-là, il y a des gains importants à faire qui obligent, donc, achat d'équipements et mesures, du côté des policiers, pour donner des contraventions.

Je vais vous rappeler un élément. En 1992, M. Ryan était à la Sécurité publique et je lui avais écrit. On avait convoqué une rencontre des grands corps policiers du Québec: Sûreté du Québec, police de la Communauté urbaine, tout ça, dans une réunion à Montréal, donc, à la demande que j'avais faite à M. Ryan. Et cette réunion-là, le gros du travail, c'était: en 1975 et avant, la bicyclette, c'était un jouet pour les enfants. On a amené ça à un véhicule; les adultes en font de façon utilitaire — 8 % des cyclistes — et récréative. On a du travail à faire au cours des prochaines années. Sur quoi les corps policiers vont concentrer leurs efforts? Rouler dans le bon sens? Respect des feux de circulation... qui causent des accidents?

Mais le fait de porter un casque ou de ne pas en porter ne change rien à la dynamique de la circulation au Québec. Ça ne change rien auprès des autres usagers et des piétons. Ça change de quoi éventuellement sur un bilan routier. Et puis, encore là, il faut étudier de près les études qui viennent de l'étranger. Mais il y a un gros, gros travail qui doit se faire: éducation et mesures, que je ne dis pas de répression, mais de surveillance de ces comportements de base.

Et donc, à la question, sans trop l'avoir détournée, si, au cours du bloc des 10 ans qui vient devant nous, on n'a pas des gains, je ne dirais pas du niveau qu'on a obtenu, parce que c'était plus simple, mais des gains et un taux de port qui augmente... Parce qu'on n'a pas encore une génération d'enfants qui est sortie du primaire avec le casque, là; il ne faut pas l'oublier. Les gens ont l'impression que ça fait 30 ans. Les jeunes du primaire ne sont pas encore sortis; et quand ils arrivent au secondaire, comment ça se fait que ça tombe à 5 %?

Les médecins communautaires ont fait des études; ils sont venus vous les présenter ici. Comment ça se fait que les adolescents, ils abandonnent le casque? Il y a de la recherche à poursuivre là-dessus si on veut que ça soit maintenu. Côté bilan routier, si, sur une certaine période, il n'y a pas une progression du taux du port du casque, surtout chez les plus concernés, s'il n'y a pas une amélioration du bilan routier, toutes proportions gardées de la progression de la pratique, il va falloir se rasseoir, rediscuter du sujet, voir quelles sont les avenues à prendre puis voir si cette obligation-là a porté fruit ailleurs puis si, ici, elle pourrait être éventuellement envisagée.

M. Brassard: Une dernière question, très brève.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Brassard: Je constate que vous êtes opposés au virage à droite sur feu rouge.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Brassard: Pour quel motif?

M. Labrecque (Michel): Disons que c'est une position qu'on a fait connaître il y a quand même plusieurs années, et je vous dis: ce n'est pas une opposition systématique. Ce qu'on dit, c'est qu'à l'heure actuelle la position du cycliste sur la chaussée est assez particulière. Selon le Code de la sécurité routière, il doit être à l'extrême droite de la chaussée. À partir du moment où le virage au feu rouge est permis, le cycliste n'a plus de zone où il peut se mettre en attente pour passer au feu vert. Et là, donc, on se dit: Est-ce que c'est possible de le permettre?

Il y a des options européennes avec marquage au sol, des îlots, tout ça, mais ça devient complexe, avec des phases de feux qui interdisent, qui permettent, dépendamment des intersections. Donc, de base, on a dit: Ce n'est pas une mesure appropriée, mais on sait que dans d'autres provinces ils l'ont permis et que ça n'a pas... Bon. On sait qu'on se sent moins en sécurité, je dirais, psychologique comme cycliste. On ne sait plus où se mettre, c'est carrément ça. Les cyclistes, en général, se disent: Je me «mets-tu» à l'extrême droite, les voitures passent? Quand est-ce que je peux continuer? puisque, quand le feu tourne au vert, le flot de véhicules qui était dans la voie de droite poursuit sa manoeuvre. Donc, c'est un peu la même problématique que le piéton.

M. Brassard: Mais des organisations de même nature que la vôtre dans les autres provinces ou dans d'autres États américains où c'est permis, qu'est-ce qu'elles vous disent?

M. Labrecque (Michel): En général, elles sont contre le virage. Elles sont contre, des fois, pour des raisons diverses. Il y a des raisons. Il faut dire que c'est des mesures qui ont été introduites pour augmenter la mobilité au moment de la crise pétrolière. Enfin, c'est les échos qu'on en aurait. C'était pour augmenter, donc, la fluidité à l'arrêt. À l'opposé, les Suisses obligent les automobilistes à éteindre leur moteur aux feux rouges. Ça vous donne une idée des extrêmes, donc, où ça peut être. C'est vrai.

Donc, la plupart des organisations sont assez d'avis que...

M. Brassard: Opposées.

M. Labrecque (Michel): ...le virage aux feux rouges, à moins d'aménagements spécifiques à toutes les intersections, fait que le cycliste ne sait plus où se mettre. L'automobiliste dit: Tu n'es pas supposé être là, il faut que je tourne, recule derrière. Mais si tu recules, les autos tournent, tu ne peux plus passer à ton feu vert. Donc, il y a là un problème relatif qui est assez partagé.

M. Brassard: Merci, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Je veux vous remercier, M. Labrecque et M. Pronovost. Vous avez indiqué que vous représentez 70 000 membres.

M. Labrecque (Michel): Non, 7 000 membres.

M. Middlemiss: Sept mille membres.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: O.K. Maintenant, votre position, que vous présentez aujourd'hui, de quelle façon vous avez consulté vos membres et quel a été le pourcentage, si ça a été fait par vote... De quelle façon, et c'était quoi, le pourcentage au sein de votre club de 7 000?

M. Labrecque (Michel): Bien, ça a suivi le processus habituel. On a fait parvenir un bulletin. Il y a un magazine qui est publié par les éditions, mais il y a un bulletin d'information qui a été envoyé aux membres au cours des deux dernières années même, parce que c'est un débat qui ne date pas d'aujourd'hui. Donc, les membres reçoivent un bulletin. La position de Vélo Québec a été établie à cette occasion-là. Il y a des membres qui nous ont apporté leurs commentaires. Il y a un document qui a été publié, qui a été amené au conseil d'administration qui l'a entériné. Ça a été annoncé à notre assemblée générale du printemps, comme quoi ça ferait partie de l'assemblée générale. Les membres, en assemblée générale d'association, ont appuyé cette position-là.

Quand je vous dis ça, ce n'est pas un processus par sondage. La politique, la position était générale, mais tous les membres ont été informés depuis deux ans et ça a suivi le processus habituel de présentation de position. Les membres sont, je dirais, sans l'avoir sondé, les échos qu'on en a eu des membres, qui sont non représentatifs de l'ensemble, les membres appuient cette position-là dans une majorité.

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous ne pouvez pas me dire si 50 %, 75 % de vos membres sont pour ou contre, il n'y a jamais eu de question spécifique. Lorsque vous avez passé la résolution à votre congrès, est-ce qu'il y a eu un vote?

M. Labrecque (Michel): Oui, oui, oui, oui.

M. Middlemiss: Il y a eu un vote. Combien il y avait de délégués à ce congrès-là?

M. Labrecque (Michel): Il y en avait 70 à peu près.

M. Middlemiss: Donc, 70. O.K.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: Donc, 70 sur 7 000 membres?

M. Labrecque (Michel): Bien, je vais vous dire, c'est à peu près. Les assemblées générales varient entre 70 et 100 membres, elles sont convoquées régulièrement. Ce processus-là a suivi la démarche habituelle. Je vous dirais, ce n'est pas improvisé, ce n'est pas quelque chose qui est décollé du membership de Vélo Québec. C'est sûr qu'on pourrait dire qu'il n'y a pas eu de sondage systématique, mais la position a été envoyée à tous les membres. Les membres ont été invités à faire connaître leur position. On a des membres qui ont apporté des commentaires, mais c'est une position qui reflète la position de l'organisation et de ses membres.

M. Middlemiss: 50 % plus 1?

M. Labrecque (Michel): Ah, plus que ça.

M. Middlemiss: O.K.

M. Labrecque (Michel): Plus que ça.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Labrecque (Michel): Ah, oui, oui.

M. Middlemiss: Ceci étant dit, maintenant, est-ce que vous avez déjà participé avec la Société de l'assurance automobile à un sondage auprès des cyclistes pour poser la question à savoir s'ils sont favorables ou non à une loi pour le port du casque obligatoire?

M. Labrecque (Michel): Nous, on a conduit nous-mêmes des sondages, oui, à cet effet-là.

M. Middlemiss: Oui? Quels étaient les résultats de ces sondages-là?

M. Labrecque (Michel): Ces sondages-là, en général, les cyclistes sont favorables au port obligatoire, mais je vais vous dire... là-dessus, je vais le commenter. Puis vous êtes mieux placés que moi pour le savoir, parce que, en politique, les sondages, ça fait partie, comme les gens de la santé publique le disent, des questions... Eux, ils calculent ça, ils disent: On est du côté des anges, 90 % des gens appuieront toujours ces positions-là. C'est un peu comme la position... Quelqu'un me disait: l'alcool au volant, tout le monde est contre, mais 36 % des victimes ont un taux d'alcoolémie plus haut que 0,08.

Donc, cette question-là, quand on l'a posée, nous-mêmes, on a été étonnés, mais on s'aperçoit que plus on fait connaître notre position, c'est-à-dire plus on l'explique, plus on explique la position du casque dans des mesures globales et plus on explique notre opposition à l'obligation, aux effets pervers du déclin de la pratique chez les jeunes, au fait qu'on peut bien calculer les économies qu'on va faire en soins de santé, mais si on a moins de gens qui font du vélo, en bout de ligne, on ne sera pas gagnants.

Et donc, quand on explique notre position — et ça ne fait pas, je dirais, très, très longtemps — on a de plus en plus d'appuis à notre position. Mais, effectivement, quand on a sondé les gens, les gens nous ont dit: Oui, on est favorables à la loi. Mais quand on explique les contraintes, le déclin de la pratique, et tout ça, beaucoup de gens nous ont dit qu'ils étaient favorables à notre position.

● *(12 h 40)* ●

M. Middlemiss: Ces sondages-là dont vous parlez, on avait sondé combien de personnes, combien de cyclistes?

M. Labrecque (Michel): Ah, mon Dou! 1 500 répondants.

M. Middlemiss: Donc, 1 500 répondants.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: Et donc, sur 1 500 répondants, on a eu un 75 % à peu près qui disent qu'ils seraient favorables à avoir une loi qui obligerait le port du casque.

M. Labrecque (Michel): Oui. À la question posée: Êtes-vous favorable à une loi obligeant le port du casque? Il y a une majorité de gens, de cyclistes qui disent: Oui. Mais je vous rappelle que ça fait partie de ces questions sondées...

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord.

M. Labrecque (Michel): ...qui ont un haut taux d'adhésion mais qui se retrouvent dans des débats puis dans des discussions quand on voit les aspects positifs et négatifs. Et plus on fait connaître notre position, plus il y a des gens... Et je serais curieux de sonder, a contrario, l'appui qu'on aurait à la position qu'on a présentée. J'imagine qu'il y a des gens en plus grand nombre qu'on pense qui adhéreraient à ça.

On a sondé aussi qu'est-ce qui ferait que les gens changeraient leurs habitudes. Il y a des gens qui ne changeront jamais d'habitudes. Mais il y a des gens qui nous ont dit que des campagnes plus importantes, mieux structurées, pour 30 à 40 % des gens, leur feraient changer leur position sur le port du casque sans que ce soit obligatoire.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, vous avez plus confiance à l'évaluation que Vélo Québec a faite qu'au sondage qui a été fait. Est-ce que vous n'étiez pas associé avec la SAAQ dans ce sondage-là?

M. Labrecque (Michel): Bien, c'est-à-dire, la SAAQ, c'est des sondages qui sont faits... C'est des grands sondages avec le ministère des Transports. C'est la grande étude qui est menée sur l'ensemble de la pratique cycliste au Québec. La Société de l'assurance automobile est partenaire, mais elle est partenaire avec nous depuis très longtemps sur plein de sujets. Donc, elle était associée, comme le ministère, sur cette donnée-là.

Mais je vais vous dire, ce n'est pas un reproche. On n'a pas sondé ça en se disant: Bon, bien, l'adhésion à cette question-là étant importante, ça fait que le projet de loi... Je veux dire, il y a un débat qui doit se faire sur la question. Plus on fait le débat, plus on est... Enfin, je ne sais pas. Dans votre entourage ou chez vos électeurs, dans votre comté — je n'y étais pas cet été — je ne pense pas que les gens soient allés frapper à vos portes pour vous demander, comme citoyens, qu'il y ait une loi sur le port du casque, sans présupposer de ce qui a pu se faire.

Quand je parle à des gens, il y a beaucoup de gens qui me disent ou ils vont quitter la pratique ou ils trouvent que, effectivement, pourquoi ça, pourquoi cette loi-là? Donc, plus le débat avance, plus les gens se posent des questions sur la pertinence de cette législation dans le contexte.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Labrecque (Michel): Parce qu'il ne faut pas oublier que c'est 4 500 000 personnes, hein, 4 200 000 à 4 500 000 cyclistes. Des enfants comme des adultes qui en font à l'occasion pour aller au coin de la rue, d'autres fois pour aller sur les pistes cyclables.

Le cycliste conduit un véhicule. C'est très important de retenir que, quand le Code de la route a été révisé, en 1981, pour devenir le Code de la sécurité routière, la question: Le cycliste va-t-il devenir un usager à part entière? Oui. Mais le cycliste demeure, comme dans tous les pays occidentaux, assimilé au piéton: il n'a pas de permis de conduire, il n'a pas d'immatriculation. C'est un choix que toutes les sociétés occidentales ont pris.

Le cycliste n'a pas de permis de conduire ni d'immatriculation, ce faisant, il y a toute une partie qui est problématique quand on applique les lois. Je veux dire, si vous demandez aux cyclistes: Êtes-vous pour qu'on respecte les règles de la sécurité routière? Ils vont vous dire: Oui. Mais comment se fait-il que le taux de cyclistes qui brûlent les feux rouges est si élevé? Comment se fait-il que le taux de cyclistes qui roulent à sens inverse est si élevé? Je veux dire, c'est quand même des attitudes qui causent des accidents, et on n'a pas solutionné ça encore. Les corps policiers ont de la difficulté à appliquer ces règlements-là. Nous intervenons auprès des policiers sur cette stratégie de se cibler sur les règles qui vont diminuer les accidents. Là, on arrive avec le casque alors qu'on n'a même pas réglé cette partie-là de la dynamique, c'est-à-dire le respect des règles par le cycliste, des règles de base.

M. Middlemiss: Sauf qu'il est très évident que, depuis cinq ans, on a plafonné sur le port du casque.

M. Labrecque (Michel): Ah!

M. Middlemiss: Ça, là, c'est évident qu'il y a eu un plafonnement; ça, on ne peut pas le nier. On ne peut pas nier qu'il y a eu ça. Et il n'y a personne qui dit que le port du casque va régler tous les problèmes. C'est que si on ne sensibilise pas les gens, si on n'a pas des campagnes d'éducation, si on n'a pas toutes ces choses-là... Ça, là, toute l'éducation, la sensibilisation, ça, c'est pour prévenir des accidents. Mais il va toujours... Vous l'avez dit vous-même: On ne pourra jamais réduire les accidents à zéro, et le port du casque est quelque chose qui protège ces gens-là si, malheureusement, ils ont un accident; c'est un peu ça. Et on voit qu'il y a un plafonnement.

Et vous avez indiqué dans votre mémoire qu'on ne peut pas faire de comparaison entre la ceinture de sécurité et le port du casque, mais vous avez dit: Heureusement qu'on a eu la publicité sur l'alcool au volant. Croyez-vous que si on avait limité la publicité à l'alcool au volant, qu'on n'avait pas fait une loi, croyez-vous qu'on aurait une aussi bonne performance sur nos routes aujourd'hui? Croyez-vous ça?

M. Labrecque (Michel): Pour ce qui est de l'alcool au volant, la très grande différence, c'est que l'alcool au volant, quand un conducteur a pris de l'alcool, il devient un danger pour tous les autres usagers, il devient quelqu'un qui, avec son véhicule, peut faucher une famille.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça que j'ai dit. Je vous pose la question à savoir... Vous dites: Il ne faut pas comparer ça avec le port de la ceinture de sécurité. Mais croyez-vous qu'on aurait réussi à changer les attitudes?

M. Labrecque (Michel): Avec une loi? Difficile...

M. Middlemiss: Sans loi.

M. Labrecque (Michel): Expliquez-moi pourquoi, d'abord, depuis 15 ans, il y a une loi...

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas... regardez...

M. Labrecque (Michel): Il y a une loi sur les systèmes d'éclairage qui existe au Québec et il y a 22 % des accidentés...

M. Middlemiss: Bien, non, mais, ça... Oui, mais... D'accord.

M. Labrecque (Michel): Oui, mais la loi existe.

M. Middlemiss: Je m'excuse, Mme la Présidente...

M. Labrecque (Michel): Excusez-moi.

M. Middlemiss: ...il me semble que j'ai posé la question. Vous l'avez utilisé, vous dites: C'est une bonne chose sur nos routes, pour l'alcool et la publicité, mais si on s'était limité à ça, croyez-vous qu'on aurait réussi à améliorer notre performance ou notre feuille de route sur nos routes?

M. Labrecque (Michel): Si la partie de contrainte n'avait pas été là, ça aurait été difficile.

M. Middlemiss: Oui, oui. D'accord. O.K.

M. Labrecque (Michel): La partie contraignante concernant les amendes et la partie criminelle de la conduite en état d'ébriété. Mais, cela étant dit, je vous rappelle que, dans le cas de l'alcool, le fait qu'un conducteur ait pris de l'alcool pose un problème aux autres usagers: il peut tuer d'autres usagers, tout ça. Le fait qu'on porte ou non un casque ne modifie en rien ce qu'on peut faire aux autres usagers. L'implication dans l'alcool puis toute la démarche autour de l'alcool était beaucoup reliée au fait que les conducteurs en état d'ébriété fauchaient des familles complètes, provoquaient des accidents, tout ça. C'était donc l'action du chauffeur qui avait un taux élevé qui... Mais c'est vrai que la loi et sa contrainte ont, jumelées aux campagnes, fait... Mais il demeure qu'on a encore 36 % des mortalités qui ont autour de 0,08 et plus.

Il y a eu des gains par cette combinaison-là. On pense que dans le cas du casque, c'est trop contraignant, on va avoir un déclin de la pratique chez les enfants.

Vous me dites que ça a stagné depuis cinq ans. Sur ça, je ne suis pas d'accord. Le taux, les progressions mesurées depuis cinq ans ont progressé il y a cinq ans, quatre ans, trois ans. Depuis deux ans, il y a un petit palier, mais est-ce qu'on ne peut pas regarder du côté des campagnes, est-ce qu'on ne peut pas regarder du côté de l'approche qui a été choisie?

M. Middlemiss: Vous dites que les campagnes, on n'a pas fait suffisamment de sensibilisation, suffisamment d'éducation, suffisamment de surveillance de l'application du Code de la sécurité routière? En d'autres mots, toutes ces phases-là n'ont pas été bien faites, c'est ça que vous me dites?

M. Labrecque (Michel): Je ne dis pas que, toutes ensemble, elles n'ont pas été bien faites, mais je pense que pour ce qui concerne les campagnes sur l'augmentation du taux de port du casque, on peut faire encore bien mieux avec des campagnes d'incitation, de publicité et de promotion. Je pense qu'on est loin d'avoir atteint des objectifs importants.

Je vous le rappelle, le casque, ça n'a pas une histoire de 30 ans, ça a une histoire de quelques années. Il y a des événements qui n'étaient pas là. Il y a à peine cinq ans, le taux de port du casque, il est passé de 10 %, 15 %, 20 % à 60 % et 80 %. Il y a des augmentations. Je pense que si les stratégies sont revues, on peut obtenir des progressions dans le taux du port du casque volontaire qui vont être importantes. Je suis convaincu de ça. On a fait augmenter la pratique du vélo au Québec sans la contraindre ni rien; je suis convaincu qu'on est capable d'obtenir des progressions dans le taux de port.

M. Middlemiss: Tantôt, vous avez indiqué au ministre que dans 10 ans... O.K., d'ici 10 ans, avec des bonnes campagnes, vous prévoyez que ça va être quoi, le taux du port du casque?

M. Labrecque (Michel): Le taux de port du casque dans 10 ans? Il faudrait que je...

• *(12 h 50)* •

M. Middlemiss: Vous avez dit: Donnez-nous 10 ans. Donc, à ce moment-là, vous avez une opinion ou non? Si la campagne de sensibilisation, tout ça, va inciter les gens à porter des casques... C'est vous qui avez établi la période de 10 ans: On pourrait peut-être revoir ça dans 10 ans. Mais est-ce qu'on peut faire des projections? Est-ce que, d'ici 10 ans — on est à 26 % — on pourrait atteindre le 50 % ou plus?

M. Labrecque (Michel): Je reviens au coeur de la question, le bilan routier est le juge. S'il y a une amélioration du bilan routier avec une progression de la pratique, je veux dire, c'est ça qu'on vise. Ce qu'on vise, c'est une amélioration du bilan routier, et ça, ça va se faire par la combinaison du développement du réseau cyclable. Il y a 20 ans, il n'y a personne qui parlait d'asphalter les accotements au Québec.

Je veux dire, pour tous ceux qui vivent en région puis qui ont vu les villes en quelque sorte exploser parce que des centres commerciaux se sont établis puis des quartiers résidentiels en dehors des villes, en région, ils ont vu le trafic cycliste sur des routes du ministère des Transports, des routes principales, sans accotements asphaltés.

Dans un document qui avait été préparé il y a quelques années par la SAAQ, qui s'appelait «Traumatismes reliés aux accidents de bicyclettes», qui a été publié entre 1987 et 1989, il y avait toute une stratégie qui était détaillée là-dedans et on parlait nommément du système d'éclairage, nommément de l'asphaltage des accotements. Mais on disait aussi, à ce moment-là: Il nous semble assez difficile d'envisager que ces choses vont se faire.

Bien, elles se sont faites. Le développement du réseau cyclable se fait, l'asphaltage des accotements fait maintenant partie de la politique cycliste du ministère des Transports et de la politique générale du ministère des Transports, en fonction de l'achalandage et des véhicules. Et on insistait beaucoup à cette époque-là sur

l'application des règles de base et l'éclairage. Donc, il y avait déjà une stratégie à l'époque. Le casque en faisait partie comme mesure complémentaire, avec des efficacités à mesurer, mais ça faisait partie de la stratégie, de la problématique de cette époque.

M. Middlemiss: Mme la Présidente. Vous n'avez pas répondu, en réalité, vous avez fait un peu le politicien, comme nous autres on le fait.

M. Labrecque (Michel): Excusez-moi.

M. Middlemiss: Non, non, mais ça...

M. Labrecque (Michel): Excusez-moi.

M. Middlemiss: Parce qu'il me semble...

M. Labrecque (Michel): Oui, oui, je le sais.

M. Middlemiss: J'essaie de faire le parallèle.

M. Labrecque (Michel): Je le sais.

M. Middlemiss: C'est qu'à un moment vous avez dit...

M. Labrecque (Michel): Je ne suis pas là pour...

M. Middlemiss: ...dans le cas de l'alcool, on a réussi, mais on a réussi à le faire parce que, à un moment donné, avec toutes les campagnes, on n'avait pas atteint l'objectif. Moi, je me dis, l'objectif, c'est d'améliorer, c'est de réduire...

M. Labrecque (Michel): Oui, les accidents.

M. Middlemiss: ...le nombre de morts...

M. Labrecque (Michel): C'est vrai.

M. Middlemiss: Oui, le nombre d'accidents. Malheureusement, il va toujours y en avoir. Dans les cas d'accidents, il faudrait faire quelque chose pour protéger les gens aussi.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: On dit: Regarde, à quel moment dans le temps on va le faire? Une perte de vie, c'est une de trop, ça. Dans le moment, il y en a; puis, en plus, des séquelles. Il y a des jeunes, il y a des gens qui ne le portent pas; il y a des séquelles à ça. On se dit: On veut améliorer notre bilan routier...

M. Labrecque (Michel): Tout à fait.

M. Middlemiss: ...de A à Z.

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: Moi, je vous pose la question. Vous dites: Donnez-nous 10 ans. Et je vous demande: D'ici 10 ans, c'est quoi, le pourcentage? Vous ne pouvez pas me répondre. Donc, à ce moment-là, vous n'êtes pas convaincu que toutes ces choses-là vont monter, de 26 % que c'est aujourd'hui à 50 % ou à 40 %.

M. Labrecque (Michel): Non, non, non.

M. Middlemiss: Parce que, si vous êtes réellement convaincu que toutes ces choses-là...

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: ...vont avoir des effets positifs, qu'on veut tous...

M. Labrecque (Michel): Oui.

M. Middlemiss: ...il me semble qu'on serait capable d'étaler.

M. Labrecque (Michel): Mais je vais vous répondre de deux côtés. Il y a une partie qui dit que plus les gens vont en porter, de casque, plus on va être en mesure d'en faire une législation, en quelque sorte. On a entendu ça en disant: Quand on aura atteint certains taux. Moi, je vous dis qu'on n'a pas la première génération d'enfants encore qui ont quitté le primaire, avec un cycle, qui portaient le casque. On a l'impression que ça fait très longtemps, mais les enfants qui sont entrés en maternelle, en première année, ils sortent du primaire.

On a les adolescents, sur lesquels il faut se pencher. Il y a des études qui ont été faites; il faut les compléter, ces études-là. Je n'ai pas tous les éléments en main. D'une certaine façon, si vous me posiez la question puis que j'aie toutes les données... On travaille avec des partenaires, mais si tout le monde s'y met, qu'on développe le réseau cyclable, qu'on respecte l'éclairage, qu'on fait des campagnes pour l'augmentation du taux du port du casque, on va à peu près autour de 40 % à 50 % de taux de port du casque d'ici à cette période-là, compte tenu de l'évolution et en évitant que les adolescents décrochent.

Vous me parliez d'une vie; je suis d'accord avec vous. On peut dire: C'est toujours trop. Bon. Je vous dis: Si on a une baisse de la pratique cycliste puis qu'il y a moins de gens qui font du vélo, en bout de ligne — on le présente dans notre document — je veux dire, si c'est vrai qu'il y a 50 000 cyclistes de moins, il faut analyser ça dans un contexte général, il y a des coûts santé qui sont là aussi, et ces coûts-là sont importants.

M. Middlemiss: Dans le nombre de personnes qui arrêtent de faire du cyclisme — on ne le force pas,

le port du casque — avez-vous des statistiques qui montrent qu'il y a certaines personnes qui arrivent à un certain âge et qui n'en font plus? Elles font autre chose. Avez-vous des statistiques aujourd'hui sur ça?

M. Labrecque (Michel): Je prends les données australiennes sur l'obligation du port du casque. Il y a le déclin chez les enfants et les adolescents. Au Québec, comme le taux est volontaire et qu'il permet d'avoir une adhésion plus solide, les gens ne décrochent pas. On les a convaincus de porter un casque. On les a séduits. On leur a dit: C'est un élément supplémentaire à votre sécurité. Donc, il n'y a pas de gens qui nous ont dit: J'ai arrêté d'en faire parce qu'il fallait que je porte un casque.

Là, on est en train de dire aux gens: Vous continuez votre pratique, ce qui est important, et si on combine les éléments stratégiques qu'on a depuis quelques années...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y aurait une courte question avec une courte réponse, parce qu'on est au bout, là.

M. Labrecque (Michel): Je m'excuse, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente. M. Labrecque, M. Pronovost, bonjour. M. Pronovost, je vais quand même vous poser une question. Je vois que vous avez de la facilité pour répondre longuement, mais j'aimerais avoir une réponse très courte. Êtes-vous pour l'obligation du port de la ceinture de sécurité?

M. Labrecque (Michel): Si je suis pour l'obligation du port de la ceinture de sécurité? C'est...

Mme Charest: Vous êtes pour ou contre?

M. Labrecque (Michel): C'est une... Écoutez.

Mme Charest: Je vous demande si vous êtes pour ou contre!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Labrecque (Michel): Si je suis pour ou contre?

Une voix: C'est une question facile.

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai demandé une courte réponse. Alors, c'est oui ou non?

M. Labrecque (Michel): C'est oui ou non. Est-ce que je suis pour le port obligatoire de la ceinture de sécurité? Je vous dirais...

Mme Charest: Vous êtes pour ou contre, M. Labrecque, sérieusement?

M. Labrecque (Michel): Je vous dirais que, pour les mêmes principes que sur le casque, je suis contre, je suis contre le port obligatoire. Pour les résultats que ça a donné, je suis prêt à admettre que c'est pour. Mais, dans notre mémoire, nous avons développé longuement la différence qu'il y a entre la ceinture et le casque: le coût du produit, le fait que les cyclistes ne sont pas immatriculés et n'ont pas de permis.

Mme Charest: Permettez-moi de vous arrêter.

M. Labrecque (Michel): Oui.

Mme Charest: Vous avez dit que vous êtes contre, pour les mêmes raisons. Pourtant, je vous rappelle que le port de la ceinture de sécurité est un équipement de sécurité qui ne diminue en rien les accidents. Tout comme le casque. O.K.?

M. Labrecque (Michel): Oui.

Mme Charest: Et, là-dessus, cet équipement de sécurité est inhérent aux véhicules maintenant, et on a l'obligation de le porter tout simplement pour diminuer la gravité des blessures. Et on a fait la preuve, au Québec, que 94 % des gens portent la ceinture, avec la législation, et qu'on avait atteint un taux de saturation strictement par des campagnes de promotion et de publicité, malgré le fait que la Société de l'assurance automobile du Québec a consacré des sommes d'argent énormes, tout comme pour les campagnes du port du casque.

M. Labrecque (Michel): Oui.

Mme Charest: Alors, je pense que, là-dessus, comme mon collègue d'en face vous a posé la question tout à l'heure, au niveau de l'alcool au volant aussi, c'est la législation qui a fait la différence par rapport à l'alcool au volant, pour diminuer le nombre...

M. Labrecque (Michel): Oui, mais, madame, comment vous allez...

Mme Charest: Pardon, je n'ai pas terminé, M. Labrecque. Je pense que vous avez été suffisamment long, permettez-moi d'ajouter quelques mots. Je pense que, là-dessus, il faut quand même se rendre à l'évidence que la législation fait progresser et que votre fameux cercle où on atteint des saturations, ça prend des législations pour pouvoir le dépasser. Ceci étant dit, j'aimerais savoir: Vous avez à peu près 7 000 membres à Vélo Québec?

M. Labrecque (Michel): Oui.

Mme Charest: Sur, quoi, 4 200 000 cyclistes au Québec?

M. Labrecque (Michel): Oui, ce qui est à peu près...

Mme Charest: Et ça représente à peine 0,016 % de la population de cyclistes au Québec, vos membres?

M. Labrecque (Michel): Là, madame, si vous voulez travailler sur notre représentativité...

Mme Charest: Oui, je veux savoir: À peu près ça?

M. Labrecque (Michel): Vélo Québec est, au Québec... Non, mais, madame, c'est comme si vous disiez qu'on n'est pas représentatifs.

Mme Charest: Vous vous adressez à la présidente.

M. Labrecque (Michel): Mme la Présidente, Vélo Québec existe depuis 30 ans. C'est une organisation qui a une crédibilité mondiale. Notre taux de membres par cycliste est comparable à toute autre organisation, autant cycliste que dans d'autres mouvements. Je veux dire, il y a très peu d'organisations qui représentent... où on les représente, entre guillemets, mais qui ont leur membership équivalent. Mais notre proportion est la même.

Et si vous dites que Vélo Québec n'est pas représentatif, je pense que vous faites fausse piste, madame. Vélo Québec est une organisation qui est crédible.

Mme Charest: Est-ce que vous avez des membres à l'extérieur de Montréal et du Grand Montréal?

M. Labrecque (Michel): Oui. Le membership de Vélo Québec est réparti en proportion de la population par région.

Mme Charest: C'est quoi, la proportion de vos membres qui sont à l'extérieur de la région métropolitaine?

M. Labrecque (Michel): C'est exactement à peu près la proportion de la population: 50 % sont dans le bassin montréalais et 50 % sont à l'extérieur. Il y en a 10 % à 15 % dans la région de Québec, Bas-Saint-Laurent, mais c'est en proportion de la population par région.

Mme Charest: Merci, M. Labrecque.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, MM. Pronovost et Labrecque, nous vous remercions de votre participation.

Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 16 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 16 h 9)

La Présidente (Mme Bélanger): Nous avons quorum. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission, c'est toujours les consultations générales et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, nous avons comme invitée, cet après-midi, la ville de Montréal, Service de la circulation et du transport. Alors, je demanderais aux représentants de bien vouloir s'approcher à la table.

Alors, nous vous souhaitons la bienvenue, et je demanderais au porte-parole du groupe de bien vouloir se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent et, par la suite, vous aurez 20 minutes pour présenter votre mémoire, ce qui sera suivi d'une période de questions de 20 minutes du côté ministériel et de 20 minutes du côté de l'opposition.

• *(16 h 10)* •

Ville de Montréal, Service de la circulation et du transport

M. Melançon (Pierre-Yves): D'accord, Mme la Présidente, merci. Mon nom est Pierre-Yves Melançon. Je suis conseiller municipal de Côte-des-Neiges et aussi membre du comité exécutif de la ville, responsable de la circulation et du transport. Je suis accompagné de M. Jacques Gagnon, qui est chef de la division circulation et éclairage, et de M. Carol Richard, qui est ingénieur dans la même division.

Si on se présente aujourd'hui devant vous, c'est peut-être pour profiter de l'ouverture que le ministre a faite à vouloir aussi entendre certains intervenants concernant particulièrement le port obligatoire ou non obligatoire du casque à vélo et aussi évidemment pour discuter de l'opportunité de faire des virages à droite au feu rouge.

Dans un premier temps, j'aimerais peut-être rappeler à certains membres de la commission un peu les réalités montréalaises en matière de circulation. Je voudrais vous rappeler que, dans ce sens-là, la ville a à subir quotidiennement 1 700 000 déplacements véhiculaires par jour. Il y a aussi 4 300 000 piétons qui circulent sur les trottoirs et aux intersections. Et vous avez un phénomène qui pour nous est important, c'est celui aussi de la réalité des patins à roues alignées, où on pense que, pendant la saison, il y a environ 300 000 utilisateurs de la chaussée, des trottoirs, de même que, évidemment, la question d'une présence importante de 500 000 bicyclettes sur le territoire.

Aujourd'hui, cette réalité-là fait en sorte qu'on est tout à fait préoccupés et inquiets aussi, évidemment, de toute l'importance que peut prendre la sécurité des différents usagers de la chaussée et des trottoirs, de même que de l'importance d'une meilleure fluidité de la circulation, de façon à faire en sorte qu'il soit de plus en plus

agréable à la fois de vivre à Montréal, d'y faire des affaires, mais de se déplacer tant pour le travail que pour le loisir. En ce sens, Montréal a toujours été très active en ce qui a trait à la sécurité routière et elle entend évidemment poursuivre ses efforts dans ce sens-là, de même que lorsqu'on a fait avec la Société de l'assurance automobile un programme de sécurité puis une campagne publicitaire de sécurité à l'égard des piétons.

Je voudrais aussi peut-être vous mentionner un peu certaines réalités montréalaises, encore une fois, en vous disant que nous avons 1 530 carrefours où se trouvent des feux de circulation à Montréal, et donc il y a une gestion à la fois difficile et délicate à faire des feux de circulation. Mais je laisserai tantôt le soin à M. Gagnon et à M. Carol Richard de discuter un peu plus pointu en ce qui a trait à l'aspect sécuritaire.

Concernant le port du casque, maintenant. Dans ce premier volet, ce qui est important pour nous, c'est de mentionner que la ville de Montréal, en avril dernier, a déposé un plan d'action vélo qui va un peu dans le même sens que le dépôt, enfin, le document gouvernemental pour la Politique vélo pour le Réseau vert. On a fait une consultation publique, et tous les intervenants qui sont venus se présenter devant la commission du conseil se sont objectés à un port obligatoire du casque. Les principaux arguments, je pense qu'ils ont été déjà développés par Vélo Québec ou par plusieurs organismes que vous avez déjà rencontrés; je ne les répéterai pas comme tels. Mais ce qui nous apparaît important, c'est qu'à la fois les gens du milieu ne souhaitent pas ce port-là, la ville de Montréal, son conseil municipal ne le souhaite pas non plus. Cependant, elle entend évidemment poursuivre ses efforts de se sensibiliser à ça, à la sécurité et aussi à l'utilisation du casque, mais non pas dans le sens d'une obligation.

Maintenant, je vais laisser à M. Carol Richard le soin d'aborder de façon plus pointue la problématique du feu de circulation et du virage à droite. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Richard.

M. Richard (Carol): Merci. Le virage à droite sur feu rouge, on a défini trois types d'éléments. Les premiers éléments, ce sont les éléments qui sont les bénéfices; ensuite, les inconvénients; et, après ça, on revient sur les acquis pour la ville de Montréal.

Concernant les promoteurs du virage à droite sur feu rouge, ils invoquent généralement trois types de bénéfices pour justifier l'adoption ou le maintien de ce type de virage. Le premier, c'est l'économie de temps. Diverses études montrent que le virage à droite sur feu rouge permettrait une réduction du temps d'attente moyen des véhicules désirant effectuer un virage à droite qui varie de trois à 15 secondes et que, dans le cadre d'une journée typique comportant un aller-retour au travail, un automobiliste aura effectivement peu de chances de faire plus de deux virages à droite sur feu rouge. Quel usage un automobiliste peut-il faire de 10, 15 ou 20 secondes par jour? C'est donc, selon nous, un bénéfice qui est négligeable.

L'économie d'énergie. À l'aide de simulations informatiques et d'observations à un petit nombre d'intersections, diverses études ont extrapolé, au niveau d'une ville et au niveau national, des économies théoriques d'énergie reliées au virage à droite sur feu rouge. L'estimé le plus souvent cité est de 0,15 % de la consommation d'essence, ce qui équivaut à une réduction d'environ 1 $ par année ou 0,001 $ du litre d'essence. Une publication du FHWA, Federal Highway Administration, datant de 1979 indique que les économies d'énergie découlant d'une meilleure coordination des feux de circulation seraient cinq fois supérieures aux économies générées par le virage à droite sur feu rouge. Dans ce contexte, le maintien du virage à droite sur feu rouge ne se justifie que par l'impossibilité de revenir en arrière.

Troisième élément, la réduction de la pollution atmosphérique. Les estimés de réduction de la pollution atmosphérique peuvent paraître impressionnants lorsque exprimés globalement en tonnes de polluants rejetés dans l'atmosphère. Toutefois, ils ne forment que quelques particules par mètre cube d'air, ce qui est totalement imperceptible. Ainsi, bien qu'on doive reconnaître qu'il existe certains bénéfices reliés à l'implantation du virage à droite sur feu rouge, ces bénéfices s'avèrent proportionnellement négligeables et n'ont aucune valeur individuelle ou collective.

Maintenant, du côté des inconvénients. Le premier concerne le trafic de transit sur les rues résidentielles. La ville de Montréal doit assurer la quiétude des citoyens demeurant dans les quartiers résidentiels. Or, le virage à droite sur feu rouge est de nature à compromettre cette quiétude en permettant au conducteur circulant sur une artère et en attente d'un feu vert d'effectuer un virage à droite sur feu rouge et, par la suite, d'emprunter une rue résidentielle avoisinante pour poursuivre son chemin. Ceci va bien évidemment à l'encontre des objectifs municipaux.

La sécurité des usagers. Dans le cadre de l'étude qu'on a faite, l'intégration des données de neuf études originales portant sur le virage à droite sur feu rouge sur des sites provenant de 17 États américains, pour l'ensemble des accidents avec virage à droite, a produit les résultats suivants: une augmentation de 44,2 % des accidents de type virage à droite avec blessures pour les piétons — et cette étude-là donne une marge d'erreur inférieure à 1 % — une augmentation de 58,6 % des accidents de type virage à droite avec blessures pour les cyclistes, toujours avec une marge d'erreur inférieure à 1 %; et une augmentation de 9,4 % de l'ensemble des accidents virage à droite pour tous les usagers, toujours avec une marge d'erreur inférieure à 1 %.

De plus, une étude basée sur l'observation de plus de 612 000 automobilistes, de plus de 60 000 piétons et plus de 12 500 heures d'observation sur 1 350 sites cibles a donné les résultats suivants: le pour cent d'accidents pour les virages à droite réguliers correspond

à 3,8 %, et les manoeuvres de virage à droite, à 7,7 %, ce qui donne un risque relatif de 0,49. Pour ce qui est du virage à gauche, le risque relatif est de 0,64, alors que le virage à droite sur feu rouge représente un risque relatif de 3,20, ce qui donne une marge de cinq fois plus risqué de faire un virage à droite sur feu rouge qu'un virage à gauche ou un virage à droite.

Il n'est pas surprenant que le virage à droite sur feu rouge augmente le nombre d'accidents, car le simple fait de le permettre augmente le nombre de conflits potentiels aux intersections, notamment pour les piétons. De plus, les études sur le respect du virage à droite sur feu rouge, c'est-à-dire un arrêt complet et un «cédez» avant de virer, permettent d'impliquer une hausse observée dans le nombre d'accidents reliés au virage à droite. Les observations de plus de 67 000 automobilistes ayant viré à droite sur 110 intersections réparties dans quatre villes américaines, soit Washington, Détroit, Dallas et Austin, ont démontré un taux de non-respect de 57 %, c'est-à-dire, 57 % des observations, les gens ne faisaient pas un arrêt complet sur le feu rouge avant de virer. Ce taux varie, selon les études, de 30 % à 60 % de non-respect. De plus, les observations ont démontré que, lorsqu'ils en avaient l'occasion, 20 % des automobilistes effectuaient un virage à droite sur feu rouge malgré une interdiction claire de le faire.

● *(16 h 20)* ●

Paradoxalement, une autre étude, basée sur les observations du comportement des automobilistes, a démontré que 34 % des conducteurs qui ont la possibilité d'effectuer un virage à droite sur feu rouge refusent de le faire car ils considèrent cette manoeuvre comme non sécuritaire.

Globalement, ces comportements contradictoires, c'est-à-dire, faire un virage à droite sur feu rouge interdit et refuser de faire un virage à droite sur feu rouge lorsqu'il est permis, reflètent essentiellement l'illogisme intrinsèque du virage à droite sur feu rouge. D'une part, on édicte une règle générale qui oblige l'automobiliste à s'arrêter face à un feu rouge, par exemple le Code de la sécurité routière; d'autre part, on autorise une pratique qui consiste à virer à droite sur feu rouge. Enfin, on revient sur cette dernière affirmation en interdisant cette pratique à un nombre important d'intersections. Aux États-Unis, ce nombre est d'environ 20 %, c'est-à-dire que même si, aux États-Unis, le virage à droite sur feu rouge est permis partout, il y a quand même 20 % des intersections qui sont munies d'une signalisation qui indique qu'il est interdit de virer à droite sur le feu rouge.

La conservation des acquis. Non seulement Montréal ne permet pas le virage à droite sur feu rouge, mais elle ne permet pas non plus le virage à droite et le virage à gauche sur feu vert pendant les neuf premières secondes du mouvement par l'affichage d'une flèche verte en avant afin d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes engagés dans l'intersection.

Ce programme d'amélioration de la sécurité des piétons, implanté entre 1992 et 1994 à toutes les intersections munies de feux piétons, jumelé au programme d'amélioration de la sécurité aux 20 carrefours les plus accidentés, de 1994 et 1995, et au programme d'amélioration de la sécurité aux abords des écoles en 1992, aux abords des parcs en 1993 et aux abords des institutions en 1994, a contribué à réduire les accidents avec piétons de 9,4 % entre 1991 et 1995. Cette amélioration a été de 28 % pour les 5-9 ans et de 21 % pour les 10-14 ans, les deux catégories d'âges principalement visées par les programmes. À titre de comparaison, sur le territoire de la ville de Toronto, pour les cinq dernières années, le taux d'accidents piétons est de 1,64 par 100 000 habitants, alors qu'il est de 1,34 par 100 000 habitants pour Montréal, soit 18 % de moins d'accidents.

Concernant le taux d'accidents de la circulation impliquant toutes les catégories d'usagers de la route, on retrouve un taux de 4,9 % par 1 000 habitants à Montréal, 9,5 % à Vancouver, 8,5 % à Toronto, 9,6 % à Winnipeg et 7,5 % à Edmonton. Donc, ce bilan plus que positif sur le niveau de sécurité en faveur de Montréal serait compromis par l'introduction du virage à droite sur feu rouge. Montréal pourrait ainsi perdre rapidement cet avantage concurrentiel.

Le choix du virage à droite sur feu rouge revient à favoriser la mobilité au détriment de la sécurité. Montréal se refuse à adhérer à cette orientation. Montréal opte plutôt pour une approche qui allie les impératifs de mobilité tout en préservant les acquis de sécurité. M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Oui, merci. Excusez-moi. Bonjour, mesdames, messieurs. J'aimerais ajouter à la présentation de M. Richard une question fort simple qu'on s'est posée. On s'est dit: Mais pourquoi à ce moment-là permettre le virage à droite sur feu rouge? Nous, d'une part, on se dit: Peut-être pour faciliter la fluidité. Encore là, ce serait au détriment de la sécurité. On est dans un milieu urbain qui est dense et la plupart de nos intersections, à Montréal, sont utilisées naturellement autant par les automobilistes que par des piétons et des cyclistes. À ce moment-là, il est très difficile de permettre les virages. Alors, on pense qu'il y a d'autres moyens pour le faire, peut-être dans des zones qui sont soit rurales ou soit moins urbanisées, et puis on le fait d'ailleurs par l'installation de feux particuliers à des endroits où on veut effectivement améliorer la fluidité en permettant un virage à droite simultanément à un feu rouge. Donc, il arrive qu'à certaines intersections on installe sur un feu rouge une flèche verte à droite, ce qui permet, à ce moment-là, le virage simultané.

Il y a aussi des possibilités d'installer une bretelle, dans des cas où il y a de l'espace. Justement, entre autres, en zone rurale, on croit qu'on peut installer une bretelle de virage qui va permettre à ce moment-là

même un meilleur mariage de la circulation et puis qui va être beaucoup moins dangereux que le mouvement comme tel de virage à l'intersection.

Aussi, par coordination des feux, on peut augmenter sensiblement la fluidité et puis on peut faire des gains potentiels qu'on juge beaucoup supérieurs à ce qu'on peut obtenir avec le virage à droite sur feu rouge. Alors, c'est pour ça qu'on se demande si c'est vraiment valable d'aller mettre dans une législation ce droit-là de virage à droite sur feu rouge, surtout que, si justement on en arrive à un droit réglementaire, ça va créer une situation à Montréal où on va devoir interdire dans la majorité des cas... dans la majorité des intersections, il va falloir, nous, l'interdire. Alors, les solutions qu'on aura, ce sera de créer une législation particulière pour Montréal en disant: À Montréal, c'est un territoire particulier puis on ne permet pas le virage à droite sur feu rouge, un peu comme New York le fait, ou, d'autre part, ça pourrait être aussi d'être obligés de signaler à toutes les intersections, de mettre un petit panneau, comme font plusieurs villes d'ailleurs dans leurs centres urbains, c'est de signaler que le virage à droite sur feu rouge, c'est interdit.

Naturellement, ça, c'est des coûts importants. Ça rajoute de la signalisation sur rue à des intersections qui sont déjà surchargées en matière de signalisation, donc qui vont amener ce qu'on croit être un surcroît pour l'usager, alors ce qui va à l'encontre finalement des objectifs de sécurité et pour un gain, comme vous l'a expliqué M. Richard, pour des gains qui sont vraiment minimes à nos yeux.

Alors, pour toutes ces raisons, on croit que le bilan général de la permission d'un virage à droite sur feu rouge est complètement négatif, que des économies ne valent pas la sécurité qu'on a gagnée. C'est vraiment un retour en arrière pour nous, face à des gains, finalement, qu'on a obtenus au niveau de la sécurité. On a d'ailleurs le document — on pourra vous le déposer — qui donne les chiffres des gains de sécurité et puis de la diminution d'accidents qu'on a obtenue au cours des années. Alors, pour nous, ce serait aller à l'encontre de ce qu'on a déjà établi.

Et j'aimerais peut-être souligner un élément qui vous a déjà peut-être été souligné, c'est que, naturellement, le Québec fait peut-être figure seule en Amérique du Nord, sauf que l'Amérique du Nord fait figure seule au niveau du monde, parce que le monde entier ne permet pas le virage à droite sur feu rouge. C'est seulement en Amérique qu'on voit ça.

M. Melançon (Pierre-Yves): Pour nous, cette question du virage à droite sur les feux rouges, évidemment, est excessivement importante, pour les aspects qui ont été mentionnés, sur le plan technique, mais sur le plan aussi de la sécurité. On m'informe que la moitié des feux de circulation sont sur le territoire de la ville de Montréal, par rapport à l'ensemble du Québec. Alors, vous comprendrez bien que c'est une décision qui va quasiment à 50 % s'appliquer sur le territoire.

On a effectivement, depuis le dépôt du plan de transport du ministre, des enjeux liés à une complémentarité de l'utilisation des modes de transport. Et, évidemment, pour nous, plus on favorise la fluidité de la circulation, plus on utilisera l'automobile au détriment du transport collectif. Donc, il y a une espèce de contradiction, si je peux dire, entre la complémentarité des modes et aussi de faire en sorte qu'effectivement on a une stabilité du nombre de véhicules automobiles sur le territoire de la ville ou de l'île, en même temps pour des questions de sécurité, mais aussi pour des questions environnementales.

Alors, dans ce sens-là, on considère, à la fois sur le plan technique et sur le plan des objectifs du ministère et de la ville, faire en sorte de ne pas aller de l'avant dans une politique qui vise à permettre le virage à droite sur les feux rouges.

Merci, madame. On est à votre disposition pour les questions.

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

M. Brassard: Merci, M. Melançon, M. Gagnon, M. Richard, de votre contribution aux travaux de cette commission. Il y a deux sujets que vous abordez, le port du casque et le virage à droite sur feu rouge.

D'abord, sur le port du casque, si j'ai bien compris votre mémoire, c'est que si on rendait obligatoire le port du casque par une loi, de façon contraignante, ce que vous nous dites, c'est que, compte tenu des ressources policières dont vous disposez, cette loi serait à toutes fins pratiques lettre morte. Vous ne seriez pas en mesure de vraiment l'appliquer sur le territoire de la ville de Montréal. Est-ce que je comprends bien votre point de vue?

• *(16 h 30)* •

M. Melançon (Pierre-Yves): Il y a cet aspect-là qui, pour nous, est effectivement très important, dans le sens où vous avez un règlement que vous n'êtes pas en mesure de faire appliquer. On essaie, à la ville de Montréal, entre autres, et je vais vous donner un exemple, de faire en sorte de réduire la vitesse de 50 km/h à 40 km/h, et on a toute la difficulté du monde à s'assurer qu'effectivement les policiers suivent ces orientations de l'administration et, en même temps aussi, on a de la difficulté, du côté de la magistrature, à faire en sorte qu'il n'y ait pas une tolérance de plus 10 km/h ou de plus 15 km/h lorsque les gens ont... Alors, j'imagine que si on va de l'avant avec le port du casque, pour les obliger, la police va avoir d'autres chats à fouetter; entre autres, surveiller, évidemment, le respect du Code de la sécurité routière, avec lequel ils ont un certain nombre de difficultés déjà. Alors, il y a cet aspect-là.

L'autre aspect, qui est beaucoup plus important à mon avis, c'est, bien sûr, son application, mais c'est aussi toute la mise en place avec les partenaires vélo — on pense aux gens du Tour de l'île, on pense à Vélo Québec, Le Monde à bicyclette et les autres — et

faire en sorte de trouver les meilleurs moyens de sensibiliser évidemment les usagers, peut-être plus particulièrement les plus jeunes, à l'utiliser.

On constate — et je pense que les gens du Tour de l'île vous le diront — que pendant la période du Tour de l'île 80 % des gens ou plus utilisent le casque. Donc, on se rend compte que la pratique est de plus en plus faite, mais ça s'est fait par la sensibilisation et l'information.

M. Brassard: Actuellement, il y a évidemment un certain nombre de dispositions du Code de la sécurité routière qui concernent plus particulièrement les cyclistes. Vous nous dites, au fond: Dans une large mesure, ces dispositions-là ne sont pas respectées ou sont très mal respectées par les cyclistes. Ça veut dire quoi concrètement? C'est quoi, les ressources policières à la ville de Montréal qui y sont affectées? Est-ce qu'il y a un certain nombre de policiers qui sont affectés à l'activité vélo et à surveiller cette activité vélo, cette activité sur le territoire de Montréal? Est-ce qu'il y en a un certain nombre?

M. Melançon (Pierre-Yves): Il faudrait que je vérifie les chiffres, là, mais je sais qu'il y a un certain nombre de policiers qui sont dédiés aux problèmes de la circulation, dont, d'ailleurs, un certain nombre se promènent à bicyclette. Maintenant, ils se sont mis aussi à la mode en utilisant les patins à roues alignées. Mais, effectivement, il y a donc de ce côté-là un certain nombre de policiers, mais je ne pourrais pas vous dire s'ils sont en... Un, ils ne sont pas en nombre suffisant, ça, ça m'apparaît évident. De mémoire, je ne sais pas si M. Richard ou M. Gagnon le savent.

M. Gagnon (Jacques): Ce qu'on peut vous dire, c'est...

M. Melançon (Pierre-Yves): L'escouade est déjà assez petite.

M. Gagnon (Jacques): ...que les policiers fonctionnent plutôt par des opérations particulières sur les vélos. Alors, à ce moment-là, dans certains secteurs, souvent, il y a des opérations vélo pour contrôler entre autres les vols de vélos ou des choses comme ça. Mais, au niveau de la sécurité, les problèmes d'application, souvent les policiers nous disent: Bien, on va essayer de la faire respecter. Mais ils semblent être un peu désarmés. Alors, déjà, arraisonner un cycliste, ce n'est pas simple pour un policier.

M. Brassard: Manque de ressources et manque de temps. Donc, je pense que c'est important de prendre conscience de cette réalité-là. C'est que la plus grande ville du Québec nous dit: Si vous adoptez une loi obligeant le port du casque, on vous dit tout de suite que cette loi-là va, dans une large mesure, demeurer lettre morte.

M. Melançon (Pierre-Yves): M. le ministre, je n'oserais jamais dire devant l'Assemblée nationale qu'on ne respectera pas la loi si le gouvernement la fait.

M. Brassard: Non, non, non, ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Melançon (Pierre-Yves): Je connais quelqu'un qui l'a déjà dit; alors, je voudrais faire bien attention à ça.

M. Brassard: Je ne veux pas dire qu'il y aura une intention...

M. Melançon (Pierre-Yves): Mais il y aurait une difficulté budgétaire évidente.

M. Brassard: Il n'y aurait pas une intention avouée de la ville de Montréal de ne pas faire respecter la loi.

M. Melançon (Pierre-Yves): Non, non.

M. Brassard: Mais il y a un point de vue clairement exprimé que, compte tenu de la réalité, des ressources policières dont vous disposez, des priorités aussi, en termes de circulation à la ville de Montréal, à toutes fins pratiques, c'est une loi qui va demeurer inappliquée.

M. Melançon (Pierre-Yves): Elle aurait beaucoup de difficulté. Un, nous sommes 56 % de la police, parce que la police relève de la Communauté urbaine, évidemment, avec les autres municipalités. Et, de ce côté-là, ce que je vous dis, c'est que, oui, on peut faire des efforts pour demander au service de police de faire une meilleure surveillance, une meilleure application de l'ensemble du Code de la sécurité routière.

Prenons juste pour la question de la vitesse, déjà, il y a un certain nombre de difficultés importantes qui se posent. Si on ajoute le port du casque obligatoire, c'est effectivement une autre difficulté importante. Comment on peut le faire? Est-ce qu'on pourrait avoir des agents de la paix différents? Par exemple, nos agents de stationnement pourraient faire une partie du travail, plutôt que de le faire faire par la police ou par les cadets de la police? Bon, bien là, ça peut dépendre à la fois, je pense, de la loi de la police et de la loi de la Communauté urbaine. On pourrait voir de quelle façon le faire.

Ce que je vous dis, c'est que, sur le plan des ressources existantes, du coût important du service de police et des priorités sur la sécurité publique en général, c'est un élément qui va être difficile, mais c'est sûr qu'on va se plier à la volonté gouvernementale et à celle de l'Assemblée nationale.

M. Brassard: D'accord. Alors, je passe à la question des virages à droite sur feu rouge. Vous avez 530 carrefours à Montréal avec feu de circulation.

M. Melançon (Pierre-Yves): Non, 1 530.

M. Brassard: Oui, 1 500?

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, 1 530...

M. Brassard: Excusez.

M. Melançon (Pierre-Yves): ...carrefours à feux de circulation.

M. Brassard: Ça triple. Bon, 1 530 carrefours.

M. Melançon (Pierre-Yves): C'est la moitié de ceux du Québec, d'après ce qu'on me dit.

M. Brassard: C'est beaucoup. Et ce que vous nous dites, c'est que le bilan de Montréal sur le plan de la sécurité, particulièrement aux carrefours, aux intersections, est un des meilleurs au Canada et même en Amérique, c'est exact?

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui.

M. Brassard: C'est documenté, ça?

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, oui.

M. Brassard: Chiffres à l'appui. Si on autorisait le virage à droite sur feu rouge, ça viendrait compromettre sérieusement cette performance et ces conditions de sécurité aux carrefours à Montréal.

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui.

M. Brassard: Ça aussi, c'est documenté?

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui.

M. Brassard: Je vous demande ça, de bien confirmer ça, parce que, hier, la Société des transports de l'Outaouais est venue nous dire... Là, on attend ses chiffres, on attend son étude, on ne les a pas reçus encore. Ils nous ont informés qu'ils les déposeraient. Ils ont, d'après ce qu'ils nous disent — et on le verra à l'analyse — une étude qui démontre que le virage à droite sur feu vert est interdit à Hull, il est permis à Ottawa.

Une voix: Sur feu rouge.

M. Brassard: Sur feu rouge!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Excusez. Sur feu rouge, il est interdit à Hull, il est permis de l'autre côté de l'Outaouais, et le nombre d'accidents... Donc, les conditions de sécurité sont moins bonnes à Hull. Il y a plus d'accidents, nous disent-ils; ils vont nous déposer leur étude. Mais je dois prendre leur parole — au Parlement, vous savez, il faut prendre la parole de ceux qui témoignent, de même que des parlementaires — qu'il y a plus d'accidents à Hull qu'à Ottawa, de l'autre côté de la rivière.

Ce n'est pas le cas à Montréal? À Montréal, la preuve est faite que les conditions de sécurité sont meilleures. Mais vous nous dites aussi... Vous avez dit quelque chose, M. Richard, qui m'a frappé: Ailleurs en Amérique du Nord, c'est permis, mais ils ont le problème, je vous cite: «Ils sont dans l'impossibilité de revenir en arrière.» Alors, j'imagine que vous avez des contacts et des relations avec bien des responsables de sécurité routière, de circulation routière dans plusieurs villes du Canada et des États-Unis qui se sont peut-être confiés à vous ou qui vous ont exprimé des points de vue pour prétendre ou affirmer qu'il y a une impossibilité de revenir en arrière un peu partout en Amérique du Nord, et que si cette possibilité-là existait, il y aurait plusieurs États et provinces qui modifieraient leur position à cet égard.

M. Richard (Carol): Alors, lorsque le gouvernement américain, suite au choc pétrolier de 1973, le Congrès américain a adopté deux mesures pour réduire...

M. Brassard: La consommation.

M. Richard (Carol): ...la consommation. L'économie... Ça concernait 55 mi/h sur les autoroutes et ça concernait le virage à droite sur feu rouge, qui était déjà utilisé dans quelques États, mais qui n'était pas utilisé...

M. Brassard: Partout.

M. Richard (Carol): ...à la grandeur des États-Unis. Et, comme mesure incitative très forte, le gouvernement américain menaçait de couper les subventions à l'entretien et à la construction des routes si les États américains n'adhéraient pas au virage à droite sur feu rouge. Donc, la majorité des États, en dedans de deux ans, se sont conformés au virage à droite sur feu rouge. Une exception, c'est la ville de New York, qui a eu un imprimatur sur cette obligation-là, pour ne pas voir ses fonds fédéraux coupés pour des constructions ou entretiens.

• *(16 h 40)* •

Le choc pétrolier étant passé, l'approvisionnement des carburants étant assuré, rapidement les États-Unis sont revenus sur une des deux mesures, qui était la vitesse, et ils ont levé la limitation de vitesse qui était de 55 mi/h. Ils l'ont levée. Cette mesure-là est bien plus coûteuse en énergie que la question du virage à droite sur feu rouge.

Les économies d'énergie qui étaient liées au 55 mi/h versus les économies d'énergie qui étaient liées au virage à droite sur feu rouge étaient de grandeur tout à fait différente. Et donc ils ont levé la mesure qui était

la plus consommatrice, si on veut, d'énergie, mais ils ne sont pas revenus sur l'autre.

M. Brassard: Pourquoi?

M. Richard (Carol): Et les contacts qui avaient été pris indiquaient que, pour eux autres, l'habitude étant ancrée dans l'usage de l'automobiliste, il était à toutes fins pratiques impossible de revenir en arrière pour interdire le virage à droite sur feu rouge, comme règle générale. C'est une habitude qui est ancrée très fortement chez les conducteurs de véhicule automobile. C'était une mesure qui avait été considérée comme populaire, si on veut, et de revenir en arrière, politiquement parlant, c'était très difficile, d'autant plus que c'était d'admettre qu'ils avaient fait une erreur lors de l'adoption du «Clean Air Act and Economy». Alors, c'est sur ces faits-là que l'opinion est à l'effet qu'ils ne peuvent plus revenir en arrière.

M. Brassard: Bien, c'est intéressant, ce que vous nous dites là, parce que là vous retracez en quelque sorte l'historique, comment en est-on arrivé là, et il y a un lien direct avec la crise pétrolière des années soixante-dix.

Quand vous dites qu'il y a impossibilité de retourner en arrière, cependant, vos informations sont à l'effet qu'au fond... Est-ce qu'ils reconnaissent que, sur le plan de la sécurité, il serait préférable de revenir en arrière, mais qu'à cause de l'habitude ancrée ça demeure difficile sur le plan politique, comme vous dites, de revenir en arrière?

M. Richard (Carol): Il y a des études qui ont démontré... et il y a un consensus aux États-Unis, des gens qui ont fait des recherches concernant le virage à droite sur feu rouge, à l'effet que ça représente un certain risque. Et, pour contrer les effets dangereux du virage à droite sur feu rouge, ils ont développé une trentaine de mesures qui sont de nature à réduire les impacts ou les effets sur la sécurité par rapport au virage à droite sur feu rouge.

Bon. Certaines de ces mesures-là sont: installer des panneaux pour indiquer que le virage à droite sur feu rouge est interdit à certaines intersections... Il y en a quand même 20 % qui, malgré la permission générale de virer à droite sur feu rouge, sont formellement interdits parce que ça compromettait la sécurité des piétons ou d'autres, ou il y avait un volume important de piétons, etc. Donc, ils ont développé une trentaine de mesures, et il y a un consensus sur l'ensemble de ces mesures-là qui sont de nature à réduire les risques aux intersections où le problème de virage à droite sur feu rouge était plus aigu, si on veut.

Et ils ont même poussé l'audace, je pense que c'est dans l'État d'Indianna... Pendant cinq mois, ils ont adopté le tout droit sur feu rouge aux intersections en T. C'est-à-dire que, sur la branche horizontale d'une intersection en T, ils ont essayé pendant cinq mois de temps le «through on red», donc le passage tout droit sur feu rouge. Et cette mesure-là a été rapidement rappelée pour des raisons de sécurité. C'était rendu dangereux.

Donc, c'est dans ce contexte-là. Si ce n'était pas dangereux et s'ils n'avaient pas considéré que c'était problématique, ils n'auraient pas développé une panoplie de moyens pour réduire les impacts ou diminuer les impacts dus au virage à droite sur feu rouge.

M. Brassard: Hier, l'association des aveugles et des handicapés visuels est venue plaider, évidemment, contre l'autorisation de virer à droite sur feu rouge, mais ils ont dit aussi: Écoutez, les aménagements du genre «cédez» et les bretelles, finalement, c'est faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement. Ça revient au même, ça met en place des conditions d'insécurité aussi graves et importantes que le virage à droite sur feu rouge.

Est-ce que, sur les 1 530 carrefours à Montréal, il y a cette tendance-là, à multiplier les «cédez»...

M. Melançon (Pierre-Yves): Non, non.

M. Brassard: ...les bretelles pour éviter d'arrêter aux feux rouges?

M. Melançon (Pierre-Yves): M. Gagnon va vous répondre de façon plus pointue sur l'aspect, mais, effectivement, ce n'est pas la tendance, à Montréal, d'essayer de favoriser une plus grande fluidité avec des mesures particulières comme les bretelles ou autres, ou les «cédez», comme vous dites. Mais je vais laisser M. Gagnon, de façon plus...

M. Gagnon (Jacques): Au contraire, justement, notre objectif, à Montréal, est beaucoup plus de favoriser l'ensemble des usagers de la voie publique, donc les cyclistes et les piétons aussi. Alors, effectivement, les bretelles sont pour ainsi dire non pas bannies, mais on essaie de les utiliser le moins souvent possible. C'est dans des cas de géométrie très particulière.

Alors, étant donné que la plupart de nos carrefours... À partir du moment où vous avez un carrefour qui est muni de feux de circulation, c'est parce qu'il y a une certaine densité à ce carrefour-là. Et puis rarement, dans notre milieu qui est fortement urbanisé, c'est seulement des véhicules; c'est souvent pour la protection des piétons aussi. Alors, il est évident que des géométries avec des bretelles dans un cadre urbain, c'est très peu utilisé. On ne le préconise que dans de très rares exceptions. Par contre, ça pourrait être une solution en milieu autoroutier ou en milieu rural à un endroit où il y a très peu ou à peu près pas de piétons. Ça pourrait être une solution viable.

M. Melançon (Pierre-Yves): Et j'ajouterais, si vous permettez, que, dans notre plan d'affaires, à la ville, on a un objectif de corriger la géométrie d'une vingtaine de carrefours par année, de façon à corriger,

lorsqu'il y avait des bretelles qui deviennent dangereuses avec le temps, la situation des géométries.

M. Brassard: Les enlever.

M. Melançon (Pierre-Yves): De les enlever, plutôt.

M. Brassard: Merci.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, MM. Melançon, Richard et Gagnon. Vous avez indiqué tantôt, sur le port du casque, que vous aviez fait des consultations. Vous avez fait des consultations. «C'est-u» suite au fait que la commission de l'administration et des services à la population avait indiqué que ça serait peut-être une bonne idée d'exiger le port du casque en vélo?

M. Melançon (Pierre-Yves): Bon. Non, Le point d'origine de la consultation, c'était sur le plan d'action et les orientations de l'administration pour faire en sorte que nous puissions doubler le réseau cyclable de Montréal en l'espace de trois à quatre ans et aussi, donc, de voir, avec l'ensemble du milieu associatif et les différents partenaires du vélo et du patin à roues alignées, à savoir comment ils réagissaient à un certain nombre de mesures d'aménagement à la fois sur la programmation du réseau principal, le réseau local.

Mais on leur a aussi posé la question: Que pensez-vous du port obligatoire du casque? Et c'est cette question-là qu'on a posée. La commission, suite à cette étude, est allée — je le dis bien gentiment — à l'encontre de tous les intervenants qui sont venus présenter des mémoires devant elle pour néanmoins aller demander au conseil municipal d'avoir le port obligatoire du casque. Au conseil municipal, seuls les membres de la commission ont maintenu cette position-là, mais le reste du conseil a voté, s'est enligné sur la proposition de l'administration qui était de dire non au port obligatoire du casque, même si la commission avait recommandé de le faire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, qui étaient les intervenants que vous avez consultés?

M. Melançon (Pierre-Yves): Il y a eu les gens du Monde à bicyclette, il y a eu Vélo Québec qui est venu, il y a eu des gens des courriers, ce qu'on appelle les courriers à bicyclette, il y avait des gens des associations de patin à roues alignées et il y avait des individus. Je n'ai pas la liste en tête exactement, mais je pourrais vous envoyer le rapport de la commission sur l'ensemble. Je pense qu'il y avait une quinzaine ou une vingtaine d'organismes et d'individus qui sont venus présenter des mémoires.

M. Middlemiss: Ceci étant dit, est-ce que vous êtes au courant que la Société de l'assurance automobile du Québec a fait faire un sondage, et le sondage indique que la majorité des gens, que 75 % des gens qui font de la bicyclette favorisent une loi pour le port du casque? Puis, ce matin, je pense que les gens de Vélo Québec ont confirmé que ce sondage-là était basé sur 1 500 personnes qui ont été consultées. Donc, il semble, si c'est vrai, que la majorité des gens qui font de la bicyclette, 75 % disent que le port du casque obligatoire, ça serait une bonne chose pour toutes sortes de raisons, sans mettre de côté, toutefois, l'éducation, la sensibilisation, la publicité, sensibiliser les gens qu'il y a un Code de la sécurité routière et que, pour réduire le nombre d'accidents, il faudrait certainement suivre ce Code.

• *(16 h 50)* •

Est-ce qu'il ne semble pas y avoir dans tout ça un genre de... La population semble indiquer — qui fait du cyclisme — à 75 %, qu'ils devraient porter le casque, mais, toutefois, lorsqu'on fait des consultations auprès des groupes, des clubs de vélo et ainsi de suite, la réponse devient non, parce que la plupart des gens que vous avez mentionnés, c'est tous des gens qui sont venus à la commission, ils sont contre le port obligatoire du casque.

Je comprends cette liberté-là, mais est-ce que réellement vous sentez que vous avez eu une réponse représentative de la population qui fait du cyclisme à Montréal?

M. Melançon (Pierre-Yves): Bien, écoutez, de un, je ne connaissais pas le sondage ou ces résultats; de deux, il me semble que les principaux acteurs qui collaborent et qui participent avec les gens du vélo nous laissent sous-entendre effectivement que les efforts qu'ils ont faits en matière de sensibilisation au niveau du port du casque portent des résultats. Je me dis: continuons dans cet effort-là.

Est-ce qu'il doit y avoir cependant une obligation du port du casque? Si vous décidez d'aller au dépanneur au coin de la rue en bicyclette et de revenir à la maison, est-ce que, pour cette distance-là, ça suffit? Écoutez, moi, je me dis: La pratique, jusqu'à maintenant, est à l'effet que les gens se responsabilisent de plus en plus. S'ils veulent y aller dans le sens de porter leur casque...

Nous, de notre côté, on s'est dit que la situation n'est pas suffisamment critique, à notre avis, au niveau des accidents, et tout notre plan vélo ou notre politique d'élargissement du nombre de kilomètres de voies cyclables vise évidemment à toujours faire en sorte qu'il y ait la meilleure sécurité possible sur les voies cyclables. Donc, jusqu'à présent, notre orientation est plus d'essayer de maintenir la situation telle quelle et de continuer cependant à faire de l'information et de la sensibilisation avec les différents partenaires au dossier.

M. Middlemiss: Oui. Je pense que, depuis nombre d'années, au Québec, on a des campagnes de sensibilisation et, malheureusement, nous sommes rendus à une moyenne d'à peu près 26 % des gens qui portent le

casque. Et depuis un an ou deux, ça a stagné un peu. Donc, dans ce contexte-là, et on a posé la question ce matin, toutes les mesures qu'on a prises dans le passé pour sensibiliser les gens, pour les encourager, on a manqué notre coup. Mais on a un exemple, en Australie, où, à un moment donné, ils ont plafonné à peu près à 40 %; ils ont passé une loi puis, aujourd'hui, le port du casque est rendu à 75 %.

Entre tout ça, on nous dit: Oui, il y a des gens, les adolescents, qui ont peut-être arrêté de faire de la bicyclette, de l'exercice, ils ont peut-être décidé de faire du patin à roues alignées à la place ou des choses comme ça. Mais, vous voyez — ça, c'est un exemple — malheureusement, on ne réussit pas toujours à inciter les gens à se protéger en cas d'accident, et les conséquences, bien, il y a des gens qui meurent, il y a des gens qui ont des séquelles pour toute leur vie. Puis c'est un peu ça la raison. On est en train de parler de faire des changements au Code de la sécurité routière, c'est pour améliorer notre performance sur les routes.

Devant des faits comme ça, est-ce que vous trouvez qu'à un moment donné on fait tous les efforts nécessaires? Peut-être que c'est la seule façon de s'assurer que la majorité des gens portent le casque, qu'on soit obligé de légiférer.

M. Melançon (Pierre-Yves): Écoutez, en ce qui nous concerne, on a plus tendance à croire, nous, à la ville, dans la mesure où on élargit l'ensemble du réseau — donc on passe de 120 kilomètres aujourd'hui à 300 et quelques kilomètres dans quelques années — on augmente, à ce moment-là, le nombre de sites privilégiés ou de voies cyclables bien balisées, bien signalisées, pour faire en sorte que ceux et celles qui font du vélo, mais aussi du patin à roues alignées, puissent le faire de façon la plus sécuritaire possible.

Ça n'empêchera jamais qu'il pourra y avoir des accrochages entre les patineurs et les vélos, entre deux vélos aussi, etc. Qu'il y ait des accidents, oui, certes, un accident, c'est déjà un de trop. Un décès suite au fait de ne pas porter un casque, c'est déjà un de trop aussi. Cependant, on a l'impression, nous, à la fois pour promouvoir jusqu'à un certain point le vélo et le patin à roues alignées sur des voies autonomes, que ça permet justement une meilleure sécurité de l'usage du vélo et du patin.

Et le fait de poursuivre nos efforts en matière de sensibilisation ferait en sorte qu'effectivement on se retrouvera avec de moins en moins d'accidents sur le territoire de la ville, à la fois aussi en mettant en place pour les automobilistes, au cas où il y aurait des accidents, des réductions de vitesse, dans les quartiers résidentiels particulièrement.

Donc, on va encore une fois minimiser ou réduire le nombre d'accidents avec les enfants qu'il peut y avoir dans les quartiers résidentiels. Donc, c'est toute une série de mesures qui, à notre avis, va dans le sens d'une plus grande protection des usagers de la route. C'est un peu l'orientation de base, je dirais.

M. Middlemiss: Lorsque vous parlez d'accidents, vous parlez d'accidents d'un cycliste avec une auto ou des choses comme ça, là. Vous ne parlez pas d'un cycliste qui s'en va, qui tombe en bas de son bicycle ou frappe une autre bicyclette, qui se frappe la tête...

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, oui,

M. Middlemiss: Vous parlez de ceux-là aussi?

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, oui, de ceux-là aussi.

M. Middlemiss: O.K. Parce que, ceux-là, c'est que le problème... D'accord, on peut réduire le nombre d'accidents, mais réduire ça à zéro, j'ai l'impression qu'on ne pourra jamais le faire. Donc, à ce moment-là, on sait, les statistiques démontrent que la plupart des gens qui meurent à vélo, c'est d'un traumatisme crânien. Il y a des gens qui sont venus nous expliquer ici que le port du casque est certainement quelque chose qui peut réduire le nombre de décès. Aussi, il n'y a pas seulement que les décès, il y a des gens qui ont des séquelles pour toute leur vie.

Donc, c'est un peu ça qu'on veut faire. À ce moment-là, c'est pour ça que je vous dis que si on veut réellement améliorer, réduire le nombre de décès, le nombre de blessés, rendu à un certain point, lorsqu'on dit que c'est plafonné, est-ce que vous seriez à ce moment-là d'accord pour une législation? Pour les mêmes objectifs, là.

Vous me dites que vous êtes fiers, à Montréal, d'avoir un taux d'accidents moindre et que vous faites toutes sortes de choses, toutes sortes d'interventions pour l'améliorer. Mais, une fois que vous avez tout fait ça, est-ce que, pour protéger les gens contre eux-mêmes, des fois, il faudrait faire une législation...

Par exemple, sur nos routes au Québec, au point de vue de l'alcool, si on avait juste eu des campagnes de sensibilisation, si on n'avait pas eu une loi, croyez-vous qu'on aurait eu le succès qu'on connaît aujourd'hui?

M. Melançon (Pierre-Yves): Sûrement pas, oui.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, dans ce sens-là, vous seriez d'accord avec la preuve que ça pourrait réduire le nombre de décès et aussi réduire le nombre de blessés avec des séquelles? À ce moment-là, vous pourriez être d'accord avec ça?

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, mais il faudrait juste... Je vous dirais qu'il faudrait voir de quelle façon, jusqu'à quel point on est capable de réduire le nombre d'accidents. Est-ce que, effectivement, c'est une pratique délinquante d'un certain nombre de personnes qui utilisent le vélo ou le patin qui fait en sorte qu'on se retrouve avec des situations difficiles au niveau des accidents et des décès?

Ça, je pense qu'on est capable d'essayer de chiffrer, de quantifier à partir de quel seuil les mesures

qu'on met en place font qu'on n'est plus capable de réduire au-delà de ça, que c'est déjà un seuil trop élevé et qu'il faut donc légiférer en termes d'obligation. Je pense que, de ce côté-là, on peut s'asseoir et vérifier quelles seraient les mesures à prendre, et ce serait le chiffre magique qui nous dit: À partir de tel chiffre, on passe vers l'obligation du port du casque, ce qui permettra, à ce moment-là, de réduire de façon beaucoup plus significative les séquelles des accidents ou même les décès. Mais, sur le plan pointu, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous dire ça.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Melançon (Pierre-Yves): Je pense qu'on est plutôt dans les multiples séries de mesures qui visent à sécuriser les pratiques du vélo et du patin et, dans ce sens-là, aussi continuer nos efforts de sensibilisation et d'information pour qu'il y ait un usage.

Ce qu'on constate — enfin, moi, je le vois à l'oeil; je pense que les gens de Vélo Québec vous le donneront plus facilement — de plus en plus on s'aperçoit que les parents, auprès des enfants, leur demandent, leur font porter le casque de façon plus régulière.

Alors, déjà, les jeunes sont habitués à ça, et peut-être que déjà on va se rendre compte, avec le temps, effectivement, que cette pratique-là, cette sensibilisation portera les fruits qu'on souhaite.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Pour le virage à droite sur un feu rouge, vous avez indiqué des études, M. Richard. Les études datent de quelle année? Les études auxquelles vous avez fait référence.

M. Richard (Carol): Elles datent de différentes années. Il y en a qui ont été faites en 1979, d'autres en 1980, 1984, toutes les années. Dans le document qui a été transmis en annexe, il y a toute une série d'indications qui donnent les noms et les dates de ces études-là, et les références de ces études-là.

M. Middlemiss: Vous faites référence à l'étude que la Société de l'assurance automobile du Québec a fait faire, c'est celle-là?

M. Richard (Carol): C'est-à-dire...

M. Middlemiss: Celle-ci?

M. Richard (Carol): Non.

M. Middlemiss: O.K., O.K.

M. Brassard: Et vous-même, M. Richard, aussi!

M. Richard (Carol): Pardon?

M. Brassard: Et vous-même aussi, M. Richard.

• *(17 heures)* •

M. Richard (Carol): Oui, on était trois organismes qui faisaient cette étude-là. Il y avait la Société de l'assurance automobile, le ministère des Transports, et la ville de Montréal était partie intégrante de cette étude-là, et il y a une bibliographie...

M. Middlemiss: En quelle année?

M. Richard (Carol): Ça, c'est en 1992, l'étude que la Société, le ministère et la ville ont publiée ensemble, et, dans les annexes, il y a toute la liste des dates, des études et des noms, des références qui sont indiqués dans cette étude-là

M. Middlemiss: Vous savez, en donnant tantôt un peu les statistiques du nombre d'accidents à Montréal, vous avez comparé à Toronto. Est-ce que vous concluez que le fait qu'il y ait plus d'accidents à Toronto, c'est parce qu'on permet le virage à droite sur feu rouge ou est-ce que vous avez pris d'autres précautions que peut-être ils ne prennent pas à Toronto?

M. Richard (Carol): Ce qu'on dit, c'est qu'à Toronto, l'ampleur de la ville de Toronto versus Montréal, on ne prétend pas que la réduction des accidents à Montréal de 18 % par rapport à Toronto est due au fait qu'à Montréal on n'a pas le virage à droite sur feu rouge, loin de là. Ce qu'on dit, c'est que l'ensemble de nos programmes de sécurité qu'on a faits — j'en ai nommé cinq tout à l'heure — l'ensemble de ces programmes-là qui ont été faits au cours des cinq dernières années ont produit des résultats qui font en sorte que, par rapport à ce qui se passait en 1991 où Montréal était dans le même ordre de grandeur que ces villes-là, par rapport à aujourd'hui où Montréal se situe bien en deçà du taux d'accidents de ces autres municipalités là, Montréal a fait quelque chose que possiblement les autres villes n'ont pas fait, a été peut-être plus proactive dans ce domaine-là. Ce qui fait en sorte qu'aujourd'hui le bilan routier particulièrement intéressant de Montréal pourrait être compromis par le fait que les virages à droite sur feu rouge ont démontré que ça a un accroissement important sur le nombre d'accidents. Alors, c'est dans ce contexte-là que, nous, on dit: Tous les acquis que Montréal a obtenus au cours des dernières années pourraient être compromis par l'introduction du virage à droite sur feu rouge.

M. Middlemiss: Donc, vous présumez... En 1991, vous étiez au même niveau que Toronto?

M. Richard (Carol): Du même ordre de grandeur, oui.

M. Middlemiss: Même ordre de grandeur. Donc, à ce moment-là, vous, vous avez amélioré... À un moment donné, en 1991, ils avaient le droit de tourner à droite sur un feu rouge à Toronto.

M. Richard (Carol): Oui.

M. Middlemiss: Donc, moi, je conclurais, de ce que vous m'avez dit, que c'est ce que vous avez fait en sus, à Montréal, qui a amélioré votre performance et non pas nécessairement le fait qu'on a le droit de tourner à droite sur un feu rouge à Toronto.

M. Richard (Carol): Oui, mais, quand on dit «du même ordre de grandeur», s'il y avait, par exemple, un taux de 5, mettons, à Toronto et que Montréal était à 4.2 ou 4.3, c'est du même ordre de grandeur. C'est ça que je veux dire. Donc, Montréal a été...

M. Middlemiss: Non, mais vous ne les avez pas, ces chiffres-là?

M. Richard (Carol): Non, je n'ai pas ces chiffres-là qui datent d'avant.

M. Middlemiss: O.K. D'accord.

M. Richard (Carol): Mais ce qu'on peut dire, c'est que, depuis les cinq dernières années, il y a eu une réduction importante à Montréal et, ailleurs au Canada, il y en a eu une, mais Montréal est plus grande, puis, nous, on dit que ces réductions qui sont plus grandes qu'ailleurs ne peuvent s'expliquer que par les programmes de sécurité que Montréal a mis en place. Donc, le virage à droite sur feu rouge est de nature à compromettre les acquis que les efforts que Montréal a faits pour réussir à réduire plus que les autres grandes villes du Canada son taux ou son bilan routier au point de vue des accidents.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué qu'à plusieurs intersections, lorsqu'il y a un feu rouge, il y a une flèche qui indique que vous avez le droit de tourner à droite.

M. Richard (Carol): Il y en a quelques-unes.

M. Middlemiss: Vous en avez, de celles-là? Oui?

M. Richard (Carol): Il y en a quelques-unes à Montréal.

M. Middlemiss: Oui. Est-ce que ça, en soi, n'est pas plus dangereux que de permettre de tourner à droite sur un feu rouge lorsque... On oublie la loi, là. La loi dit: Tu dois arrêter, vérifier qu'il n'y a pas d'auto, parce que les autos s'en vont dans l'autre sens, et tu es dans ton auto puis: Ne va pas te faire frapper...

M. Richard (Carol): Les seuls endroits...

M. Middlemiss: O.K. Non, mais, ceci étant dit, est-ce que le fait que celui qui s'en vient voit la flèche... il n'est même pas obligé de ralentir, lui; il n'est même pas obligé d'arrêter; il rentre dans une intersection puis il tourne. Donc, ça, et aussi les carrefours de «cédez», dont les aveugles nous ont indiqué hier que ça, réellement, c'était pire que de tourner à droite sur un feu rouge, parce que, pour eux qui ne voient pas, ils se fient sur la circulation. Une chose aussi, on présume que, si on permet le virage à droite sur un feu rouge, c'est que les conducteurs vont être respectueux aussi, ils vont faire l'arrêt, ils vont vérifier puis ils vont seulement tourner à droite s'il n'y a personne, s'il n'y a pas d'auto, s'il n'y a personne. Donc, dans ce contexte-là, si on évalue les risques, il semblerait, d'après moi, que celui qui a la flèche et qui s'en vient à pleine vitesse, ça pourrait peut-être être aussi dangereux sinon plus que de tourner à droite sur un feu rouge.

M. Gagnon (Jacques): Il est bien clair que vous avez raison si c'était fait de manière, je dirais, généralisée. Ce qu'on fait, c'est que, dans certains cas, ça peut s'appliquer. Je vais vous mentionner un cas. Si vous avez une phase sur un feu de circulation où vous permettez... où il y a des rouges, si vous voulez, aux quatre coins, et puis vous permettez une phase exclusive de virage à gauche. Alors, ça permet aux gens qui virent à gauche... ceux qui sont à droite dans l'autre sens, ils ne sont nullement en conflit avec les virages qui se font dans le même sens. Alors, ça permet d'avoir une flèche en même temps pour le mouvement qui est de l'autre côté avec un mouvement à droite qui n'est nullement en conflit avec les véhicules qui sont en virage à gauche dans le même sens. Alors, le seul mouvement qui est en conflit, c'est la traverse piétons. Donc, il y a des cas particuliers où on dit: La flèche à droite peut s'appliquer. On n'a pas dit que ça pouvait se généraliser, bien loin de là. Mais il faut voir au cas par cas. Ce qu'on dit, par contre, c'est qu'il y a d'autres solutions à la fluidité que le virage à droite sur feu rouge. C'est dans ce sens-là qu'on abordait ce type de solution là. Et puis on a mentionné aussi, pour les bretelles, que ces mouvements-là pourraient être faits dans des cas autoroutiers ou dans des zones rurales, jamais en milieu urbain. On l'amène juste pour dire qu'il y a d'autres solutions. On ne veut pas dire que c'est la seule puis que ça doit être généralisé.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qu'ils font dans des régions urbaines, que ce soit à Toronto, à Ottawa... À New York, eux autres, ils ont dit non. À Toronto et à Ottawa, il y a des intersections où il y a tellement de circulation que c'est interdit.

M. Gagnon (Jacques): Exact.

M. Middlemiss: Mais on voit que, dans des zones semi-urbaines, même des fois, les feux de circulation, on ne les fait pas fonctionner la nuit, on les fait clignoter rouge. Et qu'est-ce que les gens font? Ils arrivent là, arrêtent, tournent à droite, tournent à gauche et même passent à travers; ils arrêtent avant. Donc, en

d'autres mots, c'est un peu dans ce sens-là que peut-être, oui, il y a des endroits où la sécurité des gens pourrait être compromise. Mais ceux-là, on fait l'exception. Il ne faudrait pas que la règle devienne l'exception. C'est tout.

M. Melançon (Pierre-Yves): Si vous me permettez...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Pontiac. M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Melançon (Pierre-Yves): Excusez, madame.

M. Gendron: Rapidement parce qu'on m'a dit qu'il ne restait pas grand temps. J'étais content que le collègue de Pontiac pose la question sur les fameuses statistiques concernant le port du casque. Alors, vous, c'est clair. Vous dites: On est pour le port du casque mais contre une réglementation l'obligeant. Il l'a posée, la question. Je trouve toujours curieux que toutes celles et tous ceux qui en font sont plutôt contre, et quand on leur pose la question très concrètement, et je vous cite, vous, vous avez dit: «Tous les intervenants de la ville et les gens du milieu qu'on a consultés étaient plutôt en défaveur.» Et c'est mon point de vue aussi. Je reste toujours surpris, avec la statistique où on fait accroire qu'il y a 75 %, 80 % des gens qui seraient d'accord pour l'obligation d'une législation pour... Bon. Alors, c'est assez là-dessus. On fera la conciliation à quelque part.

Une voix: Bien oui, François, il faut faire le calcul des bonnes choses.

M. Gendron: Oui, oui, mais, en tout cas. On regardera les statistiques. Moi, c'est sur le virage à droite, parce que...

M. Brassard: Comme vous voyez, le consensus n'est pas fait.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gendron: C'est normal, c'est pour ça qu'on veut avoir votre avis. C'est sur le virage à droite. Moi, sincèrement, j'ai écouté attentivement, et je le dis comme je le pense aussi, moi, je trouve que, lorsqu'on envisage de permettre sur feu rouge un virage à droite, moi, je suis plutôt favorable à ça, je suis plutôt favorable à ça, parce que je trouve que ça correspondrait bien plus au Québec que je connais que ce que j'appelle le Québec urbain où, effectivement, il y a beaucoup d'intersections, où je suis contre. Mais je ne crois pas, puis c'est ce qu'il a touché en dernier, je ne crois pas que l'objectif d'un législateur, c'est de faire une législation pour les multiples cas d'exceptions, là où il y a de la concentration urbaine par rapport au Québec que je connais, vaste, très grand, Québec de base, des régions, où cette réalité-là ne correspond pas du tout à la vraie vie. Et ma question, c'est la suivante, parce que je vous ai écouté religieusement. Vous avez dit ceci, et je vous cite au texte: «Lorsque nous croyons qu'il y a lieu d'augmenter la fluidité de la circulation, nous le faisons.» Ah bon! Je trouve ça logique.

Alors, moi, a contrario, je dis: Pourquoi vous n'auriez pas la même logique? Si le législateur disait: Bien sûr qu'on peut virer sur un feu rouge à droite, sauf dans tous les cas où les milieux concernés sont capables d'attester que ce carrefour-là présente bien trop d'inconvénients, pas pour les voitures — moi, ce n'est pas les voitures qui me dérangent, c'est le piéton puis les cyclistes... Et là, à ces endroits-là, procéder comme vous l'indiquez, avec une flèche ou quelque chose de très clair qui dit: Non, il n'est pas question, c'est trop dangereux, ça. Alors, je ne sais pas si je me fais bien comprendre. Moi, j'aimerais bien mieux l'inverse. Le législateur dit: Le Québec, dans toute sa totalité... Parce que, moi, je vis frontalier à l'Ontario, puis ils le permettent, puis on s'habitue, puis on fonctionne avec ça. Parce que, là, votre exemple de l'Europe, c'est rare que je vais avec mon char en Europe, moi.

• *(17 h 10)* •

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gendron: C'est très rare. Ça fait que ça ne me dérange pas trop. J'aime mieux rester en Amérique. J'aime mieux rester en Amérique... puis en Angleterre, puis en Europe...

Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus. Comment ça se fait que quand, pour des raisons de fluidité, vous le faites... pourquoi on ne pourrait pas le faire pour des raisons de carrefours trop dangereux? La loi le permet, mais, là où les carrefours présentent trop de danger — j'ai le même objectif que vous: protéger la sécurité des cyclistes et des piétons — on dit: No way! pas question!

La Présidente (Mme Bélanger): Une courte réponse, s'il vous plaît.

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Le temps est déjà limité.

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, Mme la Présidente. Je pense que, de façon générale en milieu urbain, quand on vous a dit qu'au début il y avait 4 000 000 de piétons par jour qui circulaient, puis avec 1 700 000 véhicules, il y a donc des conflits qui vont s'établir. Et, avec la Société de l'assurance automobile, on fait une campagne de publicité qui dit, et qui donc vise à sécuriser les piétons en leur disant: Ne traversez pas n'importe où, faites-le au carrefour. Alors là, si, en plus, on ajoutait une législation qui était panquébécoise et qui dise: Tournez à droite sur les feux rouges, sauf quand vous déciderez de faire autrement... Actuellement, si j'ai bien compris, c'est ce que vous nous...

M. Gendron: Sauf qu'en ville les concernés qui seraient capables de porter un jugement, et ainsi de suite...

M. Melançon (Pierre-Yves): Mais ça veut dire que tous les Québécois et les Québécoises qui viendront à Montréal vont avoir l'idée qu'effectivement on peut virer à droite sur les feux rouges, sauf quand ils vont... Donc, on va se retrouver avec toute une série de panneaux. Sauf qu'on commence à avoir de sérieux problèmes de panneaux. Je ne vous parlerai pas du 40 km/h, qu'est-ce que ça signifie que la mise en application de la réglementation du ministère là-dessus, mais sauf qu'effectivement je trouve qu'il y a de la confusion, et je suis plutôt à être d'accord avec la ville de New York de dire non à la question qui est celle-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Melançon, M. Gagnon et M. Richard. Nous vous remercions de votre participation.

Des voix: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va suspendre quelques instants, le temps de changer d'invités.

(Suspension de la séance à 17 h 12)

(Reprise à 17 h 14)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission reprend ses travaux. Nous sommes toujours dans les consultations générales et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous recevons maintenant le Conseil des directeurs de la santé publique, et je demanderais au porte-parole de bien vouloir se présenter et présenter les personnes qui l'accompagnent. Et vous avez toujours le même pattern, comme on peut dire, excusez-moi l'expression, c'est 20 minutes pour présenter votre mémoire et une période de questions de 20 minutes du côté ministériel et de 20 minutes du côté de l'opposition.

Conseil des directeurs de la santé publique

M. Maguire (Robert): Mme la Présidente, mon nom est Robert Maguire. Je viens du 50 autre pour cent de la province, c'est-à-dire dans le comté de Mme Charest et tout près du comté de Mme Doyer. Je suis accompagné aujourd'hui de quatre autres personnes. À ma droite, il y a Mme Daris et Mme Faust. Mme Daris travaille dans un organisme communautaire à Saint-Hubert et Mme Faust est la vice-présidente du Comité de parents du Québec. À ma gauche, Bruce Brown, qui est médecin, qui travaille en santé publique, qui travaille aussi dans les urgences de Montréal; et, à ma droite, Marc St-Laurent, qui travaille en activité physique.

Si vous le permettez, M. le ministre, tout d'abord, je voudrais, au nom de mes collègues de la santé publique, vous féliciter d'avoir osé oser nous présenter un projet de loi n° 12 qui, je suis convaincu, aura des effets sur la santé de la population des Québécois et des Québécoises de façon importante. Les mesures que vous nous proposez, que ce soit au niveau des actions pour prévenir l'abus d'alcool au volant ou encore des mesures pour l'acquisition de permis de conduire, ce sont là des mesures qui sont intéressantes, novatrices et audacieuses, et là-dessus nous voudrions vous en féliciter.

Comme vous pouvez probablement le réaliser par le timbre de ma voix, ce n'est pas nécessairement... ce genre de présentation là n'est pas l'usufruit de tous mes jours. Évidemment, la dernière fois que je me suis présenté en commission parlementaire, je me souviens très bien, Augustin Roy était assis en arrière de moi, c'était en 1992, et la raison pour laquelle j'avais représenté les directeurs de départements de santé publique à ce moment-là, c'est qu'on était venus dire au ministre du côté... du temps, excusez, le ministre Marc-Yvan Côté, que, pour nous, il y avait suffisamment d'investissements dans le domaine de la santé et qu'on devait commencer à faire les choses de façon différente. Évidemment, quand vous nous donnez l'opportunité de venir nous prononcer sur une loi, qui est excellente, et en plus que vous nous donnez l'opportunité d'ouvrir le débat sur le port du casque à bicyclette, je dois vous dire que j'y vois une forme de continuité. À ce moment-là, nous avions dit au ministre: La majorité des décisions qui vont affecter la santé des Québécois et des Québécoises vont probablement... vraiment, les mesures efficaces se prennent le plus souvent, je veux dire, alentour d'une table de conseil d'administration ou d'une table de commission parlementaire qu'alentour d'une table d'opération. J'ai l'impression que les gens qui sont venus vous rencontrer hier, qu'ils soient neurochirurgiens ou praticiens généraux, vous transmettent à peu près le même message.

Évidemment, on se dit: Vous nous proposez des mesures. Pour nous, c'est des mesures qui sont extrêmement efficaces, et, dans ce sens-là, à quelques reprises, on a osé appeler ça des vaccins technologiques pour prévenir les blessures, et je pense qu'il y a des gens qui... Je pense qu'on n'a pas de démonstration à se faire sur toute la question des blessures. Il m'apparaît extrêmement important, si on veut continuer d'améliorer la santé des Québécois et des Québécoises, de mettre en place le plus rapidement possible toutes ces mesures qui vont nous permettre de sauver des vies et surtout de sauver des blessures... ou d'épargner beaucoup de personnes de blessures très, très graves.

Je vais céder la parole à mon collègue St-Laurent qui va vous présenter dans à peu près une douzaine de minutes les arguments qui nous apparaissent les plus importants en regard du port du casque. Par après, Mmes Daris et Faust vous feront aussi une présentation d'un certain nombre d'éléments qu'elles voudraient vous soumettre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. St-Laurent.

M. St-Laurent (Marc): Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Je voudrais vous faire remarquer que vous avez 20 minutes en tout pour la présentation.

M. St-Laurent (Marc): Oui, effectivement. Comme le soulignait M. Maguire, le projet de loi n° 12 tel qu'il est formulé actuellement, il nous apparaît extrêmement profitable pour permettre de sauver des vies au Québec. Les mesures qui sont là, on y adhère pleinement. On pense notamment au permis de conduire progressif, aux mesures pour réduire l'alcoolémie, et j'en passe. Notre propos et celui vraiment sur lequel on veut accentuer, c'est la question d'une mesure qui n'est pas inscrite au projet de loi et qui suscite un vif débat, c'est la question du port obligatoire du casque de vélo. Le débat est animé, les positions semblent campées autour d'arguments pour lesquels il subsiste des ambiguïtés. En raison de l'importance de cette mesure et du fait qu'elle n'est pas incluse dans l'actuel projet de loi, on pense important de chercher à rétablir des faits.

• *(17 h 20)* •

D'entrée de jeu, nous réaffirmons que le port du casque doit s'inscrire dans un plan global de la sécurité des cyclistes. Pour les cyclistes, l'amélioration de la sécurité s'effectue en ayant recours à un ensemble de mesures. Le port du casque de vélo, le respect du Code de la sécurité routière et le développement des infrastructures cyclables sont les mesures les plus significatives pour obtenir une protection efficace. Ces différentes mesures font déjà l'objet d'efforts appréciables. Notamment, l'engagement gouvernemental pour le développement des infrastructures cyclables s'est concrétisé en 1995 par la Politique sur le vélo du ministère des Transports et par la mise en oeuvre de la Route verte. Le ministère des Transports a fait un travail important dans ce dossier en adoptant les normes d'aménagement cyclable, en outillant chacune de ses directions territoriales pour la mise en oeuvre des aménagements et en y consacrant un budget de plus de 2 000 000 $ au cours de la première année.

Pour le port du casque de vélo, des progrès importants ont également été enregistrés. Au début de cette commission parlementaire, le ministre a rappelé qu'il ne s'agissait pas de savoir si le casque est suffisamment efficace ou si le problème des blessures à la tête des cyclistes est suffisamment important, puisque ces aspects de la question ont été clairement démontrés. Selon le ministre, la question est plutôt de savoir si le Québec est suffisamment mûr pour s'engager dans une législation. Devons-nous promouvoir ou contraindre? Pour voir plus clair, on croit qu'il y a quatre ou cinq aspects qui sont ambigus et on veut intervenir sur ces points. Il s'agit des limites à la promotion, des contraintes d'application du Code de la sécurité routière, des effets d'une législation sur la pratique du vélo, de l'accessibilité du casque pour la population et, enfin, du taux du support de la population pour la législation.

La limite à la promotion. Des efforts de promotion importants ont été consentis depuis 1989 par la Société de l'assurance auto et le réseau de la santé. Alors que le taux de port du casque se situait à aussi peu que 5 % à la fin des années quatre-vingt, il est passé à 19 % en 1993, 22 % en 1994, 25 % en 1995 et, cette année, il a chuté à 24 %. Le Québec est donc au début d'un stade de plafonnement. Cette tendance au plafonnement du taux de port volontaire du casque est semblable à l'expérience australienne qui a vu son taux volontaire de port du casque plafonner à 30 % après 10 ans d'activités de promotion. Ce phénomène n'est pas unique au vélo. Il fut également observé pour d'autres mesures, telle la ceinture de sécurité au début des années quatre-vingt au Québec. En fait, les différentes expériences montrent que les stratégies éducationnelles déployées pour accroître le port du casque de vélo ont un impact limité. Si on souhaite obtenir un taux de port du casque élevé, on doit nécessairement faire appel à une législation.

Mais qu'en est-il de l'applicabilité d'une telle loi? Plusieurs États américains, l'Australie, la Nouvelle-Zélande ont adopté une législation sur le port du casque et, sans avoir à exercer des efforts importants, ont réussi à obtenir un taux de succès. Nous croyons que le taux de conformité d'une telle mesure au Québec serait semblable. Des activités de renforcement réalisées dans un contexte de ressources limitées pourraient permettre de maintenir un taux de 80 %, et même le faire progresser. Les activités de renforcement qui sont proposées s'intègrent dans une stratégie qui vise à accroître la visibilité des interventions policières. Alors, on parle des programmes d'application sélective. On connaît les «pas alcool», on connaît les «pas ceinture». La même chose est possible dans le cas du vélo.

D'autre part, les interventions sur le port du casque pourraient être menées de pair avec des activités visant le respect du Code de la sécurité routière. En termes d'interventions policières face aux cyclistes, des policiers sont venus ici, devant cette commission parlementaire, et sont venus réaffirmer que le Code peut et doit s'appliquer pour les cyclistes. Certains correctifs sont nécessaires pour faciliter l'application du Code, on en convient. Cependant, pour l'essentiel, on constate que le succès de l'intervention policière est tributaire de la priorité qui est consentie par la direction du corps policier. Faire des opérations vélo seulement quand les équipes de travail ont du temps, cela ne donne pas beaucoup de résultats. Dans les faits, l'application du Code chez les cyclistes, c'est une question de priorité.

Au printemps, la ville de Montréal a réalisé une campagne de répression auprès des cyclistes, et nous en avons entendu parler. C'est possible; on peut en faire. Dans le Bas-Saint-Laurent, un projet similaire a permis d'obtenir des changements significatifs dans les comportements des cyclistes, et ce, par l'entremise de mesures scientifiques qui nous montrent effectivement qu'il y a

des résultats probants. Alors, quand on nous dit qu'on ne peut pas légiférer sur le port du casque parce que le Code n'est pas applicable, nous, on croit à ce moment-là que c'est un faux débat. Les solutions pour l'application du Code chez les cyclistes sont connues; il s'agit de les appliquer. Et je pense qu'il ne faut pas oublier que si les gens viennent dire que le Code chez les cyclistes ne s'applique pas, alors que font les cyclistes sur la voie publique? Concrètement, l'introduction d'une loi sur le port obligatoire du casque de vélo exige d'adopter une démarche d'implantation progressive. Nous croyons que la législation doit être adoptée maintenant, mais avec une promulgation dans un délai de deux ans.

Certains nous diront que l'adoption d'une législation sur le port du casque va entraîner une réduction de la pratique du vélo au Québec. Selon les résultats observés dans l'État d'Australie, la tendance à la hausse de la pratique du vélo s'est poursuivie. On convient que chez les adolescents il y a une baisse de pratique. Par contre, les communications que nous avons eues avec l'Australie montrent qu'un ensemble de facteurs ont eu des répercussions, notamment le patin à roues alignées, l'abaissement de l'âge pour l'obtention du permis de conduire chez les jeunes en Australie. Donc, ce n'est pas uniquement l'introduction d'une législation sur le port du casque qui a pu avoir cet effet.

Au Québec, un sondage effectué pour la SAAQ indique que 88 % des cyclistes qui ne portent pas toujours un casque continueraient de faire du vélo aussi souvent qu'avant advenant l'adoption d'une loi obligeant le port du casque. Comment pouvons-nous concilier le résultat de ce sondage avec la réaction des différents groupes cyclistes qui se sont présentés devant cette commission? La réponse se trouve dans l'analyse des habitudes de cyclistes. Au Québec, le profil de la pratique des cyclistes et le taux de support à la loi montrent que les cyclistes les plus réfractaires à la loi sont ceux-là mêmes qui utilisent le vélo le plus souvent et qui ont les comportements les plus téméraires. Ce groupe de cyclistes, environ un cycliste sur cinq, ne cessera pas de faire du vélo. L'analyse de leur comportement suggère plutôt qu'ils défieront la loi au même titre que leur non-respect des arrêts ou du Code de la sécurité routière. Quant aux cyclistes occasionnels, compte tenu de leur taux de support élevé à la loi, il est possible qu'en raison de leur irrégularité dans l'utilisation du vélo ils seront enclins à retarder leurs sorties à bicyclette jusqu'au moment où ils se seront procuré un casque.

Vous vous demandiez, lors de l'ouverture de cette commission parlementaire, si le Québec est mûr pour une législation sur le port du casque. D'après nous, les conditions sont favorables actuellement à l'introduction d'une législation. Des sondages effectués par la SAAQ entre 1993 et 1996 révèlent que plus de 75 % de la population est favorable à l'obligation du port du casque. Cyclistes ou non cyclistes, jeunes ou adultes, parents, tous sont en faveur d'une loi, dans une proportion de huit personnes sur 10.

Enfin, suite à l'opposition visible de certains groupes cyclistes durant la période estivale, nous avons voulu savoir si les intentions de la population sont demeurées semblables. Un sondage a donc été réalisé à la fin de juillet dernier par la firme SOM auprès de 1 004 Québécois adultes. Ainsi, malgré une presse défavorable, plus des trois quarts des répondants sont tout à fait ou plutôt d'accord à ce que le port du casque de vélo soit obligatoire pour tous les cyclistes. Ce sondage corrobore les autres sondages réalisés depuis 1993 par la SAAQ et indique une intention ferme — c'est huit personnes sur 10 — de voir une loi sur le port du casque.

Les débats sur la place publique, principalement occupés par les tenants du libre choix, ne sont donc pas représentatifs de la volonté populaire. En fait, on comprend que, même si l'option du libre choix est nettement minoritaire dans les sondages, les représentants de ce groupe se sont davantage mobilisés, car une législation signifie pour eux une perte de liberté. En tant que société démocratique, leur opinion est importante et doit être considérée dans le débat. D'ailleurs, c'est en partie par respect pour ce segment de la population que nous suggérons un délai de deux ans avant la promulgation de la loi.

Cependant, il faut aussi considérer l'expression de la majorité populaire. La législation pour le port du casque doit être adoptée. L'expression de la majorité, c'est l'appel à une plus grande sécurité pour les cyclistes. C'est aussi le besoin des familles et des parents d'améliorer la sécurité pour les enfants et les adolescents. La majorité est souvent silencieuse aux yeux du grand public. L'expression de celle-ci se fait de façon indirecte par l'entremise d'intermédiaires. À ce chapitre, la santé publique joue un rôle particulier en représentant le point de vue des victimes. D'autres groupes peuvent aussi refléter le pouls de la majorité. C'est le cas de plus de 460 organisations qui se sont exprimées par voie de résolution en faveur de l'adoption d'une loi provinciale rendant obligatoire le port du casque cycliste. On y trouve des organisations de tout ordre: des regroupements de cyclistes, associations médicales ou professionnelles, municipalités, et bien d'autres: la CEQ, l'Ordre des infirmières du Québec, Les Cercles de fermières, la Fédération des comités de parents du Québec, la Fédération des éducateurs physiques, pour ne nommer que quelques-uns. Par la voix de ces organismes, c'est l'expression d'une volonté populaire pour un engagement sans équivoque du gouvernement pour la sécurité des cyclistes qui est ainsi exprimée.

Si vous le permettez, nous souhaitons rendre plus concrète cette expression de la volonté populaire en accordant quelques minutes à des représentants de deux organismes, Mme Lyn Faust, vice-présidente aux communications de la Fédération des comités de parents du Québec, ainsi que Mme Odette Daris, bénévole pour Aubaines NDA. Madame.

• *(17 h 30)* •

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Faust.

Mme Faust (Lyn): Mme la Présidente, M. le ministre, MM. et Mmes les députés, la Fédération des comités de parents de la province de Québec regroupe 40 000 parents au sein de 3 300 comités d'école, tant au primaire qu'au secondaire, et ce, dans toutes les régions du Québec et toutes les classes sociales. Notre organisation, la Fédération des comités de parents de la province de Québec, prend position en faveur de l'adoption d'une loi provinciale rendant obligatoire le port du casque protecteur pour tous les cyclistes et, en conséquence, demande au gouvernement du Québec de modifier le Code de la sécurité routière afin d'étendre l'obligation du port d'un casque protecteur à toute personne prenant place sur une bicyclette. La Fédération des comités de parents de la province de Québec appuie l'initiative parrainée par la Direction de la santé publique dans sa demande de réglementation sur le port obligatoire du casque pour tous les cyclistes. Nous croyons que cette mesure législative permettra d'accroître la sécurité chez les cyclistes.

Mme Daris (Odette): Mme la Présidente, M. le ministre, MM., Mmes les députés, situé dans un quartier défavorisé, notre organisme, Les Aubaines NDA, est un comptoir vestimentaire pour les familles à revenus modestes. Notre organisme a participé au programme d'accessibilité du casque de vélo pour les familles à revenus modestes ayant des jeunes âgés de cinq à 12 ans. Nous avons eu une excellente réponse de ces familles. Nous, les bénévoles des Aubaines NDA, nous sommes impliqués dans ce programme parce que la sécurité à vélo est importante. Le casque peut prévenir bien des malheurs aux familles parce qu'il protège la tête contre les décès et les blessures. Nous en sommes tellement convaincus que notre organisme, tout comme les 500 autres organismes, nous demandons de rendre obligatoire le port du casque de vélo pour tous les cyclistes au Québec dès maintenant. Nous choisissons, MM. et Mmes les élus, le cyclisme en sécurité plutôt que la souffrance, les blessures et les décès dus à la négligence, un manque de sécurité.

Mme Faust (Lyn): MM. et Mmes les députés, on vous présente la résolution de la Fédération des comités de parents de la province de Québec ainsi que celle des Aubaines NDA et celle des organisations, qui vous demandent une loi qui oblige le port du casque de vélo. Je vous dépose ces documents.

M. St-Laurent (Marc): Merci. Alors, pour le Conseil des directeurs de la santé publique, considérant la qualité de la preuve scientifique sur le sujet telle que présentée devant cette commission parlementaire et compte tenu des intentions fermes émises par une multitude d'organismes et par la population en faveur du port obligatoire du casque de vélo, nous recommandons au gouvernement d'inclure le port obligatoire du casque de vélo au projet de loi n° 12. En accompagnant cette disposition d'une campagne de promotion importante et avec une législation, vous pouvez compter sur la collaboration de la santé publique pour contribuer aux campagnes promotionnelles.

Pour nous, cette obligation du port du casque ne devra surtout pas signifier une réduction des investissements pour les aménagements cyclables. Selon nous, la sécurité des cyclistes passe par la mise en oeuvre d'un ensemble de mesures, dont le respect du Code de la sécurité routière. Ainsi donc, en prévoyant l'accès graduel à la conduite des véhicules routiers, le renforcement des dispositifs pour contrer la conduite avec facultés affaiblies, la saisie du véhicule chez les délinquants routiers et en ajoutant le port obligatoire du casque cycliste, nous croyons que le projet de loi n° 12 contribuera grandement à réduire le bilan des traumatismes routiers au Québec. Voilà donc les principaux aspects qui ont motivé notre démarche aujourd'hui auprès de cette commission parlementaire. Merci.

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. St-Laurent. M. le ministre. Alors, avant, le document est considéré comme déposé à la commission.

M. Brassard: Mesdames, messieurs, je voudrais vous remercier de votre présence et de votre témoignage devant cette commission. Votre point de vue vient évidemment s'ajouter à d'autres sur cette question du port du casque obligatoire. Je prends acte aussi de votre appui aux autres dispositions du projet de loi n° 12, qui vont rendre plus sévères les dispositions de la loi, en particulier concernant la conduite avec facultés affaiblies et l'obtention d'un permis de conduire.

Le problème que nous avons comme commission parlementaire, un des problèmes concernant cette question-là, c'est la dimension du plafonnement du taux du port du casque. Là, il y a des groupes qui défilent, Vélo Québec en matinée, d'autres également qui viennent nous dire: On est à 25 %, ce n'est pas un plafond, on peut encore augmenter, hausser de façon substantielle le taux de port du casque par l'incitation, la sensibilisation, la promotion, l'éducation, les campagnes bien montées, bien articulées; 25 %, c'est loin d'être un plafond, on peut monter ça à 30 %, 35 %. Il y en a même qui nous ont dit: Par la promotion, 50 % est un objectif qui est atteignable. Et puis il y en a d'autres aussi, et vous faites partie de ce groupe-là, qui viennent nous dire: Le maximum est atteint. Par la voie de la promotion, de l'incitation, on ne peut plus aller plus loin. On est à 25 %, ça ne bougera pas tellement. Il faut une loi, il faut obliger.

Il y a un problème. Où est la vérité? Est-ce qu'on plafonne ou est-ce qu'on peut aller encore pas mal plus loin, par le biais de la promotion et de l'incitation, pour ce qui est du taux du port du casque? Qu'est-ce qui vous fait dire — j'aimerais avoir votre réponse là-dessus — que 25 %, c'est un plafond, et qu'on aura beau faire ce qu'on veut en termes de promotion, de

campagnes, investir de l'argent dans la publicité, faire des actions ou des interventions dans les milieux scolaires, on aura beau faire une grande campagne de promotion, de publicité, d'éducation, ça ne bougera plus, le taux de port du casque a atteint son plafond, son maximum? Qu'est-ce qui vous fait affirmer ça avec conviction?

M. Maguire (Robert): Là-dessus, M. le ministre, ce qu'on pourrait peut-être répondre dans un premier temps... Et je ne sais pas ce que la réponse vaut, mais je vais l'essayer. Il y a eu d'autres campagnes qui ont été faites aussi sur d'autres sujets, que ce soit la drogue, que ce soit le tabac, et on constate, dans la majorité de ces situations-là, qu'il y a aussi des plafonnements. Maintenant, votre collègue, Mme Charest, qui a déjà travaillé avec nous sur un dossier comme celui-là, se rappelle certainement très bien qu'au niveau des mesures qui sont les plus efficaces, la littérature américaine et européenne nous dit souvent que les mesures... Je veux dire, à un moment donné, dans la majorité des expériences qui ont été tentées, ces plafonnements s'atteignent, et une bonne journée il faut qu'on en arrive à passer une loi. «C'est-u» 25 %? «C'est-u» 38 %? «C'est-u» 40 %? Là-dessus, je vous dirai que je n'oserais pas, moi, personnellement, aventurer un chiffre. Il y a peut-être des gens qui m'accompagnent qui peuvent s'aventurer sur un chiffre. Je ne pense pas qu'on pourrait s'aventurer sur un chiffre.

Et, dans ce sens-là, c'est un peu à ce niveau-là qu'on vous dit: Nous, on est prêts à se donner encore deux ans, y mettre un certain montant d'argent. Malgré tout ça, il faut bien voir dans quel contexte économique on vit actuellement. Allons-y, donnons-nous deux ans, voyons ce qu'on peut faire. Maintenant, nous, on vous recommande de le mettre et de se donner deux ans et puis on verra.

Évidemment, avant de venir en commission parlementaire, je dois vous dire que j'ai essayé de refouiller toutes ces histoires de lois. Est-ce qu'on a trop de lois et est-ce qu'on pousse trop? Mais, fondamentalement, quand on voit ce qui se passe dans les urgences, quand on sait qu'il y a plusieurs jeunes personnes qui vont être blessées de façon irrémédiable et que les taux de succès, jusqu'à date, n'ont pas été tellement fulgurants, dans ce sens-là, moi, je vous dirais que j'aurais plus tendance à passer assez rapidement à une loi.

Et je dois vous dire que — pour ceux qui me connaissent — j'ai eu aussi ma partie de délinquance dans la vie. Je ne les aime pas toutes, les lois. Je pense qu'une loi c'est quelque chose qui vient un peu piler sur ma liberté... mais qui a fait que, le fait de vivre en société, on s'en est donné quelques-unes. Et je pense, et je vous le disais au début, fondamentalement, après 20 ans de pratique en santé publique, pour moi, l'amélioration de la santé des Québécoises et des Québécois va passer par ce genre de mesure. C'est bien plate à dire, c'est un grand acte d'humilité de ma part de vous dire qu'un député, qu'un ministre, que les députés et les ministres ont mauditement plus d'influence que moi pour améliorer la santé du monde. Ça, là-dessus, M. le ministre, c'est très clair.

Donc, dans ce sens-là, moi, comme responsabilité, je vais vous donner le plus d'informations possible. Et je suis bien conscient que ma responsabilité, c'est de vous les donner, ces informations-là, et de vous rappeler le plus fréquemment possible qu'il y a des gens qui vont continuer de mourir au Québec, mais surtout qu'il y a des gens qui vont être blessés gravement au Québec et qu'on aura, veux veux pas, à supporter d'une façon ou d'une autre. Et, dans ce sens-là, à votre question, je ne sais pas ce que c'est, le pourcentage, le chiffre magique, je ne pense pas qu'il y ait grand monde qui l'ait.

• *(17 h 40)* •

M. St-Laurent (Marc): Si vous me permettez peut-être un ajout. C'est reconnu, il y a des évidences théoriques et des évidences empiriques, alors les expériences un peu partout dans le monde qui nous indiquent que la législation doit nécessairement être envisagée à un moment donné si on veut avoir un taux de conformité à une mesure qui soit suffisamment élevé. Alors, quel est le pourcentage? En clair, pour la population, au niveau de la théorie de la diffusion des innovations, il y a des gens qui sont des adopteurs précoces, 25 %, 30 %. «C'est-u» 25 %? «C'est-u» 30 %? «C'est-u» 35 %? Il y a des gens qui sont des adopteurs précoces et puis ils sont capables de déceler les choses qui sont importantes, ils adoptent plus rapidement un comportement. Il y a un autre bloc, environ 50 % des gens, qui, eux, attendent d'avoir un signal clair par la société. Ceux-là, ils attendent que ce soit une loi, ils attendent de se faire dire: Oui, c'est ça, le comportement qu'il faut que vous ayez. On n'a pas de misère avec ces gens-là, mais on ne les aura pas s'il n'y a pas une loi. Et il y a le dernier bout, environ 20 %, qui, eux, vont être des résistants au changement. On va avoir de la misère avec eux autres, c'est normal, ça fait partie de la «game», comme on dit.

Alors, si on veut avoir un taux de port élevé, avec un taux qui commence à plafonner — on a des indications qui nous le disent, 24 % cette année — ça signifie qu'il faut envisager une législation. L'annoncer maintenant, c'est donner déjà une bonne chance pour faire grimper rapidement le taux de port. Introduire la législation après deux ans, savoir donner la chance aux gens de s'être procurés des casques et d'adopter le comportement sans se sentir bousculés, c'est un peu l'approche qu'on recommande.

M. Maguire (Robert): C'est scientifique, eux autres.

M. Brown (Bruce): La seule autre chose que j'aimerais me permettre d'ajouter, c'est: Passer une loi, ce n'est pas une fin en soi, ça ne va pas enlever la responsabilité de continuer une promotion. On a passé la loi pour le port de la ceinture en, quoi, 1974. Le taux du port de la ceinture, en 1986, c'était quoi? 57 %, 58 % chez nous. Ce n'est pas un grand changement, ce

n'est pas un effet magique, c'est un reflet d'une norme sociale qu'on vise à renforcer, qui ne va pas arrêter toute responsabilité de promotion et de voir à son respect. C'est une continuité dans les actions d'une société qui prône ça comme priorité parmi plein de choix. C'est évident qu'il y a plein...

M. Brassard: C'est évident, mais, dans le fond, ce que je me dis, c'est: Y a-t-il encore une possibilité, sans recourir à la contrainte, d'augmenter de façon substantielle le taux du port du casque? J'ai peut-être tendance à répondre oui, parce que, à partir du moment où les sondages démontrent qu'il y a près de 80 % de la population qui est d'accord avec une loi rendant le port du casque obligatoire, je suppose que ce 80 % de la population est d'accord pour le port du casque, tout simplement. Donc, il y a un large consensus, par conséquent, dans la population pour dire: Le casque est un équipement utile qui augmente la sécurité de celui qui pratique le vélo. Alors, 80 %, ça peut vouloir dire, et on peut peut-être conclure — c'est ça, c'est là, la réflexion — qu'il y a moyen, par l'incitation, d'augmenter le nombre de personnes cyclistes utilisant le casque, puisque c'est tellement perçu comme étant un équipement sécuritaire et utile pour les cyclistes.

Maintenant, à quel moment doit-on envisager le recours à la contrainte, le recours à la loi? J'ai l'impression qu'il faut atteindre un certain niveau, parce que, si le taux est trop bas, on risque de se retrouver avec une loi qui n'est pas respectée du tout. Puis là ce n'est pas vraiment une situation très acceptable pour une Assemblée nationale et des élus, des législateurs, d'adopter des lois dont on sait qu'elles ne sont pas respectées du tout. Ça jette du discrédit sur l'instrument législatif lui-même puis aussi sur les institutions qui adoptent les lois. Alors, vous voyez...

M. Maguire (Robert): Là-dessus, M. le ministre, je vous dirais...

M. Brassard: ...je ne donne pas de réponses encore aux questions, je réfléchis tout haut.

M. Maguire (Robert): Je vous dirais, un peu comme M. Marc St-Laurent a dit tout à l'heure, il y a les théories du changement. Et, là-dedans, je pense qu'on a plafonné un peu. Il y avait un autre monsieur que j'avais rencontré à un moment donné aussi et qui est supposé être un spécialiste des théories du changement, et, lui, il disait, dans le fond... il utilisait — c'est un anglophone — le terme «impetus for change». À un moment donné, on a besoin d'un stimulus pour changer quelque chose. Et c'est un peu dans ce sens-là qu'on vous dit, dans un premier temps, que vous établissiez la norme, que vous disiez que c'est quelque chose qui s'en vient, que vous définissiez un peu les choses. Puis je pense que l'expérience, malgré tout ça, de la ceinture a été un bel exemple. Et on se dit: Si on annonce les couleurs, on va voir ce qui va se passer. Je veux dire, on va probablement monter un peu plus, puis une bonne journée on en mettra un petit peu plus. Moi, je ne suis pas, malheureusement ou heureusement, un législateur, mais je me dis: Fondamentalement, j'ai toujours vu une loi comme étant... Puis je pense que c'est un peu ce qu'on discute, finalement, c'est une forme de consensus social. On se dit c'est à peu près probant — juste excepté celle de l'impôt — mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maguire (Robert): Même ça. Oui, oui, ça dépend de quel côté on est et comment ça se passe. Mais, finalement, je veux dire, il y a une norme sociale. On est en train de se l'établir, la norme sociale. Nous, on vous dit: Ça nous va, essayons juste de le dire, de le nommer puis on verra ce que c'est. Je veux dire, je suis sûr que ça va améliorer déjà les choses, mais donnons-nous... Comme je vous disais tout à l'heure, vous êtes un gouvernement qui a osé oser. Donc, allons-y puis essayons d'aller le plus loin possible dans ce sens-là, définissons les orientations. Et j'ai l'impression que les choses vont se faire. Une bonne journée, je vous enverrai une médaille comme étant quelqu'un qui a fait de grandes choses pour améliorer la santé des gens du Québec.

M. St-Laurent (Marc): J'ajouterais peut-être, M. le ministre...

Une voix: On en inventera une.

M. St-Laurent (Marc): En politique, vous le savez, on lance souvent des ballons d'essai. Je pense qu'aborder la question du casque tel que vous l'avez annoncé dans cette commission parlementaire là, c'est un peu un ballon d'essai. Vous avez voulu voir comment la population réagit. Et je pense, nous, en faisant le sondage, et vous connaissez les sondages aussi en politique...

M. Brassard: Un test, un test.

M. St-Laurent (Marc): Oui. Vous connaissez les sondages aussi. Alors, avec un sondage qui montre que 75 % de la population est en faveur d'une législation, ça veut dire qu'il y a un taux de support qui est fort. Ça veut dire que les gens sont mûrs. Ça veut dire qu'il y a un consensus social. C'est peut-être pour vous — parce que c'est vous qui avez la responsabilité de trancher, de décider — une façon de décoder ce que la population veut vraiment. Il y a les gens qui parlent beaucoup puis il y a les gens qui sont tranquilles puis qui se prononcent entre autres dans des sondages. La lecture de la situation, je cherche à vous la faire de la façon la plus objective possible. Mais, à votre question, la réponse: On pense que le consensus est là, les gens sont mûrs.

M. Brassard: Je vous remercie.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs et mesdames qui vous accompagnaient. C'est un peu comme vous le disiez tantôt, un peu tout le monde veut aller au ciel, mais personne ne veut mourir. C'est un peu ça. Donc, c'est vrai que vous n'avez pas pu répondre au ministre à quel point... Là, c'est 24 %, 25 % de port. Est-ce que c'est trop vite? Vous n'avez pas, disons, les renseignements qui pourraient nous assurer... On va attendre d'atteindre 40 % puis, après ça, on passera une loi. Mais si j'ai bien compris ce que vous nous avez dit: à cause des résultats des sondages, à cause de toute la publicité qu'on vient d'avoir ici, il y a des gens qui se disent: Je suis prêt à porter le casque, mais je ne le ferai pas tant et aussi longtemps qu'on ne passera pas une loi et que tout le monde... Moi, je ne suis pas prêt à être le premier à le faire, mais, lorsqu'on forcera tout le monde, je vais le faire. C'est un peu ça, votre interprétation de la situation.

• *(17 h 50)* •

M. Maguire (Robert): Dans le fond, je ne peux pas me prononcer si c'est 24 %, 28 % ou 32 %, mais ce que je peux vous dire et ce que la littérature nous rapporte, la littérature américaine, canadienne et québécoise, c'est que, à un moment donné, dans beaucoup de mesures de prévention, il y a un moment où on doit passer l'étape de convaincre — si on reprend les termes de la CSST — pour essayer de contraindre un petit peu plus, et je pense qu'on est rendu là. Je pense que je serais malhonnête, devant cette commission-là, de risquer un 24 %, 28 % ou 32 %; on n'a pas ça. Moi, je ne les ai pas, ces informations-là, et je pense que mes collègues ne les ont pas.

M. Brown (Bruce): On peut donner l'exemple de c'était quoi, le taux de port en Nouvelle-Zélande ou en Australie, à New South Wales ou à Victoria avant qu'ils aient passé la loi. Dans les deux cas, c'était entre 26 et 30 %. Donc, c'était le taux de port observé dans ces deux places, qui était parmi les premiers au niveau mondial... qui ont passé la loi qui couvrait tous les âges. Ce n'est pas extrêmement différent de ce qu'on trouve ici à l'heure actuelle.

M. Middlemiss: En Ontario, ils ont passé une loi il y a deux ans. Est-ce que vous avez le taux du port à ce moment-là?

M. Brown (Bruce): Je n'ai pas le taux de port, mais ce matin j'ai trouvé par hasard un article sur un sondage d'opinion publique, qui a été fait soit juste avant la loi, soit juste après la loi, où l'appui à la loi était plus faible qu'au Québec chez les adultes, quand ils ont fait la loi.

M. Middlemiss: Bon, d'accord. Après qu'ils ont passé la loi, là ils ont fait le sondage...

M. Brown (Bruce): Je ne sais pas, je ne me souviens pas si c'était juste après ou juste avant, mais c'est dans cette période, et ça couvrait uniquement le nord de l'Ontario. C'était comme 59 % chez les adultes. Mais ce n'est pas la même question, par exemple.

M. Middlemiss: C'est bien. Sur le port du casque, je pense que vous avez couvert d'un bout à l'autre, vous avez répondu à toutes les questions.

Maintenant, l'alcool au volant, je vous pose la question. On fait encore des campagnes, et, dans la pratique de votre profession, est-ce que vous croyez que les jeunes — là, c'est les jeunes de 16-25 qui semblent être ceux qui ont le plus d'accidents parmi le nombre de personnes qui ont des permis — ces gens-là, les campagnes de sensibilisation... Est-ce qu'ils démontrent qu'ils sont plus sensibles et qu'ils sont rendus un peu plus responsables vis-à-vis l'alcool au volant que d'autres qui sont un peu plus vieux? Est-ce que, dans l'exercice de ça, vous pouvez nous indiquer si vous avez remarqué ça?

M. Maguire (Robert): Là-dessus, il faut peut-être distinguer deux choses. Je pense que, dans le domaine de la prévention, il faut être assez clair entre le fait d'avoir une connaissance, de connaître une chose et d'exercer le comportement idéal qu'on voudrait que les gens aient. Ça, là-dessus, c'est assez évident, pour beaucoup, beaucoup de problèmes de santé, que le fait d'avoir la connaissance n'amènera pas le comportement désiré, que ce soit chez les personnes jeunes ou les personnes les plus âgées. Et, dans ce sens-là — je ne devrais probablement pas dire ces choses-là dans une assemblée comme ça — je veux dire, ça fait 20 ans que je travaille sur les blessures de la route et il m'arrive parfois de passer ma députée sur la route. Donc, probablement que je suis un peu plus délinquant qu'elle. Et j'ai des connaissances, je sais qu'il ne faut pas que je conduise vite, mais finalement...

M. Middlemiss: C'est elle qui conduit vite...

M. Maguire (Robert): Non, non, elle conduit bien, c'est moi qui conduis vite. Ha, ha, ha! Et, dans ce sens-là, je pense qu'il faut faire une distinction. Ce n'est pas le fait d'avoir des connaissances qui va faire qu'on va avoir le comportement désiré. Je pense, là-dessus, il faut être assez clair. Les jeunes, ils le savent. Si on prend, par exemple, les grossesses, les jeunes, ils savent quoi faire pour le devenir ou pas. Maintenant, les gens sont bien informés, mais on continue d'avoir beaucoup, beaucoup de grossesses, c'est des gens très jeunes. Et j'imagine que, pour l'alcool... Je ne sais pas si le Dr Brown a quelque chose là-dessus.

M. St-Laurent (Marc): La perception du contrôle va avoir un effet important. Lorsqu'il y a eu la criminalisation de l'alcool au volant, ça a eu un effet, les gens ont perçu que c'était grave. Ils pouvaient être

conscients que l'alcool pouvait être néfaste lorsqu'on conduit. Mais, du fait qu'il a été criminalisé, ça a ajouté de l'importance. C'est des mesures de ce genre-là qui font souvent la différence.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. C'est sûr que, si je caricaturais un peu, je dirais que la perception qu'on a après avoir écouté beaucoup de mémoires, c'est que les parents et puis les médecins sont pour l'obligation puis les promoteurs du vélo sont contre. Mais il reste qu'il va falloir trancher. Vous nous avez parlé des avantages du casque, et je pense que, là-dessus, il y a une évidence scientifique, tout le monde est d'accord là-dessus. Là où il y a un problème, c'est la relation entre le port du casque et l'obligation de porter le casque. Alors, c'est là qu'est le problème. Il y a des avantages et il y a des inconvénients. Les avantages sont liés à l'applicabilité de la loi. L'obligation, si la loi n'est pas applicable, ça ne donne pas grand-chose, ça ne changera pas grand-chose. Alors, dans quelle mesure c'est applicable? C'est une des choses dont vous discutez.

Ensuite de ça, comme l'a souligné M. le ministre tout à l'heure, l'efficacité d'une loi ne dépend-elle pas du moment où elle est adoptée, dans un cas comme ça? Pour prendre une comparaison un peu simpliste, le chasseur, il tire quand le gibier est en vue, il ne tire pas avant. Alors, est-ce que le fait d'adopter à un moment où la pratique n'est pas assez généralisée, ça reviendrait uniquement à développer une situation où on a une loi magnifique pas appliquée, donc à développer davantage une certaine mentalité de délinquance à laquelle vous avez fait référence tout à l'heure?

Et si je regarde votre tableau à la page 16, j'y vois un certain contre-témoignage. Vous parlez d'un tas d'États qui ont adopté des lois pour obliger le port du casque et vous ne mentionnez que deux endroits où ça a été vraiment positif. Est-ce que c'est parce qu'ailleurs ça n'a pas été positif? Donc, c'est un peu tout ça. Parce que, si on adopte la loi, il faut qu'elle soit utile, il faut qu'elle soit positive, il faut qu'elle ait des effets.

M. Brown (Bruce): Sur la question «Est-ce que c'est parce que ce n'était pas positif ailleurs?», non, c'est parce que c'était là où on a une littérature. On n'a pas escamoté les questions, on n'a pas cherché à cacher des résultats. On a, à l'heure actuelle, 15 États américains, qui couvrent la moitié de la population américaine, chez les jeunes, pas des adultes. On a l'exemple de la Colombie-Britannique où, vous en avez déjà entendu parler, c'est depuis le 1er septembre, et on a le résultat de l'Ontario où c'est pour les 18 ans et moins. Mais on n'a pas d'études, à notre connaissance, qui parlent des analyses qu'ils ont faites dans ces États. On n'a pas cherché à cacher la question, dans ça.

Puis, en ce qui concerne la deuxième question que vous avez posée, c'est un peu regarder la question: Est-ce que le verre est moitié plein ou moitié vide? Ça veut dire: Est-ce que l'État prend une position qui dit que ça reflète une norme sociale de la part du législateur, qu'on va avoir une loi qui vous donne deux ans pour arriver à se préparer à ça? Est-ce que c'est positif ou est-ce que c'est négatif, en termes d'être un reflet de la norme sociale? Et la norme sociale est quelque chose dont, entre autres, les parents usent ou les gens usent pour les aider au lieu de juste la coercition. La partie norme sociale de ma lecture devrait être une partie positive. Puis la partie coercition, qui va arriver après deux ans, devrait ajouter la partie un peu négative à cette promotion. C'est montrer une volonté du législateur avant de sortir la partie coercitive là-dedans. Je le vois d'une manière positive.

Si on prend l'exemple de la Colombie-Britannique, juste avant que la loi soit en application, les mesures qu'on a eues, de taux de port, à Victoria, ont grimpé beaucoup. Et c'était un rapport verbal, on ne sait pas la vérité de ça. Mais c'était une augmentation importante dans une période courte. Je ne sais pas en combien de mois, je n'ai pas la date exacte là-dessus, mais ça a augmenté d'une manière importante avant l'application de la loi comme telle.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné l'heure, ça me prend le consentement des membres de la commission pour poursuivre. Et un deuxième consentement, le député de Viger aurait une question à poser puis il n'est pas membre, puis il ne remplace pas. Alors, est-ce qu'il y a consentement pour les deux demandes?

Des voix: Consentement.

La Présidente (Mme Bélanger): Et le député de Saguenay m'a demandé une petite question aussi. Votre temps est terminé, mais s'il reste du temps de l'autre côté, on va vous le passer.

• *(18 heures)* •

M. Maciocia: J'ai seulement une petite question, si vous voulez. Disons que la question qu'il faut se poser sur le port du casque, moi, je pense qu'elle est très simple et très importante, ça serait: Quel est l'objectif qu'on veut se donner comme société et quel est l'objectif qu'on veut se donner comme gouvernement? Est-ce que c'est le 100 % du port du casque à vélo? Je pense que oui. Je pense que la société, c'est ça qu'elle voudrait. Puis le gouvernement, c'est ça, l'objectif qu'il veut atteindre aussi. Parce que, si tout le monde porte un casque de vélo, je pense que c'est très clair, c'est démontré d'une façon claire qu'il y aura moins d'accidents mortels ou même des blessures graves, et c'est pire qu'un accident mortel. À ce moment-là, il n'est plus question de dire: Est-ce qu'on est plafonné à 25 % ou on peut atteindre 40 %, ou 35 %, ou 50 %? L'objectif est ça. On pensait qu'on ne pourrait jamais l'atteindre

sans avoir une législation qui puisse justement, disons, contraindre. Oui, c'est vrai qu'il faut contraindre à un certain moment pour arriver à cet objectif-là. Et, moi, je me dis, et c'est pour ça que je dis que j'achète probablement votre proposition dans le sens qu'on sensibilise les gens à porter le casque... Mais, en même temps, on leur dit: Ce n'est pas à partir de demain matin que vous allez être pénalisés ou que vous allez avoir des amendes à cause que vous ne le portez pas, on va vous laisser un laps de temps de deux ans. Et, moi, je dis que le ministre devrait vraiment réfléchir à ça. Je connais très bien le ministre et je sais qu'il va le faire, et j'en suis profondément convaincu.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maciocia: Non, mais c'est réel, parce qu'il y a beaucoup de parents — et je le dis avec la franchise la plus... — qui disent que probablement il faudrait aller dans ce sens-là d'obliger le port du casque. Et c'est le moment de le faire étant donné qu'on est en train de changer probablement la loi. Que ça soit deux ans, trois ans ou 18 mois, ça ne change pas la question, six mois de plus ou six mois de moins. Mais, M. le ministre, je pense qu'il faudrait y aller. C'est mon commentaire sur la position que vous avez adoptée tout à l'heure. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Y a-t-il des commentaires sur ces commentaires?

M. St-Laurent (Marc): Si vous me permettez, je dirais: Oui, c'est ce qu'on souhaite, nous, un port du casque à 100 %. Quant à l'intention du gouvernement, derrière ça, on pense que le message qui doit être décodé au sein de la population, c'est une sécurité accrue pour les cyclistes. Et, on l'a affirmé dans notre mémoire, on ne veut pas que la sécurité soit perçue comme étant juste la question du port du casque. On veut que la population puisse sentir qu'on met des énergies pour le port du casque, qu'on le signifie clairement, qu'on met les argents pour des aménagements cyclables, qu'on gère les deniers publics efficacement et qu'on applique le Code de la sécurité routière.

Si vous dépensez des fortunes à faire des campagnes de promotion pour aller chercher 1 % de taux de port supplémentaire, c'est questionnable. Si, par contre, on met l'argent pour faire des infrastructures cyclables, pour avoir un taux de port du casque accompagné d'une législation et en réalisant le contrôle, au niveau du Code de la sécurité routière, on va avoir eu comme signal que le gouvernement veut que les cyclistes agissent et puissent être en sécurité. Je pense que c'est un peu ça qui se dégage, en termes d'intention, en arrière de notre présentation.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay, une petite...

M. Gagnon (Saguenay): Merci, madame. Plusieurs des intervenants ont fait des observations sur le niveau de résistance que les usagers de la bicyclette peuvent avoir à l'égard du port du casque. Et je me demandais s'il n'y avait pas un parallèle — puis si vous avez fait des recherches à ce niveau-là — à établir avec l'introduction du port du casque chez les motocyclistes au début des années soixante-dix, où on constatait chez les usagers un niveau de résistance élevé aussi. Est-ce que vous avez regardé ça?

M. St-Laurent (Marc): C'est le même scénario, en fait. Le port du casque chez les motocyclistes à cette époque-là, l'introduction de la ceinture de sécurité dans les années quatre-vingt, c'est toujours le même pattern, il y a des gens qui réagissent.

M. Brown (Bruce): Je n'ai pas les chiffres là-dessus, mais je crois que leur position, chez l'ensemble des motocyclistes, était beaucoup plus importante que celle qu'on trouve chez la population maintenant. Je n'ai pas les chiffres en tête. J'essayais de me souvenir loin en arrière, mais je crois que l'appui qu'on a, de 80 % ou autour de 80 % des cyclistes, à l'heure actuelle, c'est beaucoup plus fort que l'appui qu'on a eu chez les motocyclistes lors de l'adoption. Mais il faut que je regarde là-dessus.

M. St-Laurent (Marc): Mais, si on regarde aujourd'hui, on ne questionnerait pas la pertinence du casque pour les motocyclistes ou de la ceinture de sécurité chez les automobilistes.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, messieurs, nous vous remercions. Mesdames, qui étiez présentes tout à l'heure, nous vous remercions aussi de votre participation.

La commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 18 h 5)