



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 (9)

Le jeudi 7 novembre 1996 — N° 40

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 jeudi 7 novembre 1996

Table des matières

Auditions

Association des médecins d'urgence du Québec (AMUQ)	1
Le Tour de l'île de Montréal	13
M. Thomas DeMarco	24
M. Lawrence Lord	28
Excell Technologie	31
Mouvement carrossiers Québec	37
Comité d'action politique motocycliste (CAPM) et Fédération motocycliste du Québec (FMQ)	44
Club cyclotouriste Vélodyssée	54

Autres intervenants

M. Gabriel-Yvan Gagnon, président
M. Camille Laurin, président suppléant

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. François Gendron
M. André Pelletier
M. Robert Benoit

- * M. Jean Villeneuve, AMUQ
- * M. Pierre Nazair, idem
- * M. Renaud G. Leroux, idem
- * Mme Suzanne Lareau, Le Tour de l'île de Montréal
- * Mme Joëlle Sévigny, idem
- * M. Pierre Larouche, Excell Technologie
- * M. Denis Guay, Mouvement carrossiers Québec
- * M. Raymond Royer, idem
- * M. Pierre Bouchard, CAPM
- * M. Serge Huard, idem
- * M. Marc Saint-Laurent, FMQ
- * M. André Faivre, idem
- * M. Richard Marcil, Club cyclotouriste Vélodyssée

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 7 novembre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Dix heures dix minutes)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la séance ouverte. Il s'agit de rappeler d'abord le mandat de la commission: c'est une consultation générale et des auditions publiques 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. Mme Charest (Rimouski) remplace M. Perron (Duplessis).

Le Président (M. Gagnon): Merci. Ça fait que l'horaire de la journée: à 10 heures, nous recevons l'Association des médecins d'urgence du Québec et, à 11 heures, Le Tour de l'île de Montréal.

Les gens de l'Association des médecins d'urgence, si vous voulez bien vous présenter.

Auditions

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

M. Villeneuve (Jean): Certainement. Bonjour, M. le Président de la commission, M. le ministre, Mmes et MM. les commissaires. D'abord, merci de nous avoir invités à participer à cette commission parlementaire. Nous sommes trois représentants mandatés par l'AMUQ, l'Association des médecins d'urgence du Québec, pour apporter notre éclairage particulier dans le dossier du port obligatoire du casque de vélo.

Mon nom à moi, c'est Jean Villeneuve. Je suis médecin, président de l'Association et urgentologue oeuvrant à temps plein depuis trois ans au département d'urgence du centre de traumatologie de la ville de Québec, l'Hôpital de l'Enfant-Jésus. Des accidents de vélo, j'en ai soigné certainement des dizaines cet été. De plus, dans notre hôpital, on est aussi un centre de référence en science neurologique et en traumatologie pour tout l'est de la province, ce qui implique que les traumatisés qui ont besoin de soins tertiaires passent presque tous par notre salle d'urgence. Des accidentés sous toutes leurs formes, incluant les accidentés de vélo, nous en voyons de façon quasi quotidienne, que ce soit en première instance, pour les patients de notre région, ou en référence, pour les patients de la périphérie qui ont besoin des soins spécialisés. Je laisserais maintenant à mes deux collègues le soin de se présenter.

M. Nazair (Pierre): Moi, je suis Pierre Nazair.

Je suis chef du département d'urgence du CHUL, qui est aussi un centre de traumatologie secondaire. Je pratique la médecine d'urgence depuis 11 ans, et effectivement, quotidiennement, l'été du moins, on reçoit des accidentés. Je suis aussi directeur du conseil d'administration de l'AMUQ.

M. Leroux (Renaud G.): Moi, je suis Renaud Leroux, aussi urgentologue, membre honoraire de l'AMUQ, probablement parce que je suis le plus vieil urgentologue dans la province, parce que j'ai démarré la médecine d'urgence avec un de mes collègues, ici, dans la région de Québec, en 1970. Depuis 1986, j'ai expérimenté un autre champ d'application de la médecine d'urgence en préhospitalier et en mesures d'urgence. J'ai été un peu plus connu à la suite de l'étude de la fusillade à la Polytechnique parce que j'ai oeuvré comme expert, avec M. De Coster, dans le groupe d'étude.

Le Président (M. Gagnon): Vous avez 20 minutes pour la présentation.

M. Villeneuve (Jean): Parfait. L'AMUQ, que nous représentons, compte 425 membres actifs. Nous faisons la promotion de la qualité des soins, de l'enseignement et de la recherche en médecine d'urgence. Par nos activités, chaque année nous rejoignons au-delà de 1 000 médecins travaillant à l'urgence dans la province, que ce soit à partir du médecin de famille oeuvrant à temps partiel à l'urgence jusqu'aux urgentologues à temps plein, dont la spécialité est enfin en voie d'être reconnue officiellement.

Les médecins d'urgence ne sont pas les seuls à se prononcer en faveur du port obligatoire du casque de vélo. L'Association médicale canadienne et l'Association médicale du Québec se sont prononcées en faveur il y a de cela déjà deux ans. L'Association des neurochirurgiens aussi s'est prononcée publiquement pour le port obligatoire du casque de vélo à cause, spécifiquement, des gros dommages irréversibles au cerveau causés par des traumatismes mineurs qui sont les plus fréquents et qui sont typiques des accidents de vélo. Les médecins spécialistes en santé communautaire se sont prononcés, eux aussi, en faveur et ont déjà été entendus par vous durant cette commission.

M. Nazair (Pierre): Si on a décidé de s'engager dans ce débat, c'est parce que, dans notre réalité quotidienne professionnelle, c'est pratiquement tous les jours qu'on est confrontés à ces accidentés-là. On les reçoit, on tente souvent désespérément de leur sauver la vie. On est confrontés aussi avec l'annonce du décès à la famille ou tout ce que ça peut impliquer au niveau de drame

familial et personnel. Alors, ça nous semblait, nous, comme une obligation de notre part de pouvoir s'impliquer, compte tenu du fait de notre position un peu privilégiée dans toute cette séquence d'événements qui survient, c'est-à-dire la réception du patient puis les soins initiaux.

On a souvent en tête l'image du jeune cycliste qui se fait heurter par une automobile à 100 km et projeter sur 20 mètres. Il y a cette réalité qui existe, hélas, mais souvent ce n'est pas seulement un casque de vélo qui va le protéger, c'est plus, genre, un type d'armure. Mais j'aimerais vous faire part de différents cas qui ne sont pas survenus en Australie ou nulle part, qui sont survenus au Québec, et souvent à Québec, cet été.

Imaginez-vous François qui a 15 ans, qui a de beaux grands cheveux longs qui volent au vent, qui revient d'une petite soirée. Il est 2 heures — c'est survenu, ça, le 23 juillet dernier — et, tout banalement, il accroche la bordure de rue et tombe sur la tête. Probablement qu'il a perdu connaissance, parce qu'on ne le saura jamais, malheureusement. Mais il réussit à se relever, à se rendre chez lui et il se couche. À 11 heures, son frère se dit: Coudon, François n'est pas encore levé. Il va pour le réveiller, François est très somnolent, il a de la difficulté à parler. Il est amené à l'urgence et on lui trouve, à ce moment-là, un saignement très profondément situé au niveau du cerveau, un 3 X 4 cm qui n'est pas opérable, malheureusement. Dans le courant de la soirée, François se détériore. Il est intubé et, en fin de journée, c'est à minuit qu'à l'Enfant-Jésus on a constaté qu'il avait une mort cérébrale. Le lendemain, on organise la transplantation parce qu'il devient un donneur potentiel.

Alors, vous voyez un peu tout le drame dans cette situation-là qui, avec un accident banal, somme toute, provoque toute une cascade d'événements et un drame familial absolument effrayant. Alors, quand on est confronté à des situations comme ça, on ne peut pas faire autrement que de réagir. Et c'est curieux, parce que, six jours avant, il y a Lucie qui est avec son nouveau conjoint au lac Saint-Charles et elle percute un trou, tout ce qu'il y a de plus banal, dans sa randonnée de vélo, tombe sur la tête, fracture du casque. Mais, malgré tout, le coup est assez important. Elle perd connaissance 15 minutes. Elle va même avoir des convulsions suite à sa commotion cérébrale. Mais, dans les heures qui viennent, elle récupère et, maintenant, elle fonctionne sans aucun problème. Alors, vous voyez un peu, sur un traumatisme initial qui est d'une banalité déconcertante, avec des conséquences qui sont absolument incomparables.

Encore en juillet dernier — ça a été un mois assez pathétique; il faut dire que c'est tellement fréquent, l'été, ici, les accidents de vélo — un monsieur de 63 ans, en pleine forme, qui se maintient en forme et qui est tout fier d'accumuler les kilomètres dans son carnet de route. Il est à l'intersection, ici, Henri-Bourassa et 78e Rue et, alors qu'il fait son feu de signalisation, il est heurté par une automobile sur sa roue

arrière et, ironie, il tombe et se fait une plaie sur son propre vélo. Alors, le patient n'a pas été heurté par l'automobile, mais il a tout simplement fait une chute de son vélo. Là, on comprend un peu la cinétique spéciale des vélos; alors, le monsieur qui s'est joué sur son véhicule. Alors, pauvre homme, il a un coup quand même assez significatif et le cerveau est beaucoup brassé. On note, au niveau du scanner, de nombreuses petites lésions éparses, mais le monsieur survit. Hélas, toutes ses fonctions cérébrales — on entend: mémoire, langage, fonctionnement — sont à ce point altérées qu'il a une perte d'autonomie très importante, et ce monsieur qui était très actif, qui s'enorgueillissait de faire du vélo et d'accumuler les kilomètres, maintenant est en perte d'autonomie importante, et tous les consultants sont d'accord que c'est ces petites lésions cérébrales qui ont entraîné sa perte d'autonomie.

Un, moi, qui m'a fait un peu rire cet été, encore impliquant un véhicule — c'est un autobus scolaire, à ce moment-là — c'est un jeune, un grand mince de 15 ans qui rentre dans l'urgence chez nous en disant: Aïe! j'ai fendu mon casque. Il a les deux portions du casque séparées, mais le garçon est sur pied et nous décrit, presque à la rigolade, son accident.

Alors, vous voyez, de tous ces cas-là qui survivent, ce n'est pas les cas extrêmes où le cycliste est projeté, c'est des accidents qui sont simples, qui sont banals, et en voyant comment le port du casque ou l'absence du port fait une différence absolument saisissante. Et ces patients-là, ces accidentés-là, on les voit, nous, dans notre pratique quotidienne. Alors, c'est pour ça qu'il nous semble absolument évident que le port du casque, dans ces situations-là, a fait la différence entre la vie et la mort, ou des séquelles très importantes. Alors, en tant que médecins, on est très préoccupé par ce moyen très efficace qu'est le port du casque de vélo, et on souhaite ardemment faire promouvoir, justement, par tous les moyens, le port obligatoire du casque.

Alors, en tant que médecins, on est préoccupé; en tant que citoyens, on est préoccupé parce que les conséquences sont très importantes pour l'ensemble de la société; et en tant que parents aussi, on est préoccupé.

M. Leroux (Renaud G.): Oui. À ce chapitre-là, moi, je me sens particulièrement concerné parce que notre enfant, lorsqu'il avait 15 ans — notre plus jeune — a eu un accident de vélo comme ça et a eu un traumatisme crânien important. Il a été comateux pendant près de 24 heures. On l'a surveillé pendant deux ou trois semaines. Un TACO. Finalement, il n'y avait pas de lésion. Mais il a eu des difficultés d'apprentissage dans l'année qui a suivi. Il n'a pas fait son équipe de compétition en hockey; il avait désappris ses techniques de gardien de but et ça a été difficile de récupérer.

Alors, comme parents, ce sont des... Et j'insiste ici sur le caractère incitatif d'une obligation. C'est que, évidemment, comme parents... Il avait son casque. Il ne le portait pas là, mais il avait un casque. Et vous savez comment c'est, les jeunes, quand ça part, hein, ça part,

puis... Bon. Alors, le caractère incitatif de la loi, pour nous comme parents, pour moi comme parent et pour nous comme médecins, est un élément qui est très, très, très important. Ce n'est pas le caractère obligatoire de la loi qui, ici, est important mais le caractère incitatif.

Alors, dans nos urgences au Québec... Et là, pour nous, vous voyez comme on s'acharne pour sauver la vie quand les dommages sont arrivés. Alors, nous, évidemment, ça nous apparaît absolument essentiel de se brancher, je dirais, collectivement sur l'objectif qui est visé. Pour nous, ça va de soi et c'est ce que nous vous proposons, et c'est la réflexion à laquelle nous en sommes venus. C'est que l'objectif, pour nous, de sauver des vies, il doit passer avant tout objectif. Pour nous, c'est le choix que nous avons fait comme groupe, comme médecins et comme association.

● (10 h 20) ●

Donc, l'objectif de sauver des vies, nous le plaçons en tout premier lieu, avant tous les avantages, tous les inconvénients, même les avantages financiers qui sont là. Pour nous, c'est plus important même que les groupes d'intérêts, que tous les intérêts qui peuvent être signalés. Pour nous, c'est une question de placer dans l'ordre les choses qu'on juge importantes, et c'est ce que, nous, on a fait comme réflexion, donc: l'objectif de sauver des vies. Dans nos urgences au Québec, évidemment, de mai à octobre, 50 admissions par semaine et deux décès que nos médecins constatent dans les urgences au Québec, ce n'est quand même pas rien. Dans un centre de trauma comme à l'Hôpital de L'Enfant-Jésus, le vélo arrive au deuxième rang des blessures sportives et de récréation, après le hockey. Et, au hockey, on ne meurt pas. Très rarement, exceptionnellement. Mais, en vélo, on meurt. On est blindé, au hockey; c'est une loi, c'est un règlement, et tout le monde l'accepte. Et ce n'est pas considéré comme une obligation, c'est considéré comme une incitation, une limite avec laquelle on vit, et je pense que les gens ne remettent pas ça en question maintenant. Ils ne voudraient même pas retourner en arrière. Il n'y a pas un parent qui voudrait retourner en arrière.

Donc, c'est quand même un problème important. L'autre réalité qu'il nous apparaît important de signaler ici, c'est que nous estimons que le port obligatoire du casque de vélo par une loi incitative, perçue comme une incitation — et on a toutes les raisons de penser qu'actuellement c'est perçu, dans le moment, comme une incitation, comme la ceinture de sécurité — le port obligatoire du casque de vélo ferait passer à court terme le port du casque de 30 % à 80 %. Et c'est ce groupe-là qu'on vise. C'est ce groupe-là qui, lui, ne posera pas de questions. C'est certain que mon gars, avant qu'il parte, il va avoir son casque, et je vais pouvoir l'inciter comme parent. Et je vais pouvoir lui mettre une limite comme parent, et je vais la mettre. Alors, comme parent, moi, je me sens appuyé comme ça, dans ce sens-là. Et c'est ce groupe-là qu'on vise. Et on sauverait, dans la première année d'application — ça a été montré partout où ça a été

appliqué — 10 vies et 200 hospitalisations. Est-ce qu'on a les moyens, par les temps qui courent, de perdre autant de vies et d'économies substantielles avec beaucoup moins d'efforts et de souffrances que dans le cas des compressions budgétaires? Vous savez, les compressions budgétaires qu'on s'impose collectivement actuellement, qui sont correctes, parce que c'est important, créent des émois et des émotions, des chambardements dans la vie des personnes qui subissent ces compressions-là. Une loi incitative pour le port du casque de vélo, pour nous, pour les opposants, va causer pas mal moins d'émoi et d'émotions que des compressions budgétaires. Alors, est-ce qu'on a ce moyen-là de se permettre ça aujourd'hui?

Nous avons procédé par une démarche scientifique pour arriver à notre position. Nous avons revu toute la littérature scientifique sur le sujet, validé les articles, noté tous les pour et les contre évoqués dans le débat au Québec, dans les journaux. Nous avons retenu que le consensus est mondial sur l'efficacité du casque de vélo — je n'ai pas l'impression que personne ne remet ça en question — qu'il y a également un consensus mondial sur les deux stratégies jugées efficaces. On peut en chercher d'autres, mais il n'y en a pas. On pourra chercher si on veut, mais il n'y en a pas. Les deux stratégies jugées efficaces pour réduire de façon significative le nombre de décès à la suite d'accidents de vélo, c'est la promotion assortie d'une loi obligeant le port du casque. Il n'y a personne qui a réussi à avoir un taux de succès et à sauver des vies de manière significative avec uniquement la promotion. Alors, c'est la promotion associée à une loi incitative, notamment pour les 30 %-80 %. Au-delà de 90 %, ceux-là, il n'y a rien à faire. Il y a toujours des rebelles et des résistants, comme pour la ceinture de sécurité. Il y a un 10 % pour lequel on n'a rien à faire. Mais il faut le voir sur une perspective de population et d'impact sur la population, un peu comme les vaccins, finalement. Et ça, il y a un consensus mondial là-dessus.

Nous nous sommes également donné une approche logique et nous nous sommes donné des principes, nous avons retenu une échelle des principes parce qu'il fallait bien se brancher. Parce que, au démarrage, en partant, en regardant ce dossier-là, ce n'est pas nécessairement évident. Il y a beaucoup de... Le caractère obligatoire d'une loi, se faire forcer à, il y a les libertés... Aller faire du vélo et avoir un casque tout le temps, tu sais, ce n'est pas toujours... Il fallait bien se brancher sur quelque chose. Donc, nous avons fait le bilan des pour et des contre. Nous nous sommes premièrement arrêtés sur le principe de sauver des vies qui doit primer sur tous les pour et les contre évoqués à date; deuxièmement, sur l'obligation de moyens et puis sauver des vies en amont. Nous, on se bat pour... après, quand les dommages sont là, mais c'est beaucoup plus efficace, et on sait bien que ça coûte de 10 à 100 fois moins cher d'intervenir avant qu'un problème arrive qu'après. Alors... Et c'est beaucoup moins d'énergie et beaucoup plus efficace.

Donc, l'objectif de sauver des vies et, deuxièmement, sur l'obligation de moyens. Nous, comme médecins, on vit avec ça tous les jours. Nous, notre contrat avec nos patients et notre contrat avec la population, c'est une obligation de moyens, et notre contrat avec vous, c'est de vous recommander les meilleurs moyens qui existent, qui sont à notre disposition pour sauver des vies. Donc, l'obligation de moyens qui nous incombe. Et on pense que vous, comme décideurs, vous avez également cette obligation-là de moyens. On ne peut pas avoir une obligation de résultat dans ce cas-ci. On ne pourra pas garantir qu'il n'en mourra plus. Il va en mourir encore, c'est bien sûr, c'est l'activité humaine, mais on a une obligation de moyens, de prendre les moyens raisonnables à notre disposition pour sauver le plus de vies possible.

Troisièmement, sur la balance des avantages et des inconvénients. Évidemment, une loi, il faut balancer. Quand on propose un médicament ou un traitement à quelqu'un, nous, on fait ça... ou un examen, on balance toujours les avantages avec les inconvénients et, premièrement, ne pas nuire. Alors donc, il faut toujours que la balance soit positive, et on fait ça régulièrement, tous les jours. Dans ce cas-ci, c'est ce qu'on a fait également, on a fait la balance des pour et des contre. Évidemment, pour nous, la balance des pour est nettement favorable à la balance des contre.

Quatrièmement, sur l'importance de créer dans notre culture québécoise un climat favorable où, lorsque des vies sont en danger, la sécurité prime sur certaines libertés individuelles. Vous savez, ici, on est un petit peu différent des Américains. Aux États-Unis, il va y avoir un accident de voiture, l'auto est finie, complètement démolie, puis là on va se demander: Comment ça se fait qu'il est mort? Ici, au Québec, il va y avoir un accident, bon, l'auto est brisée beaucoup, et: Mon Dieu! l'auto est irrécupérable; Mon Dieu! il a été chanceux de s'en sortir. Alors, vous voyez que c'est deux cultures différentes. Bien, nous, on pense qu'on a à créer un climat dans notre communauté où la sécurité prime sur certaines libertés individuelles, et puis, nous, on pense que ça, c'est important.

Cinquièmement, sur l'acceptabilité de la mesure. On s'est demandé si c'était acceptable, et, évidemment, partout, 80 % des cyclistes et puis de la population au complet est d'accord pour qu'il y ait une loi. Alors, pour nous, ce n'est pas quelque chose qui va faire un gros tollé. Nous, on pense que les risques de ne pas adopter la loi, pour la vie des personnes et même politiquement, sont beaucoup plus grands, à ce moment-ci, de ne pas l'inclure dans la loi que de l'inclure. Compte tenu de toutes les informations, du contexte et de l'état de la situation du port obligatoire du casque dans la communauté, notre perception à nous, c'est que le risque, même politiquement, il est beaucoup plus grand de ne pas l'inclure que de l'inclure.

En conclusion, nous sommes convaincus que la promotion a atteint le maximum de son efficacité et qu'il n'y a rien à gagner et beaucoup de vies, de temps et

d'argent à perdre à n'utiliser que cette stratégie-là seule; que l'obligation incluse dans la loi est la stratégie subévaluée reconnue efficace scientifiquement, et particulièrement pour le casque de vélo. Ce n'est pas vrai pour les autres, pour d'autres situations, mais, pour le vélo, c'est la stratégie reconnue efficace. On ne peut pas en trouver d'autres. Si c'était une armure... Ce serait peut-être bien une armure, mais là ce n'est pas ça, c'est le casque, qu'est-ce que vous voulez, à cause du problème particulier du vélo. Donc, il faut faire passer le port du casque immédiatement à 80 %, puis c'est ce qu'on vise, ceux qui ne vont pas s'opposer puis qui vont écouter le caractère incitatif de la loi.

Il ne s'agit pas ici d'une loi pour une loi mais d'une stratégie efficace reconnue dans le cas spécifique du port du casque. Selon toutes les recherches faites, la même logique ne peut s'appliquer nécessairement à d'autres domaines. Et, enfin, nous sommes aussi convaincus que la stratégie efficace est le port obligatoire, ce qui viendra potentialiser les efforts de promotion qui doivent être nourris intensivement. C'est un peu comme l'association entre deux médicaments: on va donner de l'acétaminophène avec de la codéine, les deux vont pouvoir se potentialiser. Alors, c'est un peu la même chose.

● (10 h 30) ●

M. Villeneuve (Jean): Par conséquent, donc, à cause de tout ce qui vient d'être exposé, nous nous attendons, comme groupe, à ce que le port obligatoire du casque de vélo soit inclus dans le projet de loi dès maintenant. Et, à la perspective qu'il ne le soit pas, nous serions définitivement très déçus.

Merci de votre écoute attentive, et nous sommes disponibles pour répondre aux questions que vous jugerez à propos.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. Villeneuve. M. le ministre.

M. Brassard: Je voudrais vous remercier d'avoir accepté notre invitation et d'être venus ce matin nous faire part de vos positions et aussi de votre expérience. Je pense que vous avez une profession qui vous place en première ligne, je dirais, quand il y a ou des accidents de voiture ou des accidents de vélo. Vous les voyez arriver, les blessés, et même aussi les personnes qui décèdent dans de pareils accidents.

Avant d'aborder la question du casque de vélo, je voudrais quand même vous questionner sur une recommandation que vous faites concernant la conduite avec facultés affaiblies. Vous demandez que l'on inclue dans la loi, qu'on prévoie dans la loi le pouvoir aux policiers de saisir la voiture d'un conducteur, qu'il en soit propriétaire ou non, chez qui il y a doute sérieux ou évidence de conduite avec facultés affaiblies, même quand l'alcoolémie est négative. Ce qui veut dire... J'imagine que dans la pratique de votre profession vous vous rendez compte que — alors qu'autrefois, évidemment, la conduite avec facultés affaiblies, c'était presque toujours

relié à la consommation d'alcool — dans les salles d'urgence, la conduite avec facultés affaiblies, c'est de plus en plus relié à autre chose qu'à l'alcool.

M. Leroux (Renaud G.): Maintenant, avec le PCP, la cocaïne et la mari, ça peut passer facilement inaperçu. Il y a d'autres problèmes médicaux également: quelqu'un pourrait faire une hypoglycémie et donner l'impression d'avoir les facultés affaiblies et d'être en danger, mettre les autres en danger, et avoir une alcoolémie négative. Notamment, notre intervention, c'est beaucoup pour tenir compte, éveiller un peu la réflexion sur les autres drogues que l'alcool qui sont de plus en plus présentes et qui peuvent avoir des effets semblables.

Alors donc, nous, on pense que le policier devrait avoir la possibilité de, lorsqu'il y des signes évidents, qui pourraient être définis... Je pense que ça pourrait se définir assez aisément, de façon objective, lorsqu'il y a des signes objectifs de facultés affaiblies autres qu'une alcoolémie ou un test d'alcool positif, qu'il puisse avoir la possibilité de retirer temporairement. Il ne s'agirait pas ici d'une punition, ou d'une amende, ou de quoi que ce soit, mais, nous, on pense que, quelque part, le policier devrait avoir cette possibilité-là, juste pour protéger la personne temporairement et les autres. Alors, c'est d'éveiller les gens.

M. Villeneuve (Jean): On parle aussi beaucoup de facultés affaiblies, mais il y a les capacités physiques qui sont affaiblies parfois. Les gens nous arrivent en véhicule automobile et ils auraient pu subir des dommages importants. On a juste à penser à des choses banales comme recevoir une graine dans un oeil alors qu'on travaille dans son atelier. Un patient qui perd la vision d'un oeil et qui doit conduire pour se rendre à un hôpital s'expose à des risques importants. C'est quelque chose qu'on voit régulièrement, et on dit: Bien, pour retourner chez vous, monsieur, ça vous prend un chauffeur. Il y a des choses complètement hors du niveau des facultés qui font que la conduite d'une automobile peut devenir périlleuse.

M. Brassard: Mais, en matière de facultés affaiblies, sans donner de chiffres précis, là, c'est quoi, la proportion, selon vous, selon votre pratique, de personnes avec facultés affaiblies autrement que par l'alcool? «C'a-tu» pris une telle ampleur que, finalement, on cible un problème qui occupe moins de place qu'on peut le penser?

M. Leroux (Renaud G.): Oui, j'aimerais vous donner un chiffre précis. Bon, écoutez, le phénomène, notamment, de la mari chez les jeunes est un phénomène croissant — je pourrais vous sortir des chiffres plus précis à ce moment-ci, c'est parce que je ne les ai pas révisés récemment — et suffisamment important. J'ai des chiffres de consultation, notamment à L'Hôtel-Dieu de Québec, où il y a un phénomène inversé actuellement,

c'est la mari et le PCP notamment qui deviennent la raison de consultation chez les jeunes à l'urgence en quantité... presque quotidiennement, je dirais, dans un hôpital comme L'Hôtel-Dieu de Québec, et que la cocaïne, elle, reste à peu près stable chez les adultes. Alors, il y a deux phénomènes: il y a le phénomène du PCP, surtout chez les jeunes, le phénomène de la coke chez les adultes. Et le phénomène du PCP est une courbe croissante, rapidement croissante sur une période de quelques années.

Malheureusement, en termes de nombre absolu, là, je pourrais vous donner des chiffres plus précis, parce qu'on les a, sauf que, malheureusement, je ne veux pas vous donner des chiffres en l'air. Mais c'est un phénomène important — c'est pour ça que, nous, on l'a inclus — qui est croissant dans nos urgences. Et on a des données précises là-dessus, sur des consultations à L'Hôtel-Dieu de Québec, il y a un registre qui est tenu, qui est probant.

M. Brassard: Vous diagnostiquez ce phénomène-là à la suite d'analyses sanguines, j'imagine?

M. Leroux (Renaud G.): Oui, et de l'histoire et de l'examen. Alors, on sait, oui, oui.

M. Villeneuve (Jean): À l'examen physique...

M. Leroux (Renaud G.): À l'examen physique, parce qu'il y a des signes.

M. Villeneuve (Jean): ...un patient qui a consommé du PCP, il a des signes particuliers.

M. Leroux (Renaud G.): C'est des signes particuliers, oui, oui. Confirmés ensuite par l'histoire, ou les amis, ou l'entourage, oui.

M. Villeneuve (Jean): Évidemment, ces drogues-là sont souvent consommées en association avec l'alcool aussi.

M. Brassard: Bien, c'est ça.

M. Villeneuve (Jean): Ça n'élimine pas complètement le fléau de l'alcool au volant puis des patients qui nous arrivent en état d'ébriété à l'urgence. Sauf qu'on s'aperçoit qu'il y en a définitivement qui pourraient passer outre aux mesures de détection usuelles du taux d'alcool et qui ne seraient définitivement pas en état de conduire un véhicule automobile.

M. Brassard: Oui, évidemment, le problème qui se pose, c'est que le test d'alcoolémie, le policier, l'agent de la paix peut le faire immédiatement puis faire le constat. C'est objectif. Et, à ce moment-là, il peut saisir le permis, saisir le véhicule, bon, procéder. C'est plus difficile avec les consommations de drogues.

M. Leroux (Renaud G.): Bien, c'est une excellente question. Maintenant, nous, on pense que, sur le plan strictement clinique, à l'aide de petits tests objectifs qui pourraient être développés, le policier... D'ailleurs, ils en font déjà: marcher sur une ligne droite. Ils n'ont pas que le test d'alcoolémie. Évidemment, c'est ça qui est le test objectif. Mais ils ont quand même de petits tests qu'ils font passer aux gens, qui sont déjà développés, qui pourraient être revus à la lumière de cette particularité-là liée aux drogues, des petits tests objectifs qu'ils pourraient faire et, si ces tests-là s'avèrent positifs, bien, à ce moment-là, ils auraient le droit de retirer temporairement. Sinon, ils n'ont pas — en tout cas, à ma connaissance, à notre connaissance à nous — le pouvoir, dans le moment, de retirer quelqu'un temporairement pour le protéger. Alors, ça ne serait pas très compliqué. Ça serait peut-être une collaboration que, nous, on pourrait apporter au niveau des petits tests objectifs qui pourraient être menés et qui dépisteraient ceux qui sont à risque de ceux qui ne le sont pas. Ensuite, il y aurait ceux qui sont à alcoolémie positive ou pas. Bien, là, c'est un autre groupe dans ce groupe-là. Et je pense que ça serait assez facile.

M. Villeneuve (Jean): De ce côté-là aussi, les compagnies en biomédical ont développé quand même des petits tests faciles qui se font sur un échantillon d'urine où ils peuvent dépister plusieurs, plusieurs drogues de rue, auxquels on a accès, qu'on pourrait utiliser dans nos urgences aussi. Parfois, pour des questions de coûts, quand c'est des choses nouvelles comme ça qui sortent, c'est plus difficile de justifier ça sur un budget. Mais ces tests-là existent. Puis si on en voit la nécessité, éventuellement, ça pourrait définitivement être recherché puis en trouver un qui serait adéquat pour les besoins qu'on aurait à cibler.

M. Brassard: Oui. En fait, vous conviendrez avec moi que, là, ça mérite réflexion. Mais aller dans cette direction-là, c'est évidemment introduire une part d'arbitraire. C'est donner à l'agent de la paix un pouvoir qui a sa part d'arbitraire. Tandis que le test d'alcoolémie, évidemment, c'est objectif.

M. Villeneuve (Jean): Dans le sens où, nous, on l'avançait, c'était plutôt aussi... De la manière qu'on voyait ça, on ne savait pas si on devait se prononcer sur ça, mais l'agent de la paix qui fait ce constat-là, s'il considère qu'il est inapte à conduire un véhicule automobile, pourrait aussi soit suggérer ou imposer une consultation médicale, si le patient est inapte à conduire son véhicule. Je ne sais pas comment ça pourrait s'orienter, vous connaissez ça mieux que nous, mais, si le patient a un comportement dangereux pour lui-même ou pour autrui, peut-être que c'est une raison de consulter en urgence à ce moment-là.

• (10 h 40) •

M. Leroux (Renaud G.): C'est de trouver une façon... En tout cas, nous, on trouvait important

d'éveiller un peu la réflexion sur cette nouveauté-là qui est croissante.

M. Brassard: Oui, tout à fait. Non, je pense que c'est une contribution fort utile que vous faites là à ce sujet-là, on va y réfléchir.

Le port du casque, très simplement. Si je comprends bien, vous dites qu'il faudrait adopter une loi qui le rendrait obligatoire, mais, en même temps, pendant trois ans, dans les trois années qui suivent, faire de l'incitation et de la promotion. Donc, se servir de la loi comme d'un élément incitatif.

M. Leroux (Renaud G.): Un potentialisateur de la promotion.

M. Brassard: Et vous pensez que ça aurait de l'effet?

M. Leroux (Renaud G.): Nous en sommes sûrs. Aux endroits où ça a été fait, c'est ce qui s'est passé. Dans la première année, même en Australie où la loi a été adoptée alors que ça faisait 10 ans qu'ils faisaient de la promotion à tous les niveaux, les groupes d'âge, etc., ils n'ont jamais réussi à monter en haut de 50 %. Il n'y a personne qui a réussi à monter en haut de 50 %. Dès que la loi vient appuyer la promotion... C'est un peu la même chose que la ceinture de sécurité. C'est ce qui s'est passé ici dès qu'il y a eu la loi avec la ceinture de sécurité. La promotion seule ne marchait pas. Elle marchait, mais pas suffisamment. Dès qu'il y a eu la loi, ce qui n'était pas... Moi, je ne perçois pas le port de la ceinture de sécurité comme une obligation. Je suis donc dans le 30 %-80 % qui embarque dans l'affaire. Alors, c'est un peu la même chose. Alors, dans la première année, on va sauver, l'an prochain, 10 personnes qui ne mourront pas. C'est comme ça. Alors, ça, c'est démontré. Et il n'y a aucune raison de penser que ça va être différent ici. Alors, c'est quand même important et c'est pour ça, nous, qu'on est là pour se...

M. Brassard: Dès la première année, en Australie...

M. Leroux (Renaud G.): Dès la première année.

M. Brassard: ...est-ce que vous savez quelle a été la croissance?

M. Leroux (Renaud G.): Oui, 30 %, 40 %. On en a sauvé entre 30 % et 40 %, de gens qui mouraient et qui ne sont pas morts. Ici, ça fait 10 personnes. Alors, l'an prochain, il y en a 10 qui ne mourront pas. Ce n'est pas rien. Puis il y a 200 hospitalisations qui ne se feront pas.

M. Brassard: Par contre, vous dites: La promotion atteint le maximum de son efficacité...

M. Leroux (Renaud G.): Oui. Bien...

M. Brassard: On l'a entamé.

M. Brassard: ...mais, en même temps, vous dites: Vous adoptez la loi...

M. Leroux (Renaud G.): Oui, mais il est difficile à atteindre. Ça, c'est 80 %...

M. Brassard: Bien oui.

M. Leroux (Renaud G.): La promotion seule. La promotion seule. Ce qu'on dit, c'est: La promotion seule actuellement. Nous, on pense que... Bon, il y a une question de... Évidemment, c'est que, là, la loi est en révision, elle est en révision maintenant. Ce n'est pas demain puis ce n'était pas hier, c'est maintenant. Donc, c'est maintenant qu'elle est en révision. Alors, ça, c'est une réalité avec laquelle on doit composer. La question, c'est: Dans la loi, si on attend encore un an, deux ans, puis que là on met ça dans la loi, est-ce que c'est mieux que de mettre la loi maintenant, au moment où est rendue la promotion? Nous, compte tenu de tout ce qu'on a lu et des expériences mondiales, on pense que, dans le moment... et surtout du consensus — il y a 80 % de la population actuellement qui est prête à la recevoir, la loi incitative. Et ça non plus, ce n'est pas rien. Si c'était 20 %, bien là il y aurait de quoi se poser des questions. Ça serait peut-être une bataille en règle. Mais, nous, compte tenu de tout ce contexte-là, du caractère incitatif de la loi puis de l'expérience des autres pays, c'est certain qu'actuellement la loi va avoir son effet compte tenu de la promotion actuelle.

M. Leroux (Renaud G.): ...d'énergie pour 20 % de résultats. Alors, ça, c'est... Mais la loi, dans le moment, avec le taux qu'on a atteint avec la promotion actuellement, c'est 20 % d'énergie pour 80 % de résultats. C'est ça qu'on vise et c'est ça qui est important. Puis ça, c'est perçu par les gens comme une incitation et non pas comme une obligation, par les parents.

M. Brassard: Les trois ans, ça veut dire que, dans votre esprit, pendant trois ans, il y a la loi accompagnée d'incitation, de promotion...

M. Leroux (Renaud G.): Oui, il faut mettre de l'argent là-dedans.

M. Brassard: ...puis, après trois ans, les sanctions s'appliquent. Après trois ans, elle devient...

M. Brassard: Mais là quand vous dites: Une loi à caractère...

M. Leroux (Renaud G.): Effectivement. Un peu comme on l'a fait pour la ceinture de sécurité, finalement. Il y a eu beaucoup de... Là, deux, trois ans, nous, on pense que, trois ans, c'est se donner une marge de manoeuvre qui est raisonnable, qui est intéressante, puis, nous, on pense que l'effet va être le même.

M. Leroux (Renaud G.): 20 %, 30 %.

M. Brassard: Très bien, merci.

M. Brassard: ...incitatif, ça veut donc dire une loi qui ne comporterait pas de sanction, une loi qui dirait: Le port du casque est obligatoire, mais sans aucune sanction?

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. Leroux. M. le député de Pontiac.

M. Leroux (Renaud G.): Non, non, nous, on ne dit pas ça. On dit: Une loi, c'est une loi, puis, par définition, une loi, bien...

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Merci, Drs Nazair, Leroux et Villeneuve. Donc, en d'autres mots, le fait que vous êtes dans les urgences, vous êtes obligés de faire face presque tous les jours à des incidents malheureux dus à des accidents. Votre expérience vous démontre qu'une façon de réduire le nombre de décès, les séquelles mêmes, c'est le port du casque, et ceci, même si on doit, dans un sens, brimer un peu les droits des personnes en les forçant à porter un casque. Donc, vous nous dites que les conséquences de ne pas porter le casque, c'est pire que les conséquences de forcer les gens, de brimer un peu leurs droits.

M. Brassard: À partir du moment où il y a une loi, ce que vous dites, c'est qu'il y a une bonne proportion de la population, parce que c'est une loi, qui va se conformer.

M. Leroux (Renaud G.): C'est ça. L'effet, l'effet incitatif. C'est l'effet incitatif de la loi.

M. Brassard: C'est le conformisme d'une large partie de la population.

M. Leroux (Renaud G.): C'est ça. De 30 % à 80 %. Le reste, les 10 % supplémentaires, on va probablement monter ensuite à 90 % sur quelques années, mais le dernier 10 %, on ne l'a pas encore avec la ceinture de sécurité, on ne l'aura probablement pas non plus avec le port du casque.

Et, aussi, vous êtes réalistes, dans le sens de dire: Je pense qu'on devrait viser — comme un de mes collègues le disait hier — le port du casque par 100 % des gens qui font du cyclisme. Ça, on le devrait, mais on sait que, malheureusement, ça ne se fera pas. Mais, si on ne vise pas ça, si on se contente de 30 % ou de 40 %, à ce moment-là, on va toujours avoir les problèmes que nous vivons aujourd'hui. Et vous croyez que c'est en passant la loi...

Puis une des raisons aussi — je pense que je serais un peu d'accord avec vous si on décidait d'aller dans cette direction-là — c'est que le Code de la sécurité routière, si on regarde un peu, c'est ouvert tous les huit, 10 ans. Donc, si, cette fois-ci, on ne fait pas de prévision de l'avoir dans le projet de loi, les chances sont que ce ne sera pas avant sept, huit ou 10 ans qu'on va revenir pour faire des changements. Dans ce contexte-là, vous nous suggérez de procéder sur ça.

Vous avez indiqué qu'on pourrait peut-être éliminer 10 décès et plusieurs cas d'hospitalisation. Ça, est-ce pour toute la province de Québec que vous parlez?

M. Leroux (Renaud G.): Dans la province, 10 décès puis 200 hospitalisations.

M. Middlemiss: O.K. Ça, est-ce que c'est basé sur...

M. Leroux (Renaud G.): Sur le taux de succès dans les pays qui l'ont fait, qui est de l'ordre de 30 % à 40 %. Alors, si on prend les chiffres, ça nous ramène à 10 puis 200.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Je sais que, plus près de nous, en Ontario, on a passé une loi il y a à peine deux ans, et c'est limité toutefois aux 16 ans et... C'est 12 ans et moins, je crois, hein? Ou 18 ans et moins? D'accord. Est-ce que vous avez eu des résultats? Qu'est-ce que ça a donné au point de vue des résultats concrets? Est-ce qu'on a réussi à éliminer des décès et des cas d'hospitalisation?

M. Leroux (Renaud G.): Malheureusement, nous, on s'est penché là-dessus, il y a des États américains également qui l'ont fait, pour nous, c'est tout à fait incongruent et c'est inefficace. Ce n'est pas la stratégie qui est jugée efficace, c'est strictement une question de stratégie efficace évaluée dans la littérature. Et, d'une manière très scientifique, ce n'est pas sorcier, c'est que la stratégie qui est recommandée, c'est une loi pour tous.

Par ailleurs, c'est très incongruent pour un gouvernement de passer un double message comme celui-là. Les adultes, vous voyez, ne sont pas obligés; les enfants le sont. Quelle incongruence! Comme parents, c'est à peu près la pire affaire qu'on peut faire avec des enfants, et comme gouvernement, c'est à peu près la pire affaire qu'on peut faire avec le monde. Alors, vraiment, ça n'a vraiment pas de sens.

Effectivement, dans l'État américain — je n'ai pas les chiffres pour l'Ontario, on a l'État américain — ce n'est pas très significatif comme efficacité. Puis ça se comprend, ce n'est pas ça qui est reconnu efficace. C'est comme de mettre un casque sur la tête du chauffeur dans une auto, on ne changera pas le décès des automobilistes à cause de ça. Ce n'est pas ça qui est reconnu efficace. C'est typique du vélo, parce que les études ont été faites avec le vélo.

M. Middlemiss: D'accord. Je comprends. Je suis totalement d'accord, moi aussi. Si on est pour avoir une loi, ça inclut tout le monde. Souvent, on prêche par l'exemple aussi, hein. Si on veut que les jeunes fassent quelque chose, on prêche par l'exemple.

● (10 h 50) ●

M. Leroux (Renaud G.): Puis aussi, on n'atteindra pas l'objectif de sauver des vies.

M. Middlemiss: Dans le sens médical, je veux dire, moi, est-ce que le fait d'avoir passé une loi là-bas, il y a eu une réduction, ou est-ce que vous n'avez pas les chiffres qui disent qu'il y a eu une réduction de décès, une réduction de jeunes qui sont hospitalisés?

M. Leroux (Renaud G.): Pour l'Ontario, je ne l'ai pas. Nous l'avons pour certains États américains, que je ne peux pas vous citer par coeur, mais je les ai ici et je pourrai vous les donner. Le taux global pour le groupe d'âge en question, oui, il y a un changement, mais, globalement, l'objectif de sauver des vies n'est pas vraiment atteint d'une manière significative. On n'atteint pas un taux de 30 % à 40 % rapidement. Le pourcentage est nettement inférieur et il s'adresse spécifiquement à un petit groupe. Donc, ce n'est pas... Encore là, c'est l'objectif de sauver des vies. Vous voyez. Dans les cas qu'on a rapportés ici, il y a, quoi, un jeune de 15 ans...

Une voix: Oui, deux petits jeunes.

M. Leroux (Renaud G.): ...deux petits jeunes; les autres, sur cinq, c'étaient des adultes. Et, effectivement, c'est souvent ça. Et il y a des adultes... Dans les séries qu'on a faites, nous, pour relever ces cinq cas-là, c'est beaucoup des adultes. Alors, ça n'a pas vraiment de sens. Vraiment, je ne comprends pas les États qui ont fait ça, là. C'est vraiment... La réflexion, elle n'était pas très avancée, parce qu'il me semble que c'est tellement évident.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que vous avez des données ou des statistiques sur les nombres de décès dans d'autres endroits. Est-ce que c'est des choses que vous pourriez déposer à la commission?

M. Leroux (Renaud G.): Oui. Sûrement, oui. Pour les États qui ont...

M. Middlemiss: Oui.

M. Leroux (Renaud G.): Oui, oui. Sûrement.

M. Middlemiss: Je pense que, sur le port du casque, vous avez pas mal tout couvert en répondant. Maintenant, sur l'alcool au volant, vous avez indiqué que, oui, il y a d'autres problèmes aujourd'hui avec la drogue, et ainsi de suite. Le fait que vous travailliez dans une urgence, avez-vous constaté dans les dernières années que le comportement suite aux campagnes de

publicité contre l'alcool au volant... lequel groupe d'âge a peut-être réussi à saisir le message et changer son comportement? Est-ce que vous avez remarqué, entre le groupe 16-25, chez les jeunes, ou le 25-45, c'est où que le comportement a été le plus facile? Avez-vous constaté qu'il y a eu un changement dans ce sens dans les groupes d'âges?

M. Leroux (Renaud G.): Évidemment, nous, on les reçoit tous. Ceux qu'on reçoit, c'est...

M. Villeneuve (Jean): C'est ça. C'est des questions de statistiques. Puis, nous, notre expérience, si vous nous demandez selon notre expérience...

M. Middlemiss: Oui, votre expérience vécue, là.

M. Villeneuve (Jean): ...l'échantillonnage qu'on a est définitivement biaisé. On reçoit juste ceux qui ont eu des accidents. Alors, on ne peut rien dire sur la proportion de gens qui prennent le volant quand même en état d'ébriété.

M. Middlemiss: Non, non, mais je veux savoir: Dans les accidents, est-ce que vous avez remarqué que, dans ceux qui vous arrivent à l'urgence, il y a un groupe d'âge dont le comportement a changé plus ou s'est responsabilisé plus? Ils ont dit: Regarde, il y a des conséquences graves à l'alcool, donc on devrait...

M. Leroux (Renaud G.): Un comportement qui a changé, c'est chez les jeunes qui prennent moins souvent d'alcool et plus de mari. Ça, c'est un comportement qui est en train de changer, et il faut observer ce comportement-là. Ça, c'est une chose quand même importante à noter. C'est pour ça, nous, qu'on l'a abordée ici. Donc, il faut être assez éveillés là-dessus. Et ça, la mari, bien là, ça donne des effets à peu près pareils mais avec une alcoolémie négative. Parce que, là, les jeunes se sentent un peu la vis serrée, là.

M. Villeneuve (Jean): Vous demandez au niveau de notre expérience? Moi, ça fait trois ans que je suis à l'urgence à temps plein, j'en ai vu de toutes les catégories. Je dirais, probablement plus en bas de 30 ans. Mais, ça, c'est très très personnel comme perception. Peut-être le Dr Nazair, ça fait 12 ans, lui, il a peut-être plus vu les changements avec les campagnes.

M. Nazair (Pierre): Moi, depuis 1985, il y a eu toutes sortes de modifications aussi concernant, de toute façon, le port de la ceinture de sécurité, toutes les campagnes antialcool au volant. J'aurais l'impression que les adultes sont peut-être moins en état d'ébriété au moment de leur accident. J'essaie de me rappeler, 1985, 1986 et compagnie, là. Chez les jeunes, on en reçoit encore malheureusement beaucoup en état d'ébriété, mais, ça aussi, c'est tout en rapport avec une espèce d'état psychologique de l'adolescence où on a l'impression qu'on

peut faire n'importe quoi, qu'on a comme une immunité à cause de la jeunesse et que des accidents, ça ne nous arrive pas.

Il y avait deux jeunes qu'on a reçus il y a quelques semaines, puis en questionnant l'un on lui dit: Ce n'est pas toi qui conduisais? Il dit: Ah non! Moi, j'étais bien trop chaud pour ça, c'est mon «chum» qui conduisait. Mais son «chum» n'était même pas capable de parler tellement il était en état d'ébriété. Tu vois, il y a comme une réalité chez les jeunes qui est comme ça.

Par contre, chez les plus vieux, c'est difficile de mettre un ordre de grandeur. J'essaie de penser à mes dernières nuits de fin de semaine. J'ai l'impression que les adultes, peut-être 25 et plus, il y a peut-être moins d'alcool qu'il y avait peut-être il y a une dizaine d'années. Mais c'est juste à vue de nez, de feeling, au fil des années. Parce que, comme disait Jean, il y a une sélection qui se fait aussi: si tu n'es pas en état d'ébriété, peut-être que tu as pu éviter l'accident; si tu es en état d'ébriété, tu as ton accident et là tu consultes, à ce moment-là. Ce n'est pas facile de pouvoir... Mais peut-être que les adultes consomment moins. De toute façon, globalement, il y a moins de traumatismes majeurs qu'il y en avait dans les années... Faut dire que j'étais à Rimouski à cette époque-là et c'étaient les années glorieuses — ha, ha, ha! — où ça saignait pas à peu près les fins de semaine. Au fil de ces années-là, il y a peut-être une amélioration, probablement un meilleur port de ceinture, meilleure sensibilisation. Puis les perspectives économiques font que ça change aussi. Il y a des cycles en fonction des dimensions économiques. Je dirais que c'est mieux. Globalement, c'est mieux. Il y a moins de...

J'aimerais juste revenir sur un petit point, quand vous parliez concernant les responsabilités individuelles. Ici, au Québec, on a quand même une situation particulière qui fait qu'on assume beaucoup collectivement l'ensemble de nos soins. Certains vont dire: le respect des particularités individuelles. C'est vrai. Si on est dans un État capitaliste pur et dur où l'individualité prime sur tout, je pense que ces personnes-là, dans des sociétés comme ça, peuvent faire ce qu'elles veulent quand bon leur semble. Mais, ici, ce qu'il y a de particulier — c'est cette société-là qu'on est en train de créer — globalement et collectivement on prend en charge nos personnes âgées, nos handicapés et ceux qui ont des déficiences. Et, à cause de cette situation-là, si on vit dans ce type de société là, je pense qu'il y a un prix à payer: c'est de perdre un peu sur nos libertés individuelles. Si on souhaite vivre dans cette société-là, bien, on doit accepter que, collectivement, il y ait certaines restrictions, dont le port du casque. C'est certain, ça décoiffe, le casque de sécurité, c'est bien plate, mais, si on vit ici, il faut s'attendre à ce que collectivement on ait un effort à faire.

Alors, je pense que, dans notre contexte à nous, c'est très net qu'on a un effort à faire à ce niveau-là. Contrairement à d'autres pays où on va privilégier d'autres valeurs, plus centrées sur l'individu et les cheveux

au vent. Mais, dans notre contexte, je pense que les personnes doivent s'attendre à certaines restrictions.

M. Middlemiss: D'accord. On va rester sur la conduite. Vous avez indiqué qu'il faut trouver une façon aussi pour ceux qui ont les facultés affaiblies, pas nécessairement par la drogue, pas nécessairement par l'alcool, mais pour des raisons médicales, et ainsi de suite. Donc, sur ça, est-ce que la profession médicale serait prête, si des gens arrivent, et ce serait pour aider la Société de l'assurance automobile du Québec à révoquer le permis des gens dont vous, comme médecins, vous dites: Regardez, là, ces personnes-là, pour les protéger contre elles-mêmes et ainsi protéger la société, on devrait peut-être aviser la Société que ces gens-là ne devraient plus avoir leur permis?

M. Villeneuve (Jean): Il y a déjà des mécanismes qui existent à cet effet-là. Celui que j'ai eu à utiliser le plus souvent, c'était lors de patients qui ont eu des épisodes de crises convulsives. Que ce soit au volant ou pas, on sait que ces gens-là sont à risque. Vous avez juste à imaginer un patient qui fait une convulsion alors qu'il conduit son véhicule, les dommages peuvent être catastrophiques pour lui et pour ceux qui entourent ce patient-là. Donc, la Société de l'assurance automobile a déjà un formulaire prévu à cet effet-là où le médecin, il n'a pas d'obligation mais est fortement incité à aviser la Société de l'assurance automobile que ce patient-là a un état médical, entre autres l'épilepsie mal contrôlée ou une nouvelle épilepsie, qui fait que sa conduite, de par son état de santé, peut être dangereuse pour lui-même et pour les autres.

Au niveau aussi de l'acuité visuelle, quand on s'aperçoit qu'un patient, sans ses lunettes, ou même avec ses lunettes, a une vision inférieure à tel seuil, on se doit aussi d'aviser la Société de l'assurance automobile.

Par contre, pour le moment, on n'a pas de mécanisme, que je connaisse, qui nous oblige à faire ces démarches-là et qui nous donne...

● (11 heures) ●

Une voix: Le droit.

M. Villeneuve (Jean): ...quelque pouvoir que ce soit d'enlever. Notre devoir, c'est d'aviser le patient que, vu que sa condition médicale fait que ça peut être dangereux de conduire, nous, on va aviser la Société de l'assurance automobile. Mais on ne s'approche jamais du permis de ces gens-là.

M. Middlemiss: Croyez-vous que la Société devrait... Tu sais, si on revient un peu au fait que, dans notre société, on paie beaucoup... il y a beaucoup de choses... c'est très collectif...

M. Villeneuve (Jean): Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que, à ce moment-là, votre code de déontologie vous obligerait à aviser la

Société de l'assurance automobile du Québec, si vous jugiez à propos qu'un de vos patients devient un...

M. Nazair (Pierre): Oui...

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, vous seriez obligés de le faire automatiquement. Il ne faut pas que la Société vous oblige à le faire.

M. Nazair (Pierre): Non.

M. Leroux (Renaud G.): Pour certaines pathologies, c'est le cas dans le moment. Notamment pour les patients épileptiques, on a une obligation de procéder pour s'assurer qu'ils ne conduiront pas pendant un certain temps, dans notre code de déontologie.

M. Nazair (Pierre): Il y a une loi aussi pour la protection du malade mental.

Une voix: Oui.

M. Nazair (Pierre): Toute personne qui a un potentiel d'être dangereuse pour elle ou pour autrui, la loi nous permet, pour protéger la société, de garder cette personne-là contre son gré pour avoir son évaluation complète. Alors, pour le patient, pour la société aussi, on a comme une obligation. Mais, en tant que médecins, aussi devant toute situation, si on juge qu'il y a un potentiel de dangerosité, on doit prendre les moyens à notre portée pour pouvoir empêcher d'aggraver une blessure, ou quoi que ce soit.

Concernant le retrait de la possibilité de conduire l'automobile, le fait que l'alcool, c'est un exemple parfait où on peut avoir une valeur objective puis où on peut légiférer sur un chiffre, sur un 0,08, sur des choses comme ça, ça va bien. Mais, dans notre pratique, on voit qu'effectivement il y a des mélanges qui se font.

Les «pads» de prescriptions, dans les urgences, c'est une denrée qui est volée beaucoup, ça. Parce que juste une petite prescription d'Ativan, ça vaut 80 \$ sur la rue Saint-Jean. On pourrait améliorer nos fins de mois avec ça! Parce que les enfants, les adolescents, les adultes, s'ils consomment en même temps alcool et une petite Valium, par exemple, ils n'ont pas besoin de prendre autant de bière pour obtenir le même niveau d'ébriété, et ça, des fois, ça peut ne pas être dosable.

M. Middlemiss: O.K.

M. Nazair (Pierre): Donc, il y a ce glissement-là qu'on voit vers les drogues et aussi les conditions médicales qui n'ont pas vraiment changé.

Celui qui fait une crise d'angine, par exemple, qui est tout étourdi, en sueur, qui s'en vient à l'urgence, cette personne-là peut, et, de fait, provoque beaucoup d'accidents — on les voit — mais, ça, ça n'a pas tellement évolué au fil du temps. Sauf que, compte tenu du fait qu'il y a cette réforme-là de la loi où on a

à réfléchir, justement, sur la sécurité routière, il nous semblait opportun, à ce moment-là, de vous communiquer qu'il y a cette situation-là. Mais là on parle d'une situation ponctuelle. La personne a une gastroentérite, vomit, vomit dans son automobile. Alors, cette personne-là n'a pas la capacité physique de pouvoir conduire un véhicule automobile, et c'est juste d'une façon ponctuelle qu'on lui retire, le temps, par exemple, d'accompagner le patient ou de le forcer à trouver un conducteur désigné, contrairement à la situation où il y a une condition médicale à plus long terme comme, par exemple, une convulsion qui est mal contrôlée. Il y a deux aspects différents dans cette chose-là.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Nazair (Pierre): Mais c'est un fait qu'on n'a pas encore réfléchi sur la fine modalité. Il y a des tests, en médecine, des tests tout simples. On pose des questions à un patient, par exemple, pour évaluer son état cognitif, des questions sur la mémoire, des calculs simples: Qui est le premier ministre de... Il y a différentes questions qui existent pour un peu situer le patient dans sa façon cognitive, et ça, c'est une façon d'objectiver la capacité cognitive d'un patient.

M. Brassard: Le premier ministre de l'Indonésie...

M. Middlemiss: Ha, ha, ha!

M. Nazair (Pierre): Oui, exactement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Nazair (Pierre): Alors, il perd un point, à ce moment-là. Plusieurs ne savent pas qui sont nos premiers ministres...

Une voix: Qui est le ministre des Transports au Québec?

M. Nazair (Pierre): Mais tout ça pour vous dire que, dans la fine modalité d'application de ces choses-là, on n'a pas été jusque-là. C'est qu'il y a un phénomène qui nous semble important, c'est les facultés affaiblies qui ne sont pas directement associées à l'alcool, que ce soit pour des conditions médicales, comme le diabétique, son sucre diminue, l'angineux, n'importe quoi, et l'usage progressif de certaines drogues. Sauf que ça nous semblait important à ce moment-ci de vous signifier que, nous, à l'urgence, on reçoit des patients qui ont des conditions où ils ne devraient pas conduire et que ce n'est pas en rapport avec l'alcool. Mais si on réussit à vous sensibiliser à ce phénomène-là et que vous jugez qu'effectivement c'est important, comme on vous dit que c'est important, bien, là je pense qu'on peut revoir un peu comment, dans les faits, ça peut s'appliquer, ces choses-là. Mais c'était, je pense, à cette étape-ci de la

réflexion, de vous dire qu'il y a ce phénomène-là qui existe et qui nous préoccupe.

M. Leroux (Renaud G.): Et, comme pour le port obligatoire du casque, c'est d'intervenir en amont...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Leroux (Renaud G.): ...et non pas après. C'est l'efficacité de l'intervention en amont, avant que les problèmes surviennent, pour sauver des vies, toujours, là, avec l'objectif, si on accepte que c'est le premier objectif, qui est le plus important, de sauver des vies.

M. Middlemiss: D'accord. J'ai une autre...

Le Président (M. Gagnon): Deux minutes.

M. Middlemiss: Ce n'est peut-être pas au niveau des...

Le Président (M. Gagnon): Il vous reste deux minutes.

M. Middlemiss: Oh! O.K. Très courte. Ce n'est certainement peut-être pas des personnes âgées qui, avec le temps, perdent un peu leurs facultés, ce n'est peut-être pas aux urgences que vous pourriez constater ça, mais croyez-vous qu'il y en a plusieurs qui continuent d'avoir leur permis de conduire et qui peuvent être un danger sur la route, sur ça, là? De votre expérience...

M. Leroux (Renaud G.): Moi, personnellement, je ne crois pas.

M. Middlemiss: Non? O.K.

M. Leroux (Renaud G.): Non, parce que... En tout cas, dans mon expérience, où je me suis, les dernières années, intéressé davantage aux personnes âgées, je ne crois pas qu'elles présentent un risque significatif, au contraire. D'ailleurs, même, à ma connaissance, certaines études ont démontré que spontanément les gens ont tendance à se retirer d'eux-mêmes et sous la pression de la famille, et qu'il n'y a pas un taux d'accidents et de décès significativement plus élevé de cette population-là, qui sont cause d'accidents d'une manière significativement plus élevée.

M. Nazair (Pierre): Globalement, c'est vrai, mais ponctuellement, à l'occasion, quelqu'un qui réussit à se faufiler. J'ai des exemples tellement cocasses. Un monsieur, sur la rue Saint-Jean, qui devait partir avec son automobile; il fonçait dans les deux autos pour se faire un espace, mais il ne se rendait même pas compte qu'il fonçait dans les autos. Alors, ça arrive ponctuellement, des gens qui glissent un peu au-delà du système, mais c'est vrai que, globalement, s'ils sont encadrés par

leur famille, on va leur suggérer de... Mais ça peut arriver.

M. Leroux (Renaud G.): Et, généralement, les accidents sont plus mineurs, sont moins...

M. Nazair (Pierre): Oui.

M. Leroux (Renaud G.): ...ne sont pas des accidents mortels.

M. Middlemiss: Merci beaucoup.

Une voix: Pas de quoi.

Le Président (M. Gagnon): M. Gendron, Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui. Merci, M. le Président. Je vous remercie, parce que c'est évident qu'avoir la chance de bénéficier de professionnels qui ont l'occasion d'avoir, par leur vie professionnelle, une expertise quotidienne, bien, c'est quand même un témoignage qu'il faut prendre en compte.

Ce qui m'a frappé, c'est que tout votre mémoire est centré sur une seule donne, si vous me permettez l'expression: sauver des vies. Or, moi, je n'ai pas d'objection, puis, au contraire, c'est une préoccupation de législateur, et le législateur l'a prouvé à maints égards. Mais il m'apparaît qu'il y a beaucoup d'autres secteurs où ce même objectif peut être louable, puis pourtant le législateur n'a pas fait le choix d'intervenir. Et ça, je suis un peu renversé quand vous martelez cette réalité en faisant abstraction... et je voudrais juste en citer deux ou trois. Puis là ça peut faire rire des personnes, mais c'est quand même la réalité. Moi, je peux vous dire qu'il y a beaucoup plus de pertes de vie à cause de relations sexuelles non protégées qu'à cause du non-port du casque par loi. Je suis convaincu de ce que je dis. Il y a beaucoup plus de pertes de vie...

Une voix: Des chiffres, des chiffres.

M. Gendron: Oui, oui. Je ne vous mettrai pas dans les statistiques, là, mais... Je voulais le faire sérieusement. Il y a également beaucoup plus de pertes de vie suite à l'usage du tabac. Le tabagisme est beaucoup plus grave que dans une société... Puis est-ce qu'on est arrivé à avoir des limitations personnelles qui vont jusqu'à ce point que vous souhaitez, qui ne tient toujours pas compte de la réalité du Québec? Moi, c'est toujours ça qui me fatigue dans une loi sur le port du casque: deux drames avec... pas capable de la faire appliquer, puis je l'applique uniformément comme si l'incidence de danger était la même partout, alors que c'est faux. Je suis sûr de ce que j'affirme, c'est complètement faux, l'incidence n'est pas la même.

Alors, ma question... Puisque vous êtes là, je vous cite: «Créer un climat favorable dans la culture

québécoise, où la sécurité prime sur certaines libertés individuelles lorsque des vies sont en jeu.» Comme je viens d'indiquer qu'il y a des vies qui sont en jeu dans les relations sexuelles non protégées, le tabagisme... Je donne un autre exemple rapide. Dans le Code de la route, c'est marqué: Tu ne sors pas ta bicyclette le soir s'il n'y a pas un réflecteur arrière. Ils sont venus nous dire qu'il n'y en a pas; dans bien des cas, il n'y en a pas, de réflecteur, ce n'est pas respecté. Moi, je trouve que ça devrait primer bien plus que sur l'obligation par loi du port du casque. Alors, là-dessus, avez-vous de quoi à dire?

Et, mon dernier commentaire, je vous le cite comme statistique. En Abitibi, à moins que je fasse erreur, dans les 10 dernières années, il y a eu six ou sept accidents mortels sur des travaux de la ferme parce que des gens n'étaient pas protégés. Est-ce à dire que le législateur devrait envisager qu'il n'y ait plus personne qui fasse des travaux sur les fermes agricoles du Québec s'il n'a pas un casque sur la tête? Et il me semble que cette dimension-là, vous, ça ne vous intéresse pas. Puis ce n'est pas péjoratif, là, c'est que vous avez objectivé une donne: sauver des vies. Quatorze places où je peux sauver des vies plus que ça, pas de législation obligatoire, mais le port du casque obligatoire. Alors, j'aimerais avoir une réaction.

• (11 h 10) •

M. Leroux (Renaud G.): Oui, c'est une excellente question. La réalité, c'est que vous nous avez invités à nous prononcer sur le projet de loi n° 12, mais pas sur le tabac ni sur les autres, et c'est maintenant que la loi est en révision, cette loi-là. Et, à l'intérieur de la loi, bien, là il y a un groupe qui n'est pas protégé suffisamment, contrairement aux autres, contrairement aux motos, contrairement aux autos, où les stratégies qui ont été démontrées efficaces ont été utilisées, notamment la ceinture de sécurité, le coussin gonflable. On n'a pas posé de question, à ce moment-là, sur la pertinence de ces mesures-là, alors que le vélo, le risque de décéder d'un accident de vélo sur la route est quatre fois plus grand qu'en auto et huit fois plus grand qu'en moto. Alors, c'est le seul groupe pour lequel il y a une intervention jugée extrêmement efficace, particulièrement pour ce cas-là. Mais alors, ça, c'est la réalité.

Alors là, c'est la méthode des petits pas. Aujourd'hui, c'est maintenant qu'on a l'occasion de se prononcer sur le vélo parce que c'est là qu'il y a le projet de loi n° 12. Alors, nous, c'est là-dessus. Et l'objectif de sauver des vies, en passant, ce n'est pas la seule donne, parce que c'est une proposition d'un ordre de principes que nous vous proposons. Et, moi, je pense que, comme législateurs, vous aurez à vous prononcer sur c'est quoi qui est le plus important, d'abord c'est quoi, l'objectif visé.

Le Président (M. Gagnon): M. Leroux, je vous remercie. Je remercie également le groupe qui a fait la présentation.

Maintenant, on inviterait les représentants du Tour de l'île à se joindre à nous.

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): Bonjour, Mme Lareau. Si vous voulez nous présenter la personne qui vous accompagne.

Le Tour de l'île de Montréal

Mme Lareau (Suzanne): Oui. Joëlle Sévigny, directrice des opérations du Tour de l'île de Montréal.

Mme Sévigny (Joëlle): Bonjour.

Le Président (M. Gagnon): Merci.

Mme Lareau (Suzanne): Vous m'entendez bien?

Le Président (M. Gagnon): Oui, très bien.

Mme Lareau (Suzanne): Je peux y aller?

Le Président (M. Gagnon): Vous avez 20 minutes pour votre présentation. Par la suite, ce sera comme pour le groupe antérieur: 20 minutes d'échanges avec la partie ministérielle et 20 minutes avec l'opposition.

Mme Lareau (Suzanne): Merci. M. le Président, M. le ministre, MM. et Mmes les députés, merci, donc, de me permettre de m'exprimer sur cette question-là aujourd'hui.

Alors, je me présente: Suzanne Lareau. Je suis présidente-directrice générale du Tour de l'île de Montréal. Ça fait 17 ans que je travaille dans le domaine du vélo, dont 12 ans au Tour de l'île, soit depuis les débuts. J'utilise le vélo comme moyen de transport neuf mois par année, et ce, depuis plus de 18 ans.

Le Tour de l'île, pour vous situer, c'est un organisme sans but lucratif financé par les cyclistes et l'entreprise privée. Moins de 3 % de notre budget provient de contributions gouvernementales. Le budget d'opération du Tour de l'île est de 4 000 000 \$. Notre mission: produire des événements cyclistes dans le but de stimuler la pratique du vélo. Nous organisons cinq événements cyclistes; le plus connu est Le Tour de l'île de Montréal, qui réunit 45 000 personnes dans les rues de la métropole le premier dimanche de juin. Et nous avons réalisé rien de moins que le plus grand rassemblement cycliste de la planète. Dans un pays comme le Québec, où l'hiver sévit six mois par année, il fallait le faire! On avait bien des sceptiques quand on a lancé cet événement-là, mais je pense que l'événement, au fil des ans, a fait ses preuves.

Nous organisons aussi Le Tour des enfants, une semaine avant Le Tour de l'île, qui est un événement destiné aux jeunes de 6-12 ans, qui est un mini Tour de l'île et qui réunit 10 000 jeunes de 6-12 ans dans les

rues de la métropole. Nous organisons aussi des voyages à vélo, dont le plus connu est le Grand Tour, qui, lui, réunit 2 000 cyclistes qui sillonnent les routes du Québec pendant huit jours. Nous avons organisé aussi, cette année, deux autres événements voyages, ce qui fait que, en 1996, 3 500 personnes sont parties en voyage avec nous à travers le Québec. Nous faisons donc rouler annuellement plus de 60 000 personnes. C'est 500 000 personnes que nous avons fait participer, que nous avons fait rouler depuis nos débuts, depuis 12 ans.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que notre approche a porté fruit. La pratique du vélo au Québec a augmenté de façon considérable, et nous y sommes pour quelque chose. Nous sommes devenus, en fait, des experts en changement d'habitudes. Et le défi était de taille, vous savez. Donner le goût aux Québécois de faire du vélo, si on se reporte 12 ou 13 ans en arrière, ce n'était pas évident. Mais notre passion et notre détermination nous ont menés là où nous sommes aujourd'hui.

Depuis nos débuts en organisation, nous avons toujours associé plaisir à vélo et sécurité. Nos événements sont organisés avec un souci de la sécurité presque obsessionnel. Notre mot d'ordre: offrir un environnement sécuritaire aux participants et faire appel au bon sens de nos cyclistes. Nous publions d'ailleurs des outils de communication à contenu sécuritaire qui ont une large diffusion, une bande dessinée qui s'appelle la *BD Vélo*, qui est diffusée à 155 000 exemplaires et qui est, dans le cadre du Tour des enfants, envoyée à plus de 500 écoles primaires dans le Grand Montréal métropolitain. Cette BD vise avant tout à parler aux jeunes de sécurité, mais sous forme ludique, sans faire la morale, sans culpabiliser personne. Nous publions aussi, à l'occasion de nos événements, des guides cyclistes qui donnent des conseils de sécurité à nos participants pour les préparer à venir participer à nos événements.

Je vous explique aujourd'hui pourquoi nous sommes contre une loi qui obligerait le port du casque. À notre avis, c'est une mauvaise approche qui a son lot d'effets pernicieux. Tout d'abord, nous ne sommes pas devant un problème de santé publique à ce point criant qu'il faille obliger 4 500 000 cyclistes à porter un casque en toute circonstance, et ce, de gré ou de force. Le bilan cycliste des routiers ne s'est pas détérioré récemment. Au contraire. Il s'est amélioré au cours des derniers 30 ans. Toujours en se référant aux chiffres de la SAAQ, qui sont les plus fiables, on calculait, au début des années soixante, 69 morts; l'année 1995, environ 35 morts. Pourtant, en 30 ans, la pratique du vélo a plus que triplé. Donc, c'est un bon bilan. Ça s'améliore et il faut regarder le côté positif des choses. Le vélo n'est donc pas dangereux, comme on est en train de nous le laisser croire. Les cyclistes représentent moins de 3 % des mortalités sur nos routes, 5 % des blessés graves et 7 % des blessés légers. Je m'étonne donc un peu de l'acharnement thérapeutique qui anime une partie de l'appareil de l'État, fonctionnaires de la santé et médecins face à la question du casque. Tout me porte à croire

que l'acharnement tient plus du symbole que le casque représente que de ce qui est réellement bon pour la santé des cyclistes.

On nous dit que l'éducation a atteint ses limites. Moi, quand j'entends ça, ça me déprime complètement, parce que de l'éducation, ça fait 12 ans que j'en fais auprès des gens, et ça marche, et ça continue de marcher. Alors, quand on me dit que 25 % de taux de port du casque, c'est le maximum qu'on peut aller chercher et qu'il faut légiférer, je suis complètement déprimée. Je vous rappelle aussi que 25 % de taux de port du casque, c'est 1 200 000 personnes qui, au Québec, portent le casque, alors qu'il y a quatre ou cinq ans ce n'était à peu près personne. Moi, je trouve qu'on a fait des gains considérables et qu'on est capable d'aller encore plus loin avec l'éducation.

Le taux de port du casque dans les événements du Tour de l'île oscille entre 70 % et 99 %. Il n'est pas obligatoire. C'est volontaire. Il a été obtenu par la persuasion et l'éducation, sans jamais faire la morale aux gens. Et, pour nous, c'est important. Comme quoi, quand on s'y met et quand on fait appel à l'intelligence des gens, des résultats étonnants, prometteurs et, surtout, durables surgissent. Mais, pour obtenir ces taux, nous n'avons jamais mis de l'avant le casque comme étant la solution à tous nos maux. Nous avons toujours préconisé une approche globale de sécurité. Et le casque n'est ni plus ni moins qu'un équipement de sécurité parmi d'autres.

L'éducation à la sécurité ne se résume pas au port du casque. Et, à tant parler du casque comme on le fait actuellement, on est en train d'oublier les vrais choix qu'on doit faire pour offrir le maximum de sécurité aux cyclistes. Savez-vous que deux tiers des cyclistes qui décèdent sur nos routes ont soit brûlé un feu rouge, roulé en sens inverse du trafic, bifurqué de façon imprévisible ou n'étaient tout simplement pas visibles à la tombée du jour? Et vous allez me dire que le casque va régler ces problèmes-là, des problèmes qui sont pourtant liés à un comportement civique tout ce qu'il y a de plus élémentaire, mais apparemment déficient chez les cyclistes?

Pourtant, en ce qui concerne la visibilité des cyclistes, une loi adoptée il y a plus de 15 ans oblige tous les vélos à être équipés de réflecteurs en tout temps et oblige les vélos qui roulent le soir à avoir un éclairage actif: feu blanc à l'avant, feu rouge à l'arrière. Il n'y a pas 10 % des cyclistes qui roulent le soir qui ont un éclairage actif et il n'y a pas 50 % des vélos qui roulent sur nos routes qui ont tous les réflecteurs réglementaires. La majorité des cyclistes roulent toujours dans le noir quand ils roulent le soir. Pourtant, il y a des lois qui sont là, qui ont été mises en place; elles ne sont toujours pas respectées 15 ans plus tard. Et ce qui m'étonne, c'est que, vous savez, c'est dans la loi, mais on n'a jamais fait le suivi avec les manufacturiers puis avec les détaillants de vélos. C'est comme si, moi, j'allais m'acheter une voiture puis je précisais au marchand: Voulez-vous, s'il vous plaît, installer les phares,

parce que c'est obligatoire? Je trouve ça étonnant qu'on n'ait jamais fait ce suivi-là auprès des manufacturiers puis des détaillants. Pourtant, c'est dans le Code de la sécurité routière depuis 15 ans.

• (11 h 20) •

Je m'interroge beaucoup aussi sur la façon dont les médecins analysent le cas du casque. Vous savez, quand, moi, je vais voir un médecin, puis si j'ai mal à la tête, le médecin ne me prescrira pas des aspirines tout de suite, il va me dire: Pourquoi vous avez mal à la tête? Il va essayer de trouver la cause de mon mal de tête, ensuite de ça on va essayer de régler ce problème-là et il peut soulager mes symptômes temporairement. Je me rends compte que, dans ce cas-ci, la cause semble complètement niée au profit du traitement qui est le casque. On ne s'interroge pas sur ce qui fait que les gens ont des accidents de vélo. J'ai même entendu un médecin à la radio il y a un mois, dans une entrevue, qui disait: Bien, écoutez, au moins, si un cycliste porte un casque, comme ça, s'il brûle son feu rouge par distraction, bien, au moins, il aura son casque sur la tête. Vous savez, j'ai relevé cette citation-là parce qu'elle a sonné deux petites cloches en moi. Tout d'abord, elle m'a fait réaliser à quel point les médecins sont déconnectés de la réalité cycliste. Tout d'abord, si un cycliste brûle un feu rouge, ce n'est pas par distraction, c'est parce que les cyclistes se comportent comme des piétons parce qu'on n'a jamais reconnu le vélo comme un véhicule. Vous savez, vous n'avez pas besoin de permis de conduire, pas besoin d'immatriculation, et le vélo est beaucoup plus associé aux piétons qu'il ne l'est à la voiture. Alors, évidemment, les cyclistes font fi des règles comme ils le font quand ils sont piétons.

La deuxième chose, je trouve que c'est un sacré message qu'on est en train de nous envoyer là. Vous savez, ce n'est pas grand-chose, un casque sur la tête. Moi, ce qui m'inquiète quand je fais du vélo, c'est moi dans mon intégrité. Si je brûle un feu rouge, casque pas casque, puis qu'il y a une voiture qui passe là à 60 km à l'heure, je vous dis, je ne donne pas cher de ma peau, puis ce n'est pas le casque qui va sauver ma vie en bout de ligne. Alors, arrêtons de penser que le casque est la solution miracle. Je trouve que c'est attribuer beaucoup de vertus au casque.

Nous n'aurons pas avancé d'un pouce si nous faisons porter le casque aux cyclistes mais qu'ils continuent à brûler leurs feux rouges. D'ailleurs, à quand remonte la dernière campagne de la SAAQ sur les comportements sécuritaires destinée aux cyclistes? À quand remonte une quelconque action des départements de santé communautaire en matière de sécurité cycliste autre que la croisade du port du casque? Où étiez-vous lorsque Le Tour de l'île a lancé une campagne de sécurité, en 1996, destinée au public de la grande région métropolitaine et visant à faire réfléchir et modifier les comportements cyclistes? La ville de Montréal, le Service de police de la CUM, la STCUM, les publicitaires montréalais, les médias montréalais ont bonifié l'investissement que Le Tour de l'île a fait, un investissement

de 120 000 \$; 120 000 \$ qui sortent de la poche des cyclistes. En connaissez-vous beaucoup d'organisations qui ont investi un tel montant dans des campagnes de sécurité? Mais on s'est donné des objectifs réalistes, par exemple. On ne s'est pas dit qu'en un an on allait réussir à changer tous les comportements des gens, ce n'est pas vrai. On s'est donné 10 ans pour changer les comportements des cyclistes, parce qu'on sait que changer des habitudes et obtenir des gains durables, ça prend du temps, c'est un travail de longue haleine et qu'il faut être patient. Alors, avant de dire que ce qu'on a fait n'a pas marché ou que les résultats sont trop peu prometteurs, il faut se donner plusieurs années.

J'aimerais d'ailleurs vous montrer les panneaux qu'on a faits, je vous montre ça rapidement. Donc, notre approche, c'est l'approche Tour de l'île. On a essayé de faire réfléchir les gens, de faire appel à leur intelligence. Et on n'a jamais fait la morale aux gens. Je vais vous donner les résultats de cette campagne-là, parce que, suite à cette campagne de sécurité, la firme Décarie & complices a réalisé une étude auprès du grand public montréalais, pas auprès des cyclistes, auprès du grand public pour savoir si nos messages avaient passé. Résultats de l'étude: 7,5 personnes sur 10 nous disent que cette campagne les a fait réfléchir sur leurs propres comportements; 7,9 personnes sur 10 ont trouvé que la campagne était tout à fait pertinente et 9,3 personnes sur 10 ont apprécié que Le Tour de l'île fasse campagne sur le sujet. Vous savez, on devrait tout faire pour stimuler la pratique du vélo et non pas la restreindre. Une éventuelle loi sur le port obligatoire du casque va affecter la pratique et diminuer le nombre d'adeptes. Êtes-vous prêts à prendre une décision dont vous savez aujourd'hui qu'elle va réduire le nombre de pratiquants, 100 000, 200 000 personnes de moins?

Et je dis ça... Vous savez, la SAAQ, dans une de ses études — et c'est une citation de la SAAQ, qui a évalué de façon conservatrice — nous a dit que la baisse de la pratique serait de l'ordre de 3 % à 8 %; 3 % de 4 500 000 cyclistes au Québec, ça fait à peu près 135 000 personnes. Ça, c'est les évaluations les plus conservatrices. Je sais qu'il y a des gens, dans les dernières semaines, qui ont un peu nié le fait: Bien voyons donc! il n'y aura pas de baisse de la pratique, ce n'est pas possible. Vous savez, quand on aime le vélo, on n'arrêtera pas d'en faire parce qu'on porte un casque ou pas. Bien, ce n'est pas vrai. J'ai reçu, moi, des témoignages tout l'été — parce que, vous savez, on parle du port du casque depuis le mois de mai dernier — tout l'été j'ai reçu des témoignages de participants qui se sont dits écoeurés devant ce débat-là sur le port du casque. Plusieurs m'ont dit: Moi, je vais arrêter de faire du vélo si le casque devient obligatoire, je vais faire moins de vélo. J'ai même des gens qui m'ont dit: Écoutez, moi, je porte un casque aujourd'hui, bien, en signe de désapprobation, s'il y a une loi, je ne le porterai plus. Parce que, les cyclistes, on trouvait qu'on allait trop loin. Et ça, ce sont des témoignages réels, sur le terrain, que j'ai reçus tout au cours de l'été.

Il y a une étude australienne aussi, le rapport Robinson, qui nous dit qu'il y a eu une baisse de la pratique du vélo au moment où cette loi-là a passé en Australie. Ce n'est pas à prendre à la légère. Elle parle de chiffres de 37 %. Je sais qu'il y a des études controversées, que les chiffres ne sont pas clairs, mais il y a une chose qui est claire: il y a eu une baisse de la pratique en Australie au moment où cette loi-là a passé.

Alors, je vous repose la question: Êtes-vous prêts à prendre une décision où vous savez pertinemment qu'au minimum 100 000 personnes, demain, vont faire moins de vélo? Ça va être à vous de décider. De grâce, il ne faut pas, donc, nier ce fait-là. Vous savez, peut-être qu'on vous en a déjà parlé, en France, ils ont passé une loi obligeant le casque aux cyclomoteurs, c'étaient les cyclomoteurs 49cc et moins — j'en ai eu un pendant trois années quand j'étais adolescente, ça ne va pas à plus de 25 km/h, ces machines-là — ils ont obligé le port du casque aux gens qui conduisaient le vélomoteur, ça a tué, ça a carrément tué l'industrie du vélomoteur en France. Pourtant, on pouvait se dire: Ces gens-là, s'ils faisaient du vélomoteur, ils aimaient ça. Mais, s'ils utilisaient leur vélomoteur, pourquoi n'ont-ils pas continué après? Vous savez, je pense qu'on arrive, à un moment donné, on prend des mesures et on tue la convivialité d'un mode de transport, et, pour le vélo, j'ai peur qu'on tue la convivialité du vélo en obligeant le port du casque. Et, moi, ça ne me fait vraiment pas rire quand on parle de diminution de pratiquants, parce que, moi, ma job, c'est de faire que de plus en plus de gens pratiquent le vélo.

Alors, je me dis qu'on fait fausse route et que notre société déraile un peu lorsqu'elle se préoccupe plus de faire porter un casque aux cyclistes qu'à encourager l'usage du vélo qui, lui, contribue à améliorer la santé des individus, à diminuer la pollution et à décongestionner les villes. Vous savez, je ne pense pas qu'au Québec on soit au-dessus de nos affaires en termes de gens physiquement actifs. On a eu d'ailleurs une enquête de Kino-Québec, la semaine dernière, qui nous dit: Un tiers de Québécois sont sédentaires et courent de graves dangers pour leur santé. Je ne pense pas qu'on puisse dire: Ah! bien, il y a assez de monde actif au Québec, si on en perd 100 000, 200 000, il n'y a rien là. Je ne pense pas qu'on soit au-dessus de nos affaires là-dessus. Ce dont j'ai peur avec cette loi-là, c'est que les gains qu'on a obtenus, j'ai peur que ça s'effrite. Ce sont des gains qu'on a durement gagnés. On a travaillé fort à faire que les gens fassent plus de vélo, et j'ai peur que ces gains-là s'effritent.

Tout obstacle potentiel à la pratique du vélo devrait être rapidement écarté. Savez-vous pourquoi le vélo, c'est populaire, pourquoi c'est l'activité de loisir des Québécois? Parce que c'est facile, faire du vélo. On s'achète une bicyclette, ce n'est pas trop cher, on fait ça en famille... Les gens aiment ça parce que c'est une activité familiale, les jeunes de six ans en font, les gens de 80 ans, même, en font aussi. Ça rejoint toutes les couches de la société, à peu près autant les hommes que

les femmes. C'est une des activités les plus démocratiques. Et pourquoi? Parce que ça reste relativement facile: après le souper, vous enfourchez votre vélo, vous allez pas loin de chez vous, vous faites de la bicyclette. C'est démocratique, le vélo.

Alors, quel est le rôle de l'État dans tout ça? Est-ce son rôle de vouloir me protéger malgré moi? Et, si c'est le cas, où cela s'arrêtera-t-il? Parce que, si on veut me protéger malgré moi, moi, je me dis: Bien, pourquoi on n'interdit pas la cigarette? On va sauver 10 000 vies par année. On devrait interdire aux gens obèses d'acheter de la nourriture grasse. Vous savez combien de personnes décèdent des suites de l'obésité, donc de maladies cardiovasculaires. On devrait interdire la sédentarité, tant qu'à y être, puisque plusieurs personnes qui décèdent de maladies cardiovasculaires sont sédentaires.

Alors, ça va s'arrêter où, ça, ce rôle-là que l'État va commencer à jouer avec le port du casque obligatoire? Le rôle de l'État n'est certes pas de s'ingérer dans notre vie privée, et je considère que m'obliger à porter un casque, c'est une ingérence. Que je roule casquée ou non, je ne suis pas dangereuse pour les autres cyclistes que je côtoie ni pour les piétons. Cependant, si je brûle mes feux rouges, si je roule à sens inverse du trafic, je deviens un danger pour mes concitoyens, et c'est à ce niveau-là que je m'attends que le gouvernement fasse sa job. Qu'on fasse appliquer les lois existantes, on regardera les résultats après.

• (11 h 30) •

J'aimerais dire au milieu médical et à la SAAQ que, si la sécurité des cyclistes vous intéresse vraiment, nous devrions travailler ensemble sur nos consensus dans le but de construire un environnement sécuritaire pour les cyclistes, parce que nous avons des vues convergentes. Enfin, c'est ce qu'on me dit, parce qu'à chaque fois que j'ai exposé mon point aux gens de la SAAQ et de la santé ils m'ont tous dit: C'est vrai que l'aménagement de pistes cyclables, ça augmente la sécurité des cyclistes; c'est vrai qu'un juste partage de la route augmente la sécurité des cyclistes; c'est vrai que l'éducation des cyclistes à de meilleurs comportements augmente leur sécurité. Alors, je me dis: Pourquoi on ne travaille pas ensemble sur nos consensus plutôt que de s'affronter sur quoi on ne s'entend pas?

Je vais vous dire que je ne trouve pas particulièrement productif les luttes intestines des derniers mois. Pour qui travaillons-nous et réfléchissons-nous réellement? Pour la sécurité des cyclistes ou pour la gloire d'une idéologie?

Je conclurai en vous disant que, pour mettre de l'avant un projet de loi obligeant le port du casque, il faudrait croire hors de tout doute que les bienfaits d'une telle mesure dépassent largement ses inconvénients. Et dans l'état actuel du dossier et devant le peu d'expériences pratiquées, réalisées... J'entendais tout à l'heure l'urgentologue qui nous disait: Oui, à travers le monde, c'est une mesure qui est reconnue. C'est faux. Il y a deux pays sur le globe qui ont adopté ces mesures-là.

Moi, j'ai été en Australie il y a quatre ans, ma collègue y était la semaine dernière, je peux vous dire une chose: L'Australie, ce n'est pas le Québec. Il n'y a pas autant de cyclistes en Australie dans les rues comme on peut en voir à Montréal, ou des grandes villes comme Montréal. Ce n'est pas la même chose. Il y a deux pays sur le globe qui ont imposé ça, puis on ne peut pas dire que les résultats sont notoires et probants. C'est faux. Les pays les plus cyclistes de la planète, qui sont l'Europe du Nord, donc la Hollande, le Danemark, l'Allemagne, ont écarté complètement cette mesure-là du port obligatoire du casque parce qu'ils savent que ce n'est pas comme ça qu'on va arriver à sauver des vies.

Alors, je pense que, dans l'état actuel du dossier et avec le peu de données pertinentes qu'on a sur le dossier, c'est prématuré de conclure que le casque est la solution miracle qu'il nous faut. Les incertitudes qui planent sont majeures et pourraient entraîner des pertes lourdes et irréversibles d'adeptes du vélo. Et les supposés gains pourraient s'avérer bien maigres en bout de piste. Le port obligatoire du casque est un casse-tête légal qui ne résout rien. Merci de m'avoir écoutée.

Le Président (M. Gagnon): Merci, madame. M. le ministre.

M. Brassard: Merci, mesdames, de votre témoignage. C'est évident que c'est un choix de société. Les pays les plus cyclistes d'Europe du Nord — vous avez parlé de la Hollande — ne l'imposent pas. C'est vrai. Mais ils ont des bilans routiers lamentables, hein, y compris chez les cyclistes. En Hollande, il y a 300 décès par année; 300 cyclistes qui meurent sur les routes de Hollande. Beaucoup de blessés graves également. Le Danemark aussi, puis, sur le plan de la population, il peut se comparer davantage au Québec. Il n'a pas un bilan routier très reluisant. Mais c'est leur choix. Il y a un choix de société là-dedans. C'est évident que dans une société il y a des contraintes à nos libertés. Le débat doit porter sur jusqu'où on doit aller en termes de limites à nos libertés. Ce n'est pas une question d'idéologie, c'est une question d'évolution sociale et de consensus. Il y a un consensus qui apparaît, qui est très largement répandu au Québec, sur la ceinture obligatoire dans les autos. C'est consensuel. C'est contraignant. Ça limite la liberté individuelle de l'automobiliste qui est obligé de se ceinturer. Bon, il y en a des tas comme ça. Par contre, dans d'autres circonstances, la liberté n'est pas limitée. On peut fumer, l'usage du tabac n'est pas légalement interdit. Il y en a qui peuvent penser qu'il faudrait aller jusqu'à l'interdire. Mais c'est ça, une société libre et démocratique, c'est une société dans laquelle la liberté n'est jamais absolue, elle est l'objet de limites et de contraintes. Puis ça varie d'une société à l'autre, il ne faut pas s'en scandaliser ou s'en offusquer. Dans certains cas, il y a des consensus qui apparaissent pour qu'on impose des limites par voie législative; dans d'autres cas, il y a des résistances ou des réticences. Les législateurs et les Parlements dans ces sociétés-là suivent

et souvent épousent l'évolution de leur société. Puis, à date, ils modifient leurs lois au fur et à mesure que la société évolue, que les consensus se consolident.

Alors, c'est un peu une remarque préliminaire, parce que je ne vois pas une question d'idéologie là-dedans. Moi, ce n'est pas ça que je vois. Il y a un choix de société à faire. Est-il temps de le faire? Est-il opportun de le faire à ce moment-ci? Est-ce que la société est prête à le faire? C'est ça, les questions qu'il faut se poser. Et je n'ai pas de position dogmatique; je n'en fais pas un dogme. Faut-il porter le casque ou ne pas le porter? Pour moi, ce n'est pas une question de dogme, c'est une question de consensus. Est-ce qu'on est prêts à aller jusque-là? Peut-être qu'on ne l'est pas maintenant puis que dans quelques années on le sera.

Ceci étant dit, je suis d'accord avec vous que la sécurité routière, aussi bien concernant les automobilistes que pour les cyclistes, il faut regarder ça avec une approche globale. Et ça m'apparaît tomber sous le sens. Ce n'est pas uniquement le port du casque qui va régler tous les problèmes. Il y a bien des conduites cyclistes qui sont répréhensibles, qu'il faut corriger, et je pense qu'il faut s'y employer résolument pour les corriger.

Il reste que les médecins, tout à l'heure, les urgentologues, quand ils nous parlent, je pense qu'il faut quand même prendre sérieusement en considération ce qu'ils nous disent. Je ne veux pas nécessairement dire par là qu'il faut suivre leurs recommandations, mais je pense qu'ils sont quand même en première ligne. Et ils nous ont cité des cas qui portent à réfléchir et où la présence du casque fait toute la différence: tu te retrouves avec des séquelles souvent permanentes ou tu t'en tires selon que — puis là c'est des cas concrets — tu portais le casque ou que tu ne le portais pas. Ce qui veut dire que, par conséquent, si on porte plus le casque, ça va avoir une incidence sur le bilan routier: moins de décès, moins de blessés graves. Ça m'apparaît une évidence, ça. La question qui reste à se poser, c'est: Est-ce qu'il est temps de le rendre obligatoire ou est-ce qu'il y a encore beaucoup de chemin à faire d'une autre façon? Ce que vous nous dites, vous, c'est qu'on peut encore augmenter de façon très substantielle le port du casque par les voies de la promotion et de l'éducation et de la sensibilisation. Ce que vous faites, finalement, vous. C'est ça que vous faites avec vos participants à vos différents événements. Est-ce que vous les incitez à porter le casque? Ce n'est pas obligatoire, mais vous les incitez.

• (11 h 40) •

Mme Lareau (Suzanne): Ça fait partie des mesures de sécurité qu'on leur propose. Mais, comme je le disais, on n'a jamais préconisé que le port du casque, en ne parlant de rien d'autre. On parle aux gens, on leur dit: Écoutez, vous devez avoir une bicyclette en bon état; une bicyclette à votre taille; vous devez avoir des freins qui fonctionnent; vous devez avoir des réflecteurs; vous pouvez porter un casque si vous le désirez. On en parle, du casque, mais on ne parle jamais du casque uniquement, seul, comme étant la panacée, comme étant

la solution, mais on le présente. Quand on parle à nos cyclistes de mesures de sécurité et d'équipement sécuritaire, on présente le casque, puis on se dit: Bien... Et c'est ce qui fait, je pense, qu'on a obtenu des taux aussi intéressants.

Mais je sais aussi que plusieurs personnes au Tour de l'île portent le casque au Tour de l'île parce que c'est un gros événement et que dans d'autres occasions elles ne le porteront pas. Les gens ne le portent pas nécessairement... Moi, c'est ce que je constate auprès de gens autour de moi qui portent le casque: ils ne le portent pas nécessairement tout le temps. Il y a des situations où ils jugent, eux, qu'ils préfèrent le porter; puis d'autres où ils jugent qu'ils ne veulent pas le porter.

J'aimerais qu'on revienne au cas des urgentologues qui se sont exprimés sur la question. Vous savez, moi, je trouve ça un petit peu inquiétant d'analyser un phénomène comme l'ampleur que le vélo a prise au Québec par la lunette des urgentologues. On va s'entendre sur une chose: je pense que les gens qui se rendent à l'urgence, ce sont les gens qui sont mal en point; les gens qui sont en santé, qui ont profité, donc, du fait d'avoir fait de la bicyclette ne se retrouvent pas dans le bureau d'un médecin ni à l'urgence. Et ce qui m'inquiète sur le fait du port du casque obligatoire, c'est le nombre de gens qui vont arrêter de faire du vélo. C'est le nombre d'adeptes qu'on va perdre. C'est peut-être moins spectaculaire, mais on sait très bien que la sédentarité peut entraîner des maladies cardiorespiratoires, cardiovasculaires. Et, moi, je trouve que, ça, c'est important. C'est moins spectaculaire, c'est certain, mais je pense qu'il faut regarder dans la globalité, il faut regarder ce qu'on va gagner et, d'un autre côté, ce qu'on va perdre. C'est ça qui m'inquiète dans le caractère obligatoire du port du casque. Je pense que, effectivement, il y a beaucoup de travail d'éducation qui peut être fait. Mais, comme je l'ai dit, c'est un travail d'éducation. Il faut prendre la sécurité dans sa globalité et non pas uniquement le port du casque.

Et je pense que les cyclistes ont été très réceptifs à notre campagne parce qu'on les a interpellés sur autre chose. Ça fait trois ans que, quand il y a des campagnes de sécurité, on leur parle uniquement du port du casque; on ne leur parle de rien d'autre. Et je pense que nos cyclistes ont été particulièrement sensibles à notre campagne parce qu'on a parlé d'autres choses, des vraies affaires. C'est ce que les gens nous ont dit: C'est vrai, ce n'est pas tout de porter un casque. La perte d'adeptes, je vais vous dire, m'inquiète beaucoup.

M. Brassard: Oui. La perte d'adeptes, c'est fondé uniquement sur le cas australien.

Mme Lareau (Suzanne): Non, c'est fondé sur les chiffres de la SAAQ qui avance qu'il y aurait effectivement une baisse de la pratique du vélo entre 3 % et 8 %. Ce sont les chiffres de la SAAQ là-dessus. 3 % de 4 500 000 cyclistes, on parle de 135 000 personnes. Ça, c'est ce qu'il y a de plus conservateur.

M. Brassard: Les chiffres de la SAAQ s'appuient sur le cas australien, qui est le seul cas, en réalité.

Mme Lareau (Suzanne): Ils s'appuient sur des sondages.

M. Brassard: Oui. Sauf que, ce qu'on ne sait pas, ce qu'on ne peut pas savoir, évidemment, c'est: Cette diminution du nombre d'adeptes, est-ce qu'elle serait temporaire ou permanente? Est-ce qu'après une période d'une certaine durée il n'y aurait pas reprise?

Mme Lareau (Suzanne): On peut dire une chose, c'est que, en Australie, l'expérience de l'Australie, c'est qu'ils ont eu une baisse de la pratique, et semble-t-il que ça a remonté légèrement les années suivantes. Mais, aujourd'hui, cinq ans plus tard, il y a encore moins de cyclistes qu'il y en avait au moment où la loi est passée. Et ça, ce n'est pas rien. Je veux dire, quand on perd des adeptes, aller les regagner par la suite, c'est du boulot. Je ne pense pas qu'on soit à ce point assis sur une population qui est tellement active.

Moi, je pense que le moindre obstacle, ça va faire décrocher des gens. Et on sait que les gens qui vont décrocher suite à une loi comme ça, ça va être les adolescents. On a déjà assez de difficulté comme ça à les faire bouger. Ça va être les gens de 45 ans et plus, ceux qui se retrouvent dans les hôpitaux, qui, entre vous et moi, ont des problèmes cardiovasculaires et ont des crises cardiaques. Ce sont les deux clientèles chez qui on va noter la plus grosse baisse. Je ne pense pas qu'on a les moyens comme société de perdre 100 000, 200 000 cyclistes. Tout à l'heure, M. l'urgentologue nous disait: On n'a pas les moyens de perdre 10 vies. Moi, je lui dis: On n'a pas les moyens de perdre 100 000, 200 000 cyclistes. Premièrement, parce que ces gens-là, en faisant du vélo, contribuent à leur santé, d'une part, et, deuxièmement, ils font rouler la roue de l'économie. C'est une bonne business, le vélo au Québec. Ça roule bien, hein. Les gens s'achètent des bicyclettes, ils s'achètent des odomètres, ils s'achètent de l'équipement, ils vont faire des voyages à vélo, ils vont se promener au Québec à vélo. Je trouve que d'en perdre 100 000 — et c'est le chiffre le plus conservateur, 100 000 — moi, ça m'effraie beaucoup.

Le Président (M. Gagnon): Merci, madame.

M. Brassard: Oui. Sauf qu'il ne faut pas le voir comme un choix comme ça, là. Ce n'est pas un choix entre 10 pertes de vie en moins ou 100 000 ou 200 000 adeptes. Il ne faut pas présenter les choses de cette façon-là.

Mme Lareau (Suzanne): Mais vous devez admettre avec moi, avec les chiffres qu'on a, les chiffres de la SAAQ, qui ont été obtenus par sondage, l'expérience australienne nous montre qu'il y a une baisse de

la pratique. Alors, vous devez quand même vous dire, au moment de prendre une décision sur ce cas-là: Est-ce que je suis prêt, en prenant une décision sur le port du casque, à accepter que 100 000, 200 000 personnes au Québec qui faisaient du vélo n'en fassent plus? Les chiffres sont là et ils parlent d'eux-mêmes sur la baisse de la pratique. C'est notoire. Et je trouve que dans tout ce débat-là, c'est ce qu'on a le plus éclipsé du revers de la main, en disant: Voyons donc, ça ne se peut pas; ce n'est pas vrai. On a des chiffres, on a des études là-dessus qui nous disent: Oui, il va y avoir une baisse de la pratique. Et, moi, je trouve que dans l'état actuel des choses on a tout intérêt à encourager les gens à faire du vélo plutôt qu'à les décourager d'en faire. Et il ne faut pas le nier: le casque est un obstacle.

Je ne sais pas si parmi vous il y a beaucoup de gens qui utilisent leur vélo comme moyen de transport. Moi, je l'utilise tous les jours neuf mois par année. Je me rends travailler à vélo, je reviens à la maison, je fais mes courses à vélo, et je vais vous dire une chose: Le port du casque, c'est un obstacle. C'est quelque chose à transporter, c'est quelque chose à penser, c'est quelque chose à ajuster fréquemment. Ce n'est pas vrai que parce qu'il est obligatoire les gens vont le porter, que c'est simple, c'est terminé. Ce n'est pas vrai, ce n'est pas simple comme ça. Mais, ça, c'est vrai qu'il faut être cycliste pour sentir ça. Je ne pense pas que les médecins qui évaluent ce cas-là et qui ironisent sur le fait qu'il va y avoir des gens qui vont arrêter de faire du vélo parce qu'ils portent un casque, en disant: Voyons donc, ça n'a pas de bon sens... Je trouve que c'est bien méconnaître ce que c'est que la pratique du vélo, surtout la pratique régulière du vélo.

M. Brassard: Il est venu des médecins, quand même, qui étaient des médecins cyclistes.

Mme Lareau (Suzanne): Oui, qui se rendaient travailler tous les jours en vélo. Il y a une nuance aussi entre le transport quotidien à vélo et aller faire du vélo le dimanche sur la route, à faire une journée de vélo avec un club, avec un groupe. Il y a une nuance entre le transport à vélo et la pratique du vélo à des fins de loisir.

M. Brassard: De toute façon, je conviens avec vous qu'il y a peut-être des médecins qui n'ont jamais fait de vélo. Mais il est venu des médecins ici, pendant les neuf jours de commission, qui étaient des adeptes réguliers du vélo, qui, donc, parlaient à la fois en tant que médecins et en tant que cyclistes aussi.

Mais, moi, ce que je vous dis en simple conclusion, c'est qu'il faut faire en sorte qu'il n'y ait pas de diminution substantielle des adeptes, des personnes qui pratiquent le vélo, parce que c'est une activité qui est bienfaisante, qui est bénéfique sur le plan de la santé, et, en même temps aussi, l'objectif de réduire de 10 ou 12 le nombre des décès des cyclistes, c'est un objectif aussi qu'on doit également, comme société, poursuivre. Il n'y a pas d'incompatibilité entre les deux.

Mme Lareau (Suzanne): Je suis d'accord avec vous qu'il faut viser à réduire le nombre de morts, mais, quand on regarde les causes de décès et qu'on voit que ce sont des cyclistes qui ont brûlé des feux rouges ou roulé à sens inverse du trafic, je me dis: Bon sang, c'est pourtant un comportement élémentaire dans la société et on n'est même pas encore arrivé à faire réaliser aux cyclistes que, oui, ils doivent respecter les règles de la circulation, que, oui, il y a un code qui est là et qu'ils doivent respecter. Je trouve qu'on ferait beaucoup de millage si on travaillait à faire respecter ces lois-là auprès des cyclistes.

Le Président (M. Gagnon): Merci. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Mme Sévigny...

Mme Lareau (Suzanne): Lareau.

M. Middlemiss: C'est l'autre qui est Mme Sévigny.

Mme Lareau (Suzanne): C'est ça.

M. Middlemiss: Mme Lareau, votre position, vous l'avez obtenue de quelle façon? Premièrement, vous dites que vous représentez, que vous êtes responsable de 60 000 personnes qui font du vélo. Est-ce que vous avez un conseil d'administration? Est-ce que vous avez des membres? De quelle façon vous êtes-vous positionnée pour le port du casque? Qui avez-vous consulté et combien de personnes avez-vous consulté?

Mme Lareau (Suzanne): Tout d'abord, Le Tour de l'île n'est pas une association de cyclistes, Le Tour de l'île est un producteur d'événements cyclistes, et je viens présenter notre position aujourd'hui à titre d'expert en la matière. Je ne viens pas représenter les 45 000 cyclistes qui font Le Tour de l'île et nos 3 500 qui ont participé à nos événements vacances. C'est vraiment à titre d'expert dans l'organisation des événements cyclistes que je viens présenter ma position. Alors, je ne représente pas les cyclistes du Tour de l'île.

Deuxième chose, oui, nous avons un conseil d'administration.

M. Middlemiss: Et c'est le conseil d'administration qui a pris la position que vous représentez aujourd'hui?

Mme Lareau (Suzanne): Oui.

M. Middlemiss: Maintenant, Le Tour de l'île, combien de participants... quel pourcentage des participants porte le casque?

Mme Lareau (Suzanne): Au Tour de l'île, 70 %.

M. Middlemiss: 70 % portent le casque.

Mme Lareau (Suzanne): C'est ça.

M. Middlemiss: Et vous croyez que, si on avait une loi qui forçait le port du casque, ça se réduirait de combien?

Mme Lareau (Suzanne): Les chiffres de la SAAQ nous disent qu'on perdrait entre 3 et 8 % des cyclistes.

M. Middlemiss: Les mêmes chiffres, le même sondage de la SAAQ qui dit que 75 % de la population est en faveur d'une loi pour le port du casque? Le même?

Mme Lareau (Suzanne): C'est un autre sondage. Mais ils ont un sondage qui dit qu'on aurait effectivement une baisse de la pratique entre 3 % et 8 %. C'est deux sondages différents, mais ce sont des sondages de la SAAQ.

M. Middlemiss: Sauf que le même disait que 75 % de la population était en faveur du port du casque.

Mme Lareau (Suzanne): En fait, c'est un autre sondage qui disait ça. Moi, je m'interroge un peu sur ce sondage-là, à savoir si...

M. Middlemiss: Lui, il n'est pas bon. Ce sondage-là n'est pas bon; l'autre est bon.

• (11 h 50) •

Mme Lareau (Suzanne): Non, je n'ai pas dit ça, j'ai dit que, si 75 % des gens sont en faveur du casque, pourquoi est-ce qu'ils ne le portent pas plus que ça? Il y a uniquement 25 % des gens qui le portent.

M. Middlemiss: Non, ils ont dit: S'il y avait une loi. La question était: S'il y avait une loi qui vous forçait...

Mme Lareau (Suzanne): Oui, je sais.

M. Middlemiss: C'est un peu ce que les gens qui vous ont précédée ont dit: On est rendu à un point où il y a des gens qui vont se conformer. Et c'est un peu ça qu'on dit. Regardez, on ne dit pas que le port du casque, les gens qui sont venus nous voir, est la réponse à tout. Si les gens n'obéissent pas au Code de la sécurité routière, si les aménagements ne sont pas bien faits, si on n'a pas des campagnes de sensibilisation, de publicité pour le port du casque, toutes ces choses-là... Ce n'est pas juste une chose. Si on peut réduire les 10 décès par année, 200 hospitalisations par année, je pense que, comme société, on aura réellement fait quelque chose. En plus de prendre tous les moyens possibles pour s'assurer qu'il n'y a pas de réduction de participation, que les gens continuent à faire de l'exercice. Je pense que c'est ça qu'on cherche.

Mme Lareau (Suzanne): Oui.

M. Middlemiss: On est ici pour ça. Et il faut certainement avoir, pour être capable de trouver un juste milieu, des gens qui se situent à chaque bout du spectre, sans ça, si tout le monde était d'accord, on n'aurait certainement pas de problème. Mais il me semble qu'il faut peser toutes ces choses-là.

Donc, en d'autres mots, vous croyez qu'avec la publicité, la sensibilisation, l'éducation, on va être capable — aujourd'hui, c'est 26 %, le port du casque — d'atteindre un taux de 80 % ou 100 %. Parce que, il me semble, si on a des indications qui montrent que le fait de porter un casque va sauver des vies, va sauver des jours d'hospitalisation, va enlever des séquelles à la vie des jeunes, qu'importe c'est quoi, la cause de l'accident... Parce que, si on pouvait réduire tous les accidents, j'ai bien l'impression qu'à ce moment-là on dirait: On n'a pas besoin du casque. Mais on sait que, dans la réalité des choses, on ne peut pas faire ça. Mais, vous, vous croyez qu'on va être capable. Et dans combien d'années va-t-on atteindre un niveau de port du casque qui va être dans les meilleurs intérêts de la société?

Mme Lareau (Suzanne): Moi, je pense qu'on peut continuer à augmenter le taux de port du casque. Ça, j'en suis convaincue, parce que ça ne fait que trois, quatre ans qu'on travaille sur ce dossier-là. Quand je dis «on travaille», c'est surtout la SAAQ qui a été active dans ce domaine-là. Atteindre un taux de 100 %, je pense que ça, c'est un leurre, on n'y arrivera jamais, même avec une loi.

En Australie, où il y a une loi qui est là depuis cinq ans, le taux de port du casque est environ de 75 % à 80 %. Alors, on n'atteindra jamais le 100 %. Si on se dit ça, bien, vraiment, on ne travaille pas avec la réalité.

M. Middlemiss: Non, non, il faut viser plus haut, madame.

Mme Lareau (Suzanne): Si on veut arriver à un taux de port du casque volontaire de 80 %, je ne le sais pas. Ce que je sais, par contre, c'est qu'on peut augmenter ce taux de port du casque. Mais je sais une autre chose aussi, c'est qu'il ne faut... c'est une fausse piste. Si notre seul baromètre de sécurité des cyclistes, c'est le taux de port du casque, ça, c'est une fausse piste. C'est ça que je vous dis un peu aujourd'hui: Peut-être qu'en Australie ils sont rendus avec 80 % de taux de port du casque, mais, réellement, ont-ils moins d'accidents par 100 000 habitants qu'ils n'en avaient avant? Et ça, les chiffres sont un peu flous. On a de la difficulté à avoir des chiffres justes là-dessus. Ce qu'on semble voir, c'est qu'il n'y a pas eu une réduction drastique du nombre d'accidents puis du nombre d'hospitalisations depuis que la loi est passée. C'est vrai qu'il y a plus de gens qui portent le casque. Ça, je suis d'accord avec vous. Mais ce qu'on n'a pas vu, c'est quels sont les impacts réels

sur la santé des gens. Vous savez, le fait de porter un casque, ça ne veut pas dire que vous n'aurez jamais d'accident; des accidents qui peuvent avoir des conséquences graves et pouvant amener jusqu'au décès.

Alors donc, le taux de port du casque a peut-être augmenté en Australie, mais il n'y a pas de preuve tangible sur ce que ça a réussi à sauver comme nombre de vies puis à sauver comme hospitalisations. Et c'est ça qui m'inquiète un peu avec tout le débat du port du casque. Parce que, pour le moment, on n'est pas arrivé à des preuves très fermes, on n'est pas arrivé à un consensus à travers le globe qui nous dit: C'est vrai que le port du casque, c'est fantastique, ça sauve des vies. Si 80 % de la population le portent, c'est vrai qu'on va sauver des vies. Il n'y a pas de consensus actuellement là-dessus.

Et ce que je pense, c'est que, à cette étape-ci du dossier, c'est prématuré que d'imposer une loi obligeant le port du casque. Je ne dis pas qu'il ne faut plus parler du casque. Je pense qu'on devrait continuer à faire des campagnes de promotion, je pense qu'on devrait travailler ensemble à améliorer le comportement des cyclistes, à faire qu'ils respectent plus les règles, mais je ne pense pas qu'une loi va régler les problèmes, parce que vous dites qu'on va sauver 10 vies, 200 hospitalisations. Moi, je regarde le côté négatif de l'affaire et je le trouve drôlement important, le côté négatif de l'affaire.

M. Middlemiss: Bien, les vies, madame, je regrette, mais des vies, ça, c'est très important. Il ne faut pas dire qu'on est en train de choisir entre des gens qui vont continuer à faire de l'exercice et des pertes de vie. Là, il me semble qu'il faut prendre tous les moyens possibles pour limiter le nombre de pertes de vie, en même temps s'assurer de poser des gestes qui vont inciter les gens à continuer à faire de l'exercice. C'est ça qu'on veut faire. On n'est pas braqué ici ou braqué là. Il me semble que, si on dit qu'une perte de vie ce n'est pas... on manquerait, comme élus, ici, à notre serment puis à notre engagement dans la société à faire des lois pour protéger le monde. Et ça m'étonne que, vous, vous ayez la vérité. Vous avez dit tantôt que les médecins qui étaient ici, leurs statistiques ne sont pas bonnes.

Mme Lareau (Suzanne): Je n'ai pas dit que les médecins...

M. Middlemiss: Mais, vous, vous avez la vérité sur un sondage de la SAAQ. Un sondage de la SAAQ, ça, ça répond à tous les maux. Pourtant, le médecin... Puis il va les déposer, les statistiques. On lui a demandé et il va nous les déposer, les statistiques. Et, sur cette base-là, on va les avoir, les statistiques. Je vous demanderais, à vous, de nous déposer aussi vos statistiques qui démontrent votre position, le nombre de personnes qui vont arrêter de faire du vélo.

Mme Lareau (Suzanne): Mais vous les avez, c'est la SAAQ qui les a sorties. Ce sondage-là, ce n'est pas Le Tour de l'île...

M. Middlemiss: Non, mais, ça, c'est un sondage. Les données qu'on va avoir, dont les médecins nous ont parlé, c'est des endroits où on a passé la loi, et ceci, c'est basé sur ça. Donc, c'est du vécu, non pas un sondage.

Mme Lareau (Suzanne): Mais je vais vous dire que j'ai hâte de voir aussi les données de la SAAQ, parce qu'il y a tellement peu de pays qui ont passé une loi obligeant le port du casque. J'ai hâte de voir, moi aussi... J'avoue que je suis intriguée, je suis curieuse et intéressée de voir les statistiques que les médecins vont nous apporter là-dessus.

Parce que, nous, on a fouillé... Vous savez, on assiste à des conférences à travers le monde, des conférences cyclistes qui impliquent des gens qui sont dans des organisations cyclistes, des gens de la santé, des planificateurs, des gens des municipalités, et on a quand même accès à une foule d'informations sur ce qui se passe dans plusieurs pays, et je vais vous dire que j'ai hâte de voir ces statistiques des médecins. Peut-être qu'ils ont eu accès à des statistiques qu'on n'a pas eues. Mais, je vais vous dire, il y a deux pays qui ont passé une loi obligeant le port du casque, c'est l'Australie, il y a cinq ans, et la Nouvelle-Zélande, tout récemment. C'est tout.

M. Middlemiss: Vous avez mentionné l'étude de Robinson, en Australie, vous êtes consciente que ça a été fait à des cyclistes de moins de 16 ans. Vous êtes consciente de ça? Ça n'a pas été fait...

Mme Lareau (Suzanne): Non.

M. Middlemiss: Vous n'étiez pas consciente de ça?

Mme Lareau (Suzanne): Cette étude-là n'a pas été faite pour des cyclistes de moins de 16 ans.

M. Middlemiss: Pour les cyclistes de moins de 16 ans.

Mme Lareau (Suzanne): Non, ce n'est pas du tout le cas.

M. Middlemiss: Bien, voulez-vous vérifier et nous le laisser savoir, s'il vous plaît?

Mme Lareau (Suzanne): Oui, je vais vérifier, parfait.

M. Middlemiss: Il semblerait que cette étude-là a été faite sur des moins de 16 ans.

Mme Lareau (Suzanne): Parfait. Si vous voulez, on peut vous la remettre, cette étude-là, de Robinson. Alors, ce n'est pas le cas.

Il faut dire une chose, quand on parle...

M. Middlemiss: Vous dites que ce n'est pas le cas?

Mme Lareau (Suzanne): Quand on nous parle des accidents de vélo — les médecins nous ont dit ça tout à l'heure, et ça, je mets un petit peu ça en doute — c'est encore là les chiffres de la SAAQ, vous savez qui a des accidents de vélo, ceux qui viennent gonfler les statistiques d'accidents mortels de vélo? Ce sont principalement les jeunes garçons. Pourquoi? Parce qu'ils ont des comportements téméraires sur la route. Alors, ça aussi, il faut regarder ça quand on veut appliquer un remède de cheval. Puis ce n'est peut-être pas le remède qui s'applique à toute la population ou dont toute la population a besoin.

M. Middlemiss: Regardez, le coroner nous a donné, à partir de l'année 1993 à l'année 1995, un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf décès, pas de véhicules moteurs: 46 ans, 7 ans, 21 ans, 13 ans, 51 ans, 56 ans, 62 ans, 38 ans, 47 ans. Ça, c'est des faits.

Mme Lareau (Suzanne): Oui, ça, ce sont les accidents qui n'impliquent pas de véhicules moteurs. Quand on regarde les statistiques de la SAAQ et qu'on regarde les accidents qui impliquent un véhicule moteur, qui sont le gros des accidents, qui sont 85 % des mortalités, quand vous regardez ces accidents-là, les jeunes garçons de 10 à 14 ans sont surreprésentés.

M. Middlemiss: Oui, mais ceux-là aussi, regardez, ils font partie des statistiques.

Mme Lareau (Suzanne): Oui, ça, c'est uniquement le rapport du coroner, des accidents sans véhicules moteurs.

M. Middlemiss: Mais, le coroner, il n'a pas tous les cas d'accidents, lui. Donc, seulement ceux dans lesquels il doit faire une enquête.

Mme Lareau (Suzanne): Mais ce sont les...

M. Middlemiss: Mais imaginez-vous que, sur ceux pour lesquels il fait des enquêtes, on a de sept ans à 62 ans.

Mme Lareau (Suzanne): Oui, ce que je vous dis, c'est que ces statistiques-là, ça représente 10 % des mortalités sur la route, et, quand on regarde l'autre 90 %, dans les chiffres de la SAAQ, ce sont les jeunes garçons qui sont surreprésentés. Et ça, vous avez les chiffres dans les statistiques de la SAAQ. Ce n'est pas moi, ce n'est pas des études qu'on a faites. On n'avance pas ça, ce sont les chiffres de la SAAQ.

M. Middlemiss: En tout cas. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): M. le député d'Abitibi-Est, vous avez demandé la parole?

M. Pelletier: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Il vous reste quelques minutes.

• (12 heures) •

M. Pelletier: Mme Lareau, je trouve que vous avez été dure, très dure envers tous les responsables de la santé qui se sont présentés ici depuis deux mois, qui se sont présentés ici en nous parlant d'abord des morts, des accidents graves. Et, de votre côté, ce matin, j'ai entendu la protection de vos marchands, protection de vos adeptes, des marchés et des vélos. Ça m'amène à vous poser la question suivante: Est-ce que vous savez ou connaissez le coût annuel — on connaît le coût des statistiques — des accidents de vélo?

Mme Lareau (Suzanne): Les chiffres que la SAAQ avance, on parle de 3 000 000 \$.

M. Pelletier: Vous avez aussi apporté, et c'est ma dernière question, une statistique en disant que votre organisme, Le Tour de l'île de Montréal, n'est supporté par le gouvernement du Québec que dans l'ordre de 3 %.

Mme Lareau (Suzanne): Non, ce n'est pas le gouvernement du Québec, ce sont des contributions gouvernementales. C'est la ville de Montréal, le gouvernement du Québec, une infime partie, la Communauté urbaine de Montréal.

M. Pelletier: Je pense que vous avez mentionné 3 %.

Mme Lareau (Suzanne): Oui. Tous ces gouvernements-là ensemble, 3 %.

M. Pelletier: D'où vient le reste de votre budget?

Mme Lareau (Suzanne): 50 % provient de l'inscription des cyclistes et 47 % de l'entreprise privée.

M. Pelletier: L'entreprise du vélo.

Mme Lareau (Suzanne): Non, pas l'entreprise du vélo. Les producteurs de lait, il y a Canadian Tire qui est là-dedans, mais il y a aussi Bell, Kellogg, Yop, Ombrelle, les entreprises... Tous les domaines, dans le fond. C'est très varié.

M. Pelletier: Merci.

Le Président (M. Gagnon): M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui, madame, j'ai bien aimé votre présentation. Il me semble qu'il y a quelque chose d'illogique dans tout ce débat qu'on est après mener. Les gens qui font du bicycle, Vélo Québec, Le Tour de l'île, la Hollande, eux autres, ils n'en veulent pas, du casque. Eux autres, ils nous disent: On n'en veut pas. C'est clair. Puis c'est eux autres qui sont les experts là-dedans. Et on s'aperçoit qu'aux États-Unis, effectivement, il y a eu des mesures mitoyennes, et j'aimerais juste tester avec vous ces mesures mitoyennes. Entre autres, aux États-Unis, dans 14 États — vous en faites part dans votre mémoire — les jeunes de 8 à 16 ans... C'est ce qui se passe dans le secteur du ski, d'ailleurs. Remarquez que les parents obligent les petits «kids» à mettre un casque, mais, finalement, à 16, 17, 18 ans, les parents laissent l'enfant décider s'il va continuer à le mettre ou pas. Je me demande si, dans le bicycle, ça ne devrait pas être la même chose. Il y a certains États américains qui ont choisi ça.

J'aimerais, avec moi, qu'on partage aussi la nuance de... Moi, je représente un comté où on a surtout des pistes cyclables. J'avais l'impression que c'était moins dangereux, une piste cyclable, que si j'allais sur la rue Sainte-Catherine à Montréal. Est-ce qu'il n'y a pas un terrain d'entente là, d'abord chez les plus jeunes, et, deux, si tu vas en ville, bien, on l'oblige, mais si tu vas sur une piste cyclable, là, on va permettre? Votre argument de dire: Il faut qu'il y ait le plus de monde possible qui fasse du cyclisme, je suis d'accord avec ça... Et d'ailleurs on pourrait mettre dans la balance ces 10 décès, parce que, à quelque part, si on fait du cyclisme, il y aurait peut-être moins de décès, bon, etc. Mais, comme il reste peut de temps, est-ce que, effectivement, un compromis entre une rue ou une route versus une piste cyclable, c'est une avenue? Et en bas de 16 ans, est-ce que ce n'est pas une autre avenue?

Mme Lareau (Suzanne): Bien, il est clair que l'aménagement de pistes cyclables, les aménagements cyclables contribuent à la sécurité des cyclistes, et ça, il y a des études qui le prouvent. Je pense que, même dans les solutions de la SAAQ, la SAAQ le reconnaît. Les médecins reconnaissent que le fait d'aménager des pistes cyclables, c'est un environnement réellement sécuritaire pour les cyclistes et que ça contribue à sauver des vies. Ça, je pense que tout le monde l'admet. Et, oui, il faut continuer à travailler là-dessus. Le gouvernement du Québec, là-dessus, a vraiment pris ses responsabilités, parce que, quand on regarde la Route verte, quand on regarde aussi ce que les municipalités ont fait, au Québec, on a un nombre de pistes cyclables qui est très élevé si on se compare au reste de l'Amérique du Nord. Je trouve que, là-dessus, on a une longueur d'avance qui est fort intéressante et qui est vraiment tout à l'honneur du gouvernement.

Le casque pour les enfants. C'est vrai qu'il y a des États qui ont légiféré, qui ont donc... Dans certains États, c'est les enfants de huit ans et moins; dans d'autres, c'est des enfants de 16 ans et moins, et tout ça. Il y

a beaucoup d'États américains aussi qui ont refusé de passer de telles lois. Je pense que c'est complexe de passer une loi uniquement pour les enfants. Moi, ce que j'aimerais dire là-dedans: Je pense que ce n'est pas une mauvaise chose, le casque, pour les jeunes enfants, c'est vrai, mais je trouve que c'est aux parents de prendre cette responsabilité-là et d'imposer, s'ils jugent que c'est nécessaire, auprès des enfants. Je pense que c'est le rôle du parent. Je ne pense pas que des lois peuvent pallier aux responsabilités des parents. Les parents ont une responsabilité face à leurs enfants et c'est à eux de voir ça. Moi, j'ai plus envie de remettre ça entre les mains des parents, mais en faisant de la promotion, en leur disant: Écoutez, je pense que c'est une bonne chose que vos enfants portent le casque. Après ça, ça va être eux qui vont décider.

Je tiens juste à revenir sur un petit truc. Vous savez, je me bats pour sauver des vies. Vous avez l'air de dire que je prends 10 vies à la légère puis que ce n'est pas important pour moi. C'est faux. Je trouve ça très...

M. Benoit: Non, non, je n'ai pas dit ça, moi. Il y a des gens qui ont dit ça de l'autre bord, pas moi.

Mme Lareau (Suzanne): Non, non, je sais que ce n'est pas vous. Moi, je me bats pour sauver des vies, mais sauver une vie, ce n'est pas juste éviter que quelqu'un ait un accident, c'est de s'assurer qu'il est en bonne condition physique aussi. Moi, ce que je dis, c'est que la question du casque, elle ne résoudra pas le problème de sécurité des cyclistes, et de travailler sur un environnement favorable pour les cyclistes, c'est miser à moyen et à long terme sur un réel travail pour offrir une réelle sécurité aux cyclistes. Alors, ne me dites pas que je ne me bats pas pour sauver des vies, ce n'est pas vrai.

M. Benoit: Monsieur...

Le Président (M. Gagnon): Brièvement.

M. Benoit: Oui. L'autre question que je me pose... Et on le voit dans la construction, où on a obligé à une panoplie de mesures de sécurité dans la construction. Les gars sont obligés d'être habillés comme des scaphandres, puis on s'aperçoit dans la vraie vie que ça ne fonctionne pas. Il faut aller sur les chantiers de construction, les casques ne sont pas mis, les lunettes ne sont pas mises, les ceintures de sécurité ne sont pas mises. Pourquoi? On n'est pas arrivé à inviter les gens à le faire intelligemment. On les a obligés à le faire, puis ils refusent de le faire. Sur des chantiers que j'ai visités, les gens s'amusent à mettre des petites casquettes avec des éventails dessus. Or, je suis loin d'être convaincu qu'en obligeant des gens... Ça va peu ou pas fonctionner.

Le sondage, si on dit aux gens: On va te donner une amende, puis, possiblement, ça va être un acte criminel, bien, c'est bien sûr que le sondage est biaisé

quelque part. On va monter à 80 % si on dit aux gens: On va te donner une amende, puis ci, puis ça. Mais, dans la vraie vie, le meilleur sondage, c'est à tous les jours. Les citoyens, ils veulent avoir la liberté. Et, moi, c'est ce qu'on retrouve... Mes voisins se sont mis à faire de la bicyclette cet été, puis je les regardais faire. C'était extraordinaire. Des gens âgés, ils se sont achetés des bicyclettes, ils sont embarqués sur les pistes, et, ces gens-là...

Une voix: Avec un casque?

M. Benoit: ... — non, puis ils n'en veulent pas, de casque — ils sont heureux avec ça. Ils allaient sur les pistes cyclables. Et des gens qui étaient inactifs jusqu'à cet été soudainement se sont mis à s'activer. Moi, j'ai trouvé ça extraordinaire. Je pense qu'on s'en va dans la mauvaise direction si on se met à obliger toute sorte de monde avec toutes sortes... D'ailleurs, remarquez que les sports qui ont perdu de l'attrait, c'est les sports où ça devient trop compliqué. La planche à voile, entre autres, c'est un sport qui ne se pratique plus au Québec parce que c'était trop compliqué. Il fallait attendre le vent, il fallait avoir du gros équipement, des harnais, ça ne finissait plus. Les gens l'ont abandonné, ce sport-là, au Québec. Alors que — puis je veux finir avec ça, M. le Président — les gens les plus connaisseurs dans le vélo: Vélo Québec, Le Tour de l'île, la Hollande, des gens qui connaissent ça, eux autres sont venus ici honnêtement, librement, franchement et nous ont dit: Attention avant de toucher à ça, cette affaire-là.

M. Brassard: La Hollande n'est pas venue.

M. Benoit: Non, la Hollande n'est pas venue, mais on aurait dû l'inviter.

Le Président (M. Gagnon): Merci. C'est la fin de nos travaux. La commission suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi vers 15 heures, après les travaux de la Chambre.

(Suspension de la séance à 12 h 7)

(Reprise à 15 h 26)

Le Président (M. Laurin): Eh bien, je déclare ouverte cette séance de consultation générale qui porte sur la loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

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

La Secrétaire: Cela a été fait ce matin.

Le Président (M. Laurin): Cela a été fait ce matin. Donc, cet après-midi, nous entendrons M. DeMarco, M. Lawrence Lord, Excell Technologie et le

Mouvement carrossiers Québec. Je vous prierais donc, M. Thomas DeMarco, de vous présenter, s'il vous plaît, en vous rappelant que vous avez 10 minutes ou moins pour présenter votre mémoire et que vous serez ensuite l'objet de questions, pour 10 minutes ou moins, de l'opposition et de la représentation ministérielle. M. DeMarco.

M. Thomas DeMarco

M. DeMarco (Thomas): M. le Président, M. le ministre, à un coût personnel important et au nom de quelques autres médecins, je me présente devant cette commission pour manifester mon opposition à la loi exigeant le port du casque cycliste. Je crois que certains de mes collègues commettent une grave erreur en appuyant cette loi. En effet, même sans casque, le cyclisme comporte plus de bienfaits pour la santé que de risques. L'effet dissuasif d'une telle loi sur la pratique du vélo aura par conséquent des impacts néfastes sur la santé publique. Même si les chiffres proposés sont souvent trompeurs, je ne doute pas qu'une loi obligeant le port du casque cycliste entraînerait une modeste baisse de la mortalité et des blessures graves. Ce phénomène serait sans doute attribuable en grande partie, cependant, à la diminution du nombre de cyclistes.

Depuis quelques années, plusieurs États australiens ont mis en vigueur de telles lois, et on a assisté à un déclin de la pratique de la bicyclette de 20 % à 44 % selon la tranche d'âge. La diminution du nombre de cyclistes y est même plus importante que l'augmentation de ceux qui ont adopté le casque. Familier avec la situation australienne — j'y suis allé aussi bien avant qu'après l'adoption des lois sur le casque — je suis convaincu qu'on verrait des tendances semblables ici. Les raisons de cette baisse de l'utilisation du vélo sont nombreuses. La plus importante est probablement l'effet de mauvaise publicité engendré par la loi qui prête une connotation périlleuse au cyclisme.

Actuellement, le cyclisme figure parmi les activités physiques préférées des Québécois et Québécoises. L'exercice régulier réduit les risques d'artériosclérose, première cause de décès chez nous. J'estime que le peu de gains réalisés en diminution des blessures seraient facilement dépassés par une éventuelle augmentation des maladies cardiovasculaires et autres maladies liées à la sédentarité, y compris l'ostéoporose, l'obésité, le diabète, le cancer du côlon et plusieurs conditions psychosomatiques.

Il est important de réaliser que le portrait actuel des blessures cyclistes est loin de révéler une situation de crise. Au contraire, depuis 20 ans, on observe une chute plus ou moins constante des accidents mortels cyclistes tandis que le nombre des participants s'accroît sans arrêt. Il faut croire qu'une plus grande présence des cyclistes dans les rues conditionne les automobilistes à faire preuve de plus de vigilance.

• (15 h 30) •

Par ailleurs, il a été observé que les êtres humains ont tendance à se comporter de façon nonchalante

lorsqu'ils se sentent plus protégés. Ainsi, un cycliste casqué aura tendance à prendre plus de risques qu'un cycliste qui n'en porte pas. C'est ce qui pourrait expliquer qu'en Australie les risques de blessure à la tête, comme ailleurs, sont plus élevés depuis l'adoption d'une loi sur le casque pour ceux qui continuent de faire de la bicyclette.

Il est parfaitement normal qu'on veuille tout mettre en oeuvre pour prévenir les traumatismes crâniens, mais, plutôt que d'embêter la population avec un règlement de plus, je me demande pourquoi mes collègues ne consacrent pas plutôt leurs énergies à exiger qu'on rende le réseau routier plus sécuritaire pour tous les usagers. Au lieu d'encombrer les forces policières, déjà surchargées, avec une nouvelle loi, on ferait mieux de s'assurer que des lois plus importantes déjà en vigueur soient mieux respectées, telles celles concernant la vitesse et l'ivresse au volant. Des mesures d'apaisement de la circulation routière qui encourageraient les déplacements à pied et à bicyclette sauveraient sans doute beaucoup plus de vies et épargneraient beaucoup plus de blessures qu'une loi sur le casque, sans avoir l'inconvénient de porter ombrage à la santé cardiovasculaire de nos concitoyens.

Contrairement à l'impression qu'on peut avoir, le cyclisme n'est pas un sport dangereux, il est plutôt un moyen de transport simple et respectueux de l'environnement. Même dans les circonstances routières actuelles, les cyclistes vivent en moyenne plus longtemps que les non-cyclistes. On doit à tout prix éviter une mesure qui risque de décourager cette activité bénéfique.

En conclusion, je vous présente une position prise par quelques médecins concernant cette loi. Comme tous les moyens de transport à propulsion humaine, le cyclisme est bon pour la santé et pour l'environnement. Aucune mesure risquant de réduire la pratique ou de limiter le rôle utilitaire du vélo ne devrait être adoptée. À notre avis, assurer des conditions sécuritaires pour la pratique du vélo est le moyen le plus efficace de protéger la santé et la sécurité des cyclistes. Bien que nous encourageons la promotion du port du casque, obliger légalement son port n'est pas une mesure appropriée. Merci.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. DeMarco. M. le ministre.

M. Brassard: Oui, merci, M. DeMarco, de votre témoignage qui indique que dans la profession médicale il y a quelques divergences. Vous dites dans votre mémoire: «Nous sommes perplexes devant l'attitude d'un gouvernement qui se propose d'appliquer une mesure telle que le port obligatoire du casque.» Ce n'est pas tout à fait exact. Encore une fois, je le répète, il n'y a pas de disposition de cette nature dans le projet de loi n° 12, mais la commission parlementaire est devenue l'occasion, en quelque sorte, et le forum approprié pour faire le débat sur cette question. Je pense que c'est un forum tout à fait approprié dans une société démocratique.

Alors, c'est ce qui explique que vous êtes ici devant nous aujourd'hui. Ce n'est pas parce que dans le projet de loi n° 12 il y a une disposition de cette nature.

Bon. Ça fait plusieurs fois qu'on l'entend, évidemment, je dirais, cet argument ou cette thèse qui veut que, si on impose le port du casque par voie législative, ça entraîne une diminution de la pratique et, donc, que ça accroisse les problèmes de santé...

M. DeMarco (Thomas): Exact.

M. Brassard: ...des citoyens, particulièrement en matière cardiovasculaire. C'est un argument qui a une certaine logique, mais reconnaissons qu'il n'est pas fondé de façon scientifique, sur des études, des enquêtes approfondies. C'est une thèse peut-être, disons, séduisante, mais vous n'êtes pas en mesure, comme médecin, de nous faire la démonstration scientifique qu'une diminution de la pratique du vélo équivalait à une augmentation de telle hauteur des problèmes de santé, problèmes de santé de tel type et de tel type. Vrai ou faux?

M. DeMarco (Thomas): Non, je ne suis pas d'accord avec ça. Je pense que je suis en mesure de dire que, oui, il y aura des conséquences néfastes qui seront mesurables à long terme à cause d'une diminution de l'activité physique en général de la population québécoise. C'est sûr que ce n'est pas quelque chose qui peut se montrer facilement, mais je pense qu'on a déjà assez de données sur ce sujet — surtout des données de l'Europe — qui nous indiquent que les cyclistes, en général, sont en meilleure santé que les non-cyclistes et qu'ils vivent plus longtemps, comme je l'ai déjà dit. Alors, d'après moi, il n'y a pas de raison de douter que ce serait différent ici.

M. Brassard: À la condition, encore une fois, que ceux qui — puis ça, c'est une hypothèse, mais supposons qu'elle se réalise — abandonnent la pratique ne font plus rien d'autre. Mais ce n'est pas démontré non plus. Il se pourrait fort bien que les personnes qui abandonnent la pratique du vélo, étant habituées à l'activité physique régulière, adoptent la pratique d'une autre activité, soit le patin à roues alignées, ou le ski de fond, ou la marche, ou le jogging. Ce n'est pas évident qu'ils vont abandonner toute forme d'activité parce qu'ils abandonnent la pratique du vélo.

M. DeMarco (Thomas): Je suis d'accord. C'est certain que ce n'est pas tout le monde qui va abandonner l'activité physique, que ce n'est pas tous les cyclistes qui vont abandonner l'activité physique. Ce n'est pas tous les cyclistes, même, qui vont abandonner le cyclisme, mais il y aura, je pense, une perte, une diminution mesurable de l'activité physique, surtout quand on tient en compte le fait que beaucoup de cyclistes ne le font pas parce que c'est bon pour la santé mais parce que c'est le meilleur choix, que c'est le choix le plus logique, le plus pratique pour se déplacer. Et ce monde-là,

je ne vois pas pourquoi il serait motivé de trouver un autre moyen de se tenir en forme, parce que ce n'est même pas la raison pour laquelle ils font du vélo.

M. Brassard: Merci.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. C'est Dr DeMarco? Merci, docteur. Vous avez mentionné qu'en Australie... Vous avez donné des pourcentages de gens qui ont abandonné de faire du vélo. Est-ce que vous avez vérifié si parmi ces gens-là, par exemple, il n'y en pas qui se sont tournés vers le patin à roues alignées? Est-ce qu'il n'y en a pas d'autres, parce qu'ils sont arrivés à un certain âge où ils ont pu avoir leur permis de conduire, qui ont décidé de se promener en auto? Est-ce que, dans les statistiques que vous nous avez citées, ça, c'est pris en ligne de compte?

M. DeMarco (Thomas): Non, j'avoue que je n'ai pas à ma disponibilité de chiffres concernant les autres activités physiques, mais je souligne le fait que pour les autres activités physiques, en général, il ne s'agit pas de modes de transport. Alors, il faut croire que c'est certain qu'il y aura un déclin de dépassement humain actif en Australie. Il n'y a pas de question.

M. Middlemiss: Bon. Donc, vous concentrez tout ça sur un mode de transport. Vous dites que c'est ça qui est la partie la plus importante, de faire du vélo comme mode de transport et non pas comme activité physique que les gens font en fin de semaine ou quand ils font de la Participation, là. Ce n'est pas surtout ça qui vous préoccupe, vous.

M. DeMarco (Thomas): Oui, surtout. On ne peut pas décourager l'emploi du vélo comme mode de transport. Ceux qui le font de temps en temps qui ne le feront plus à cause de la loi, ça me dérange beaucoup moins, parce que ce n'était pas déjà un élément important dans leur santé cardiovasculaire. Mais c'est ceux qui le font régulièrement qui vont l'abandonner. C'est ça qui m'inquiète.

M. Middlemiss: Est-ce que dans les données que vous nous avez citées on identifie les gens qui l'utilisent pour aller travailler? Quel pourcentage ça représente, ces gens-là qui ont arrêté en Australie?

M. DeMarco (Thomas): Quel pourcentage ont abandonné parmi ceux qui se servaient du vélo comme...

M. Middlemiss: Oui, pour aller travailler.

M. DeMarco (Thomas): Non, je n'ai pas vu de chiffres.

M. Middlemiss: Vous n'avez pas ces chiffres-là non plus?

M. DeMarco (Thomas): Non. En particulier pour cette tranche de la population, pas à ma connaissance.

• (15 h 40) •

M. Middlemiss: D'accord. Maintenant, êtes-vous d'accord que lors des accidents en vélo les gens qui se frappent la tête seraient mieux protégés s'ils avaient un casque sur la tête que de ne pas avoir de casque sur la tête?

M. DeMarco (Thomas): Oui, mais il faut que je le qualifie. Il faut que ce soit porté correctement, et malheureusement une bonne proportion — j'estime au moins 40 % des porteurs actuels — ne le portent pas comme il faut, et ça risque alors... Et, même si on le porte comme il faut, ça risque certainement de donner au porteur un faux sens de sécurité. Ça, c'est un élément, je pense, qui est très important, le fait que ça donne un faux sens de sécurité, surtout pour les jeunes, les enfants. Et le fait qu'il y a beaucoup de monde qui ne le porte pas comme il faut... Il n'y a aucune manière de légiférer sur le port correct du casque, et, si on ne le porte pas comme il faut, ça n'aide pas gros.

M. Middlemiss: Bien, regardez, si on prend la peine de dire aux gens qui portent des casques: Voici la façon dont tu le portes de façon adéquate... Dans votre cas à vous, vous dites que vous êtes préoccupé par le fait qu'ils le portent mal, mais est-ce que même le porter mal n'aurait pas une protection pour ces jeunes-là aussi?

M. DeMarco (Thomas): Non. Je dirais que globalement ça ferait plus de tort que de bien, surtout chez les jeunes, à cause de ce qu'on appelle la «compensation de risque». Si on se sent protégé, on a tendance à être un peu moins vigilant.

M. Middlemiss: Ah!

M. DeMarco (Thomas): Puis, moi, je sais que, personnellement, comme cycliste — et je porte le casque, il faut dire que je porte le casque régulièrement depuis 1983 — je me trouve parfois un peu moins vigilant qu'avant, et il faut que je m'arrête et que je me dise qu'il faut faire attention. Mais c'est quelque chose qui est très, très humain, que, lorsque tu te sens protégé, tu vas peut-être rouler un peu plus vite en descendant la côte, par exemple, parce que ça te donne le sens de la sécurité. Et ça, c'est bien documenté, surtout chez les jeunes. Je pense que c'est moins un problème chez les adultes, mais, chez les jeunes garçons en particulier, c'est un fait de l'esprit humain qui est bien reconnu.

M. Middlemiss: Est-ce que vous avez indiqué que vous le portez, le casque, vous?

M. DeMarco (Thomas): Oui, toujours.

M. Middlemiss: Toujours. O.K. D'accord. Mais êtes-vous au courant de l'étude réalisée par le professeur Bergeron, de la Faculté de psychologie de l'Université de Montréal, qui révèle que les cyclistes qui portent un casque respectent davantage le Code de la sécurité routière?

M. DeMarco (Thomas): Oui, j'ai déjà vu ce rapport, et ça ne m'étonne pas, parce que, actuellement, ce n'est pas obligatoire, le port du casque. Et ce n'est pas parce qu'ils portent le casque qu'ils respectent plus la loi, c'est parce que c'est la tranche de la population qui est la plus consciente de la sécurité routière et de sa santé. Et ce sont les plus prudents. C'est pourquoi ils portent le casque. Alors, ça ne m'étonne pas du tout, et je pense que je me trouve dans ce même groupe de la population.

M. Middlemiss: Et êtes-vous au courant du sondage qui a été fait par la Société de l'assurance automobile du Québec qui démontre que 75 % de la population est en faveur d'une législation qui exigerait le port du casque et que 88 % des gens ont dit que, s'il y avait une loi, oui, ils porteraient un casque, que, même s'ils n'en portent pas aujourd'hui, si on avait une loi, ils en porteraient un? Et on a eu des groupes de médecins qui sont venus nous voir, des neurochirurgiens. Il y a eu des gens des urgences, des urgentologues, ce matin, et ils ont dit: Regardez, pourquoi ne pas passer une loi qui serait effective seulement dans deux ou trois ans et qu'on se serve de ces deux ou trois ans là pour les inciter, les gens? Et ça veut dire qu'on est accompagné, là. Il faut sensibiliser les gens au Code de la sécurité routière, faire des campagnes de sensibilisation, de promotion, toutes sortes de choses pour dire qu'il y a des dangers, et voici la façon dont on devrait opérer.

Ceci étant dit, est-ce que vous ne seriez pas d'accord que, si en bout de piste on s'assure qu'il y a 10 décès de moins par année pour les gens qui font du vélo et qu'il y a 200 personnes de moins qui vont dans les hôpitaux... Devant tous ces faits-là, quelle serait votre position?

M. DeMarco (Thomas): Ça ne changerait pas. On parle de 10 vies sauvées, mais on perdrait beaucoup plus que 10 vies à long terme à cause des maladies de la sédentarité. Et, peu importe comment on va introduire la loi, ça donne le même message. C'est le même message: c'est que le cyclisme, c'est dangereux et qu'il faut y penser deux fois avant d'en faire. C'est ça, le problème avec la loi, et le fait que la majorité de la population soit en faveur de la loi, ce n'est pas surprenant non plus. C'est tout simplement le fait que la majorité de la population ne se sert pas du vélo d'une façon régulière.

M. Middlemiss: Donc, si on fait un parallèle avec le port de la ceinture de sécurité, on a plafonné. Il

semblerait qu'on arrive, là, à 26 % de port du casque. C'est seulement par des campagnes de publicité et de sensibilisation et une loi qu'aujourd'hui nous sommes rendus à 93 % au Québec. Probablement, la province qui s'attache le plus, c'est le Québec. On est rendu à 93 %, et il me semble que, si nous avons réussi à le faire... Et on s'aperçoit que, depuis qu'on a fait ça, notre bilan est meilleur: on a sauvé des vies, on a sauvé des blessures graves. Et, devant tous ces faits-là, est-ce que ce n'est pas une responsabilité que nous avons comme élus de s'assurer... Parce que le but de tout l'exercice des changements du projet de loi n° 12 au sujet desquels le ministre vous a dit: Ça, ça n'en fait pas partie, c'est d'améliorer notre performance, de réduire le nombre de décès, le nombre de blessures, et ces choses-là. Et c'est dans ce sens-là qu'on le regarde, nous autres.

M. DeMarco (Thomas): Mais à quel prix? C'est ça que je me demande. On va réduire les décès à quel prix? D'après moi, c'est au prix de plusieurs autres décès, à cause des maladies cardiovasculaires surtout, mais d'autres maladies de la sédentarité aussi. Alors, le bilan net, ça va être négatif. Il n'y a aucun doute dans mon esprit, et la comparaison avec la ceinture de sécurité, d'après moi, ce n'est pas du tout pertinent. Moi, je suis absolument en faveur de la loi sur le port de la ceinture de sécurité. Même si, au pire aller, ça décourageait quelques automobilistes de démarrer leur voiture de temps en temps à cause de la loi, bien, tant mieux, parce que ce n'est pas une activité bénéfique ni personnellement ni à la santé ou à l'environnement en général. Alors, il n'y a aucun risque avec une loi sur la ceinture, aucun risque du tout.

M. Middlemiss: O.K. On nous a indiqué ce matin qu'il y a à peu près 4 000 000 de Québécois qui font du vélo. Sur les 4 000 000, combien le font pour aller travailler? Parce que c'est ceux-là dont vous dites que leur santé va être meilleure. Eux autres, ils vont travailler avec le bicycle. Tous les autres, là, quelle portion font juste le vélo pour aller travailler, du 4 000 000?

M. DeMarco (Thomas): Je ne sais pas exactement. Je devinerais que ce n'est probablement pas plus que 5 %, mais...

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, regardez, c'est vous-même, là, hein? C'est 5 % qui font juste du vélo pour aller travailler, et c'est ceux-là qui vous préoccupent le plus. C'est ceux-là qui rendent leur santé meilleure, parce que c'est vous qui l'avez dit, ça. Et, donc, à ce moment-là, les autres, ils font du vélo, mais ils n'améliorent pas leur santé. Donc, avec une conclusion de même, s'ils arrêtent de faire du vélo, leur santé ne sera pas meilleure.

M. DeMarco (Thomas): Mais non, je ne pense pas que ce soit aussi simple que ça. Il ne faut pas

éliminer tous les autres cyclistes qui ne se servent pas du vélo pour aller au travail, parce que, eux aussi, ils sont... Je m'en occupe moins, de ceux-là, mais je pense qu'ils sont encore pertinents dans le débat et qu'ils sont encore à risque de faire moins d'activité physique suite à la loi. Alors, je pense que ce n'est pas tout à fait correct de considérer seulement les cyclistes de tous les jours.

Et l'autre chose, c'est qu'il faut souligner le fait que le cyclisme au Québec est encore en plein essor, et, d'après moi, il faut faire de notre mieux pour encourager le monde à en faire surtout comme mode de transport, pas seulement pour des considérations de santé, mais aussi à cause de problèmes d'environnement. Alors, même si on n'est qu'à 5 %, je pense qu'on pourrait facilement atteindre des chiffres de 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, mais avec une loi sur le casque, on ne le verra pas.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. DeMarco. L'opposition ayant épuisé son temps, est-ce que les ministériels consentiraient à prêter quelques secondes au député d'Orford pour lui permettre de poser une question?

M. Brassard: Si le député de Pontiac le veut bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ah oui! Moi, je crois à la démocratie. Aucune objection.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (15 h 50) •

M. Benoit: Oui. Bien, je vais saluer d'abord un distingué citoyen du comté d'Orford. Docteur, est-ce qu'il serait compréhensible de dire, dans un esprit de compromis... Si je prends votre région particulièrement, où il y a des grandes côtes, où il y a des camions, des autos, où les routes ne sont pas larges à cause des fossés... Donc, il y a un problème sur le bord des routes, mais il y a aussi d'agréables pistes cyclables où il n'y a pas de côtes, où il n'y a pas de camions, où il y a moins de voitures, où il y a moins de vitesse: il n'y a que les bicycles. Si on arrivait, dans cet esprit de compromis — et ce serait une façon, finalement, d'envoyer les gens vers les pistes cyclables plutôt que de les garder sur les routes — en disant: Si vous êtes sur les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire, et sur les routes, là, il est obligatoire, est-ce que c'est une mesure mitoyenne qui rallierait les gens du bicycle et les gens de la santé?

M. DeMarco (Thomas): Non, pas du tout. Je suis absolument en désaccord avec ça. Premièrement, beaucoup de Québécois n'ont pas accès à un réseau de pistes cyclables, et certainement pas un réseau de pistes cyclables qui sont pratiques pour se rendre, par exemple, au magasin ou au travail. Et c'est vrai dans mon cas

personnel, par exemple. Et, deuxièmement, c'est que les casques sont surtout utiles pour les accidents impliquant des vitesses en bas de 20, 25 km/h. Alors, c'est surtout pour les cyclistes qui tombent de leur bécane sans avoir eu de contact avec une voiture. Alors, en fait, ils sont plus utiles sur les pistes cyclables que sur les autres chemins, parce que, dans une collision avec une voiture qui voyage à 75 km/h, le casque est tout à fait inutile. Ça ne sert à rien.

M. Benoit: Très bien.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. DeMarco. J'inviterais maintenant M. Lawrence Lord à prendre place à la table des témoins. M. Lord, vous avez 10 minutes ou moins pour présenter votre opinion, et l'opposition et le côté ministériel ont 10 minutes pour vous poser des questions. Si vous voulez vous présenter.

M. Lawrence Lord

M. Lord (Lawrence): Oui, j'ai 10 minutes pour vous parler et...

Le Président (M. Laurin): Dix minutes pour parler, 10 minutes pour l'opposition, 10 minutes pour le côté ministériel.

M. Lord (Lawrence): Oui. C'est bien. Je n'ai pas envie de parler plus que 10 minutes, de toute façon. Cinq minutes, même, ça va aller. M. le Président, M. le ministre, MM. les députés membres de la commission, il me fait plaisir d'accepter votre invitation aujourd'hui pour vous parler un peu à propos du projet de loi n° 12, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière, et de ma proposition pour continuer de permettre aux cyclistes adultes le choix de porter ou non un casque.

Les casques de vélo n'évitent aucun accident. Certaines personnes les trouvent une façon acceptable de réduire le risque minimal d'une blessure grave à la tête. Beaucoup d'autres, comme moi, trouvent cette précaution excessive pour la plupart des sorties, ainsi qu'inconfortable et embêtante. Et je peux dire ça parce que j'ai essayé un casque pendant une centaine de kilomètres cet été en faisant des petites sorties même de plus qu'une trentaine de kilomètres. Alors, c'était un casque de qualité qui pesait 260 g et qui avait des trous pour la ventilation, et tout.

Maintenant, chaque activité dans la vie comprend un risque mineur ou majeur de blessure sérieuse et de décès. Il est anormal d'obliger des adultes à prendre des précautions sécuritaires qui leur déplaisent, à moins que cela présente un danger pour les autres. Il ne serait pas normal d'interdire des bains de soleil sans écran solaire — on risque toujours un cancer de peau fatal — ou de nager sans gilet de sauvetage — même les bons nageurs risquent la noyade. Je vous cite deux exemples, là, où la loi nous laisse le choix libre.

Je trouve que le statu quo est idéal pour les adultes au Québec, sauf que les municipalités, etc., devraient être empêchées de rendre obligatoire le port du casque de vélo, et choses semblables. La question du casque de vélo obligatoire nous concerne tous au Québec, cyclistes ou non. Si nous acceptons que ce genre de précaution soit légiféré, il y en aura bientôt d'autres aussi peu justifiables. Alors, à condition de ne pas menacer la tranquillité et la sécurité des autres, apprécions et conservons notre liberté de choix. Cela me manquerait. Pas vous? Alors, ça termine ma petite présentation. Si vous avez des questions à me poser, je...

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

M. Brassard: Oui, bien, merci, M. Lord.

M. Lord (Lawrence): ...ferai de mon mieux pour vous répondre.

M. Brassard: Vous placez votre position sous le signe de la liberté. D'abord, il faut dire que, s'il est vrai qu'on peut nager sans gilet de sauvetage, en ce qui a trait à des embarcations, c'est obligatoire, le gilet de sauvetage. Quand vous êtes dans une embarcation...

M. Lord (Lawrence): Oui, je comprends.

M. Brassard: ...c'est obligatoire, et tout votre argument repose sur, je dirais, le postulat suivant: si je ne nuis pas à l'autre, à autrui, si je ne mets pas en cause la sécurité d'autrui, on devrait me laisser toute liberté. Ça veut dire qu'avec un principe comme celui-là je peux présumer que vous n'étiez et que vous n'êtes toujours pas d'accord avec, par exemple, le caractère obligatoire de la ceinture dans les véhicules à moteur?

M. Lord (Lawrence): Oui, j'étais en désaccord avec les ceintures de sécurité dans les véhicules. Toujours d'un point de vue intellectuel, j'ai entendu dire qu'une ceinture de sécurité, dans certains cas, permet au conducteur d'avoir un contrôle du véhicule un peu mieux dans un accident ou juste avant. Et puis il y a aussi le risque que quelqu'un en arrière frappe quelqu'un en avant. Alors, je ne sais pas si, ça, c'est le cas ou non, mais si c'était tout simplement pour protéger le citoyen contre son imprudence, je dirais oui. Ça va. Et, quand je dis ça, je parle des adultes, M. le ministre. La question des jeunes est un peu différente, parce que les jeunes, on ne leur donne pas toutes les responsabilités ni tous les choix.

M. Brassard: Est-ce que ça veut dire...

M. Lord (Lawrence): J'ai aussi mentionné que c'est non seulement la sécurité des autres, mais la tranquillité, la paix. Je ne permettrai pas aux cyclistes de rouler sur les trottoirs ou sur les gazons des parcs où ça peut embêter quelqu'un d'autre.

M. Brassard: Embêter et nuire à la sécurité aussi.

M. Lord (Lawrence): C'est ça. C'est deux choses, oui.

• (16 heures) •

M. Brassard: Je comprends très bien votre argument, votre thèse, mais ça veut dire qu'à partir de ce moment-là la conduite d'un certain nombre de cyclistes ou d'automobilistes qui pourrait être imprudente mais ne compromettant pas la sécurité d'autrui pourrait quand même se terminer par des accidents graves entraînant des séquelles ou même des décès, et, à ce moment-là, vous admettez avec moi que ça comporte un coût social, un coût pour la société. Que ce soit un décès et encore davantage un blessé grave, c'est le système de santé, évidemment, qui entre en scène et ça entraîne des coûts parce qu'il faut donner des soins, des traitements, etc. Donc, il y a une dimension collective que vous ne prenez pas en compte. Vous mettez l'accent ou la lumière sur la liberté, ce qui est noble en soi, mais en occultant d'une certaine façon la dimension collective des gestes et de l'exercice de cette liberté.

M. Lord (Lawrence): Oui. Pour vous, vous voulez dire que c'est le coût à la Régie de l'assurance-maladie qui compte ou là...

M. Brassard: Non, mais ce que je veux simplement dire, c'est un cycliste qui dit: Moi, je ne porte pas de casque, ou un automobiliste: Moi, la ceinture, je ne l'attache pas, parce que, ce faisant, c'est ma liberté et je ne mets pas en cause la sécurité d'autrui. C'est moi qui suis en cause, c'est ma vie qui est en cause. Mais, en la mettant en danger, sa vie, peut-être qu'il ne met pas en danger la sécurité et la vie d'autrui, mais il met la sienne en danger et, ce faisant, si ça se traduit concrètement par des accidents graves, des blessures graves, là, c'est la collectivité qui écope. Il y a des coûts qui doivent être assumés par la collectivité à ce moment-là parce qu'il s'est blessé grièvement en adoptant une conduite qu'on peut qualifier d'imprudente.

M. Lord (Lawrence): Oui, mais un conducteur de véhicule motorisé, on ne doit pas lui permettre de rouler d'une façon imprudente, parce qu'il met en danger non seulement lui-même, mais les autres. Alors...

M. Brassard: Mais je n'ai pas parlé de conduite imprudente mettant en cause, j'ai dit simplement qu'il ne s'attache pas. Il ne s'attache pas.

M. Lord (Lawrence): Ah! O.K. Alors, ça...

M. Brassard: De la même façon que le cycliste ne porte pas de casque. Il ne met pas en cause la sécurité d'autrui, mais il adopte une conduite et une attitude qui peuvent — pas nécessairement — mais qui pourraient se traduire par un accident avec blessures graves.

Et là la société est interpellée parce qu'elle a des coûts à assumer, le système de santé a des soins à dispenser pour cette personne-là qui a exercé sa liberté individuelle.

M. Lord (Lawrence): Bien, ce que vous dites, en partie, je suis d'accord avec vous, mais je reviens à la question de liberté de choix. Toute activité dans la vie comporte un certain risque. Je ne sais pas si vous fumez, mais je n'oserais pas vous dire: Ne fumez pas parce que, si vous continuez, ça va coûter peut-être très cher à la Régie de l'assurance-maladie du Québec. Pour moi, si vous voulez fumer, que ce soit un bon choix ou pas, c'est votre choix, ce n'est pas de mon affaire, à moins que vous veniez ici vous asseoir à côté de moi et que vous fumiez, là, vous me dérangez avec votre fumée ou vous dérangez les autres. C'est votre choix, là. Mais les cyclistes qui ne portent pas de casque, ça entraîne un tout petit peu plus de risques que ceux qui portent le casque.

Une chose que l'autre monsieur... Je ne connais pas votre nom, monsieur...

M. Middlemiss: Middlemiss. Le député de Pontiac.

M. Lord (Lawrence): Ah! M. le député, oui.

M. Middlemiss: Oui.

M. Lord (Lawrence): Vous avez dit qu'il y a à peu près 4 000 000 de cyclistes au Québec et, si j'ai bien saisi, il y a à peu près une quarantaine de décès par an maintenant. Malgré l'augmentation du cyclisme dans les 20 dernières années, on a réussi quand même à diminuer le nombre de décès par an. Alors, disons, s'il y a 40 décès par an au Québec pour 4 000 000 de cyclistes, ça veut dire que chaque cycliste, en moyenne, court une chance sur 100 000 de se tuer dans une année, ou s'il pratique le vélo pendant 50 ans, ça lui donne à peu près une chance sur 2 000 d'avoir un accident mortel. Vous avez parlé de réduire peut-être ça de 10, de 25 % si on oblige le port du casque. Ça entraîne un petit risque: une chance sur 2 000 qu'on se tue pendant sa vie en faisant du cyclisme et une chance sur 1 500 si on a le port du casque obligatoire. Ça fait une petite différence.

Mais je reviens toujours à la question de liberté de choix. Moi, en sachant que j'ai un risque de me faire très mal ou d'avoir un accident, je roule avec un peu plus de prudence. Puis en roulant avec un peu plus de prudence — ce qu'on pourrait faire en appliquant le Code de la sécurité routière un peu plus strictement — on pourrait diminuer non seulement les blessures graves à la tête, mais tout genre de blessures graves en évitant quelques accidents de cyclistes. Il n'y a pas seulement le cycliste qui est impliqué dans... Si on évite l'accident, parfois, c'est non seulement bon pour le cycliste, mais ça pourrait sauver la vie de quelqu'un d'autre.

Revenons à la question qu'on n'interdit pas les bains de soleil sans écran solaire malgré que les dermatologues nous disent qu'il faut mettre un écran parce qu'on risque un cancer de peau fatal, puis on n'exige pas qu'on porte un gilet de sauvetage quand on fait de la natation dans un lac. On est libre, là. Alors, pour le cyclisme sans casque, je pense que c'est la même catégorie de choses. Si on fait une chose ou une autre dans la vie, ça entraîne un risque.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Lord (Lawrence): Je souhaite que le gouvernement protège mes droits de faire mes choix. Oui, vous avez une question?

Le Président (M. Laurin): Le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. M. Lord, est-ce que vous seriez plus à l'aise avec des questions en anglais?

M. Lord (Lawrence): Bien, je me suis habitué un peu maintenant, alors continuez en français, oui.

M. Middlemiss: Non, non, c'est que, si vous vous sentez plus à l'aise...

M. Lord (Lawrence): Non, non, c'est une question de... Je n'ai pas l'habitude de parler en public.

M. Middlemiss: D'accord. Non, je voulais juste... C'est parce que, des fois, on pose des questions, et si vous ne comprenez pas, à ce moment-là, ça pourrait vous...

M. Lord (Lawrence): Si je ne comprends pas, je vous le dirai.

M. Middlemiss: ...vous pourriez peut-être mal interpréter la question et, nous autres, on pourrait mal interpréter la réponse ou la réponse ne serait pas celle que vous voulez donner.

M. Lord (Lawrence): Oui.

M. Middlemiss: Je pense que le but de tout ça... Premièrement, comme le ministre l'a dit, ça ne fait pas partie de la loi, sauf qu'on s'aperçoit que le port du casque par les cyclistes a augmenté depuis quelques années et maintenant il est rendu à peu près à 26 %. On a l'exemple de l'Australie qui, eux, lorsqu'ils étaient rendus à 40 %, ils ont passé une loi, et cette loi-là a augmenté le port du casque à 75 %. Mais on ne dit pas que le casque va régler tous les problèmes. La chose qui pourrait régler les problèmes, c'est que, si on pouvait réussir à éliminer tous les accidents des cyclistes, pas

d'accident du tout, à ce moment-là on n'aurait même pas besoin de s'inquiéter du port du casque ou de la tête. Mais, malheureusement, on le sait, et vous le dites vous-même, dans la vie, il y a des accidents partout.

Mais, avec le temps, on a découvert que, si on porte un casque, ça réduit les chances d'un traumatisme crânien, qui est la cause de plusieurs décès et la cause de séquelles permanentes à des gens. Et on se dit: Comme société, oui, on réalise que de forcer quelqu'un à faire quelque chose, ça brime peut-être ses droits d'individu, mais dans notre société on paie tous pour le système de santé et pour toutes ces choses-là qui arrivent. Mais ce qui est le plus triste, ce n'est pas de payer, c'est qu'il y a des gens qui meurent, il y a des gens qui restent toute leur vie affectés par le fait qu'ils ont eu un accident ou une chute. Donc, c'est ça qu'on se dit. Comme responsable ici, là... Parce que les parents, certainement que, eux autres, ils ont une responsabilité, mais, nous autres, on a été élus pour tenter de rendre ça dans notre société, de protéger notre société le mieux possible. Et c'est dans ce contexte-là. On ne dit pas: Le port du casque, ça règle tout, on dit qu'il va falloir que les gens obéissent au Code de la sécurité routière, il va falloir avoir des campagnes de sensibilisation, et toutes ces choses-là. Mais ça n'enlèvera pas tous les accidents. Et on se dit: Pour ces cas-là, le port du casque pourrait réduire le nombre de décès, réduire le nombre de personnes qui vont dans les hôpitaux. C'est ça. Parce que, sans ça, si vous avez une façon, vous, de nous garantir qu'on va être capables d'améliorer, de réduire le nombre de décès et les gens qui ont des séquelles, pour l'amour du bon Dieu, donnez-nous cette façon-là et on va certainement être capables, en autant qu'elle est adaptable.

• (16 h 10) •

M. Lord (Lawrence): Alors, ce que je peux vous suggérer, c'est d'appliquer plus strictement le Code de la sécurité routière non seulement aux cyclistes, mais aux automobilistes aussi qui, souvent, ne font pas assez attention aux cyclistes, qui n'utilisent pas leurs clignotants quand ils décident de tourner à droite ou à gauche, les cyclistes qui roulent un peu par hasard comme... Si on était un petit peu plus strict, ça obligerait les gens à faire un peu plus attention.

M. Middlemiss: Oui, mais vous le dites vous-même, c'est vous qui l'avez écrit: Chaque activité dans la vie comprend un risque mineur ou majeur de blessure sérieuse ou de décès. Donc, je me dis: Si on veut... Vous allez dire que le port du casque, si on voulait dire que ce n'est pas nécessaire, il faudrait trouver une façon de s'assurer qu'il n'y ait plus d'accidents. Mais une fois qu'on réalise... On va tenter d'éduquer les gens, les sensibiliser à l'importance d'obéir au Code de la sécurité routière, mais, ceci étant dit, on sait qu'il y aura encore des accidents et il y aura encore des gens qui vont mourir parce qu'ils sont blessés. On sait qu'il y a un instrument qui s'appelle un casque qui pourrait réduire ça, et c'est ça qu'on veut atteindre. Et pas seulement par le port du casque, dire: On va mettre le casque puis on

vient de régler nos problèmes. Non, non, ce n'est pas ça. Ça va prendre de l'éducation, de la sensibilisation et plus de respect. Il va falloir qu'on continue. Mais on dit: L'autre, là, c'est de la prévention, comme on fait de la prévention pour la santé. Puis faire du vélo, ça en est, de la prévention, de la Participaction. Donc, on se met plus en santé pour vivre plus longtemps. C'est dans ce sens-là.

M. Lord (Lawrence): Oui, oui. Moi, je trouve ça très bon de vouloir réduire les accidents. Je suis tout à fait d'accord. On n'est pas d'accord sur les moyens. En devenant adulte, c'est à ce point-là qu'il faut être libre de faire ses propres choix, et, comme je l'ai dit, c'est à condition de ne pas menacer la paix ni la sécurité des autres. Mais si je ne porte pas un casque, ce n'est pas parce que j'ai envie de... que je suis imprudent, c'est parce que ça comprend une perte du plaisir de rouler à vélo. Je trouve que ça ne devrait pas être le rôle de l'État de contrôler ces choses-là, c'est une question de choix.

M. Middlemiss: Peut-être. Je serais totalement d'accord avec vous dans un système totalement capitaliste où chacun paie pour son manque de prudence et ses erreurs. À ce moment-là, je me dis: Oui. Mais nous avons choisi un système qui n'est pas comme ça. Puis heureusement qu'on l'a choisi, parce que les moins nantis de notre société aussi, ils sont couverts en cas de maladie. Et, dans ce contexte-là, à ce moment-là, comme je vous dis... Je ne veux pas dire que c'est l'argent qui est le plus important, c'est la perte de personnes, là, des gens qui meurent et aussi ceux qui ont des séquelles pour le restant de leur vie. C'est ceux-là, là. Donc, à ce moment-là, on dit: C'est bien beau, la liberté, mais il me semble que, des fois, il faut poser des gestes qui semblent brimer la liberté pour protéger les gens. C'est dans ce sens-là. J'ai fini, M. le Président.

M. Lord (Lawrence): Est-ce que vous feriez la même chose avec les fumeurs? Est-ce que vous diriez: Bon...

M. Middlemiss: Bien, regardez, on a les campagnes. On n'empêche pas...

M. Lord (Lawrence): Oui, oui, pas des campagnes, mais des interdictions de fumer.

M. Middlemiss: M. Lord, on n'empêche pas les cyclistes de faire du vélo. On ne les empêche pas. Comme on n'empêche pas les gens de fumer, comme on n'empêche pas les gens dans des activités sexuelles. On leur dit: Utilisez un condom, ne fumez pas, des choses comme ça. Mais, le vélo, on ne les empêche pas de faire du vélo. On dit: Il y a des conséquences, et on tente d'aider à réduire les pertes de vie et les gens qui sont dans les hôpitaux. C'est ça qu'on veut faire. C'est ça qu'on est en train de regarder pour prendre une décision qui devrait aider toute la société.

M. Lord (Lawrence): Vous-même, est-ce que vous accepteriez que l'État vous dise: Non, vous ne pouvez pas faire ça aussi de cette façon, malgré que vous ne faites pas de mal aux autres, parce qu'il y a trop de risques?

M. Middlemiss: Oui, mais, regardez, la ceinture de sécurité, que je la porte ou que je ne la porte pas, je ne fais de tort à personne. Mais j'ai accepté que, dans les intérêts de toute la collectivité, on a amélioré notre performance sur les routes, moins de morts, moins de blessés, ça coûte moins cher. Les changements qu'on est en train de faire au Code de la sécurité routière, c'est encore pour améliorer ce bilan-là. Je l'accepte.

Donc, c'est tout, M. le Président, je n'ai plus de questions.

Le Président (M. Laurin): Merci beaucoup, M. Lord. Notre temps est épuisé. Je vous remercie pour votre présentation.

M. Lord (Lawrence): Merci à vous pour votre temps à notre intention.

Le Président (M. Laurin): J'appellerai maintenant le groupe Excell Technologie. Merci... M. Larouche, je crois?

Excell Technologie

M. Larouche (Pierre): Bonjour. Oui, moi, c'est Pierre Larouche.

Le Président (M. Laurin): Oui, vous avez 20 minutes ou moins pour présenter votre mémoire et, ensuite, chaque partie, l'opposition, le côté ministériel, pourront vous poser des questions durant 20 minutes également.

M. Larouche (Pierre): Parfait, merci.

Le Président (M. Laurin): Vous pouvez vous présenter, présenter votre groupe?

M. Larouche (Pierre): Oui. Mon nom, c'est Pierre Larouche, c'est moi qui représente Excell Technologie en tant que président. On devait être deux personnes, l'autre n'a pas pu se présenter pour des raisons incontrôlables. Je tiens premièrement à remercier M. le Président, M. le ministre, MM. et Mmes les députés de bien vouloir nous accorder ce temps.

Notre entreprise... Je vais vous faire une petite description rapide parce que je n'ai pas l'intention de faire la lecture du document. Je vais vous épargner ça.

Excell Technologie est heureuse de pouvoir participer à cette commission parlementaire et d'apporter ainsi sa contribution à l'étude du projet de loi visant à modifier le Code de la sécurité routière et autres dispositions législatives en matière de transport tel que présenté par le ministre des Transports, M. Jacques Brassard.

Notre entreprise, qui mise sur la prévention en ce qui concerne la protection et la sécurité du public, ne peut que se réjouir de l'intention du gouvernement d'apporter au Code de la sécurité routière divers ajustements et, de façon générale, adhère aux amendements proposés. À notre avis, le projet de loi soumis présente une nette amélioration par rapport au Code existant, et, après vous avoir présenté Excell Technologie, nous aborderons notre position sur le projet de loi tel que proposé par M. le ministre.

Excell Technologie a été incorporée en octobre 1995 et a sa place d'affaires à Jonquière, au Centre de haute technologie. Ses principaux actionnaires sont moi-même, président; Laval Desbiens, vice-président; Jean-Marc Potvin, directeur; et Réjean Desormeaux, directeur également. L'entreprise permet présentement trois emplois directs et prévoit atteindre 50 emplois d'ici trois ans.

Il est intéressant de noter que chez les administrateurs, outre la profession de technicien ou d'ingénieur, on retrouve également un représentant d'un corps policier, ce qui ne peut manquer d'être très utile lorsqu'on aborde un sujet comme celui de la sécurité routière. La mission de l'entreprise Excell Technologie est de concevoir et de développer des technologies afin de parfaire certains équipements et d'en fabriquer de nouveaux, permettant ainsi d'améliorer directement ou indirectement la sécurité de la population en général par rapport aux véhicules moteurs et à leurs conducteurs. Le tout, avec la priorité de fabriquer un produit synonyme de qualité et de fiabilité.

● (16 h 20) ●

Excell Technologie préconise ce qu'on a pu voir dans le projet de loi n° 12: un antidémarrreur relié à un alcootest pour les contrevenants. Nous sommes parfaitement d'accord sur ce point de vue. Par contre, on se demande pourquoi le gouvernement, vu que la société est prête et a besoin de tels outils, ne préconise pas d'une manière aussi préventive au lieu de seulement punitive, c'est-à-dire tout ce qui est transport en commun, les autobus scolaires, les autobus municipaux, les autobus longue distance, les taxis et également les titulaires de nouveaux permis de conduire, parce que ça va être tolérance 0 % d'alcool. Pourquoi, tant qu'à ça, tant qu'à mettre seulement les contrevenants, ne pas appliquer un tel module, finalement, pour aussi y aller d'une manière préventive. C'est ce qu'on se demande.

On sait très bien que — je ne le répéterai pas parce que vous avez fait les rapports avec la SAAQ — les coûts sociaux sont très élevés, les pourcentages de récidive sont très élevés également, puis il y a plusieurs personnes, même si elles sont récidivistes, qui n'ont plus leur permis de conduire et qui continuent quand même à conduire leur véhicule sans permis de conduire.

C'était le sujet premier pour lequel on voulait se présenter à la commission parlementaire. Merci.

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

M. Brassard: M. Larouche, vous êtes prêt à mettre en marché un dispositif?

M. Larouche (Pierre): On est présentement en recherche et développement pour un dispositif qui est le EX-T-98.

M. Brassard: Vous êtes en recherche et développement et vous êtes rendus à quel stade de votre cheminement?

M. Larouche (Pierre): Présentement, on a étudié à peu près tous les modules qui pouvaient exister aux États-Unis et ici. Nous autres, on est rendu... notre microprocesseur est quasiment prêt, du point de vue développement, ainsi que le système antivol. Parce que le EX-T-98, ce n'est pas seulement un antidémarrreur relié à un alcootest, il y a également un antivol dessus. Parce que, une fois avec un antidémarrreur, ce n'est pas plus long de le relier à une autre chose qui va quand même être utile pour la société, comme le vol d'autos, prévenir le vol d'autos.

M. Brassard: Mais vous avez développé cet appareil à partir d'appareils similaires existant aux États-Unis et au Canada ou vous l'avez conçu vous-même et vous êtes en train de faire des recherches appliquées pour le tester?

M. Larouche (Pierre): On est en train de le concevoir. Ce n'est pas tout à fait le même principe qu'aux États-Unis. Nous autres, c'est un microprocesseur, donc il est intelligent, il s'autovérifie.

M. Brassard: Comment?

M. Larouche (Pierre): Il s'autovérifie pour être sûr et certain qu'au processeur, en fin de compte, le module en tant que tel, comme de quoi la personne, après un certain laps de temps, n'a pas fait souffler quelqu'un d'autre pour décoller avec la voiture. Dans ce sens-là, pour qu'il ne soit pas violable.

M. Brassard: Et à quel moment vous pensez qu'il sera possible de passer à sa mise en marché?

M. Larouche (Pierre): On a prévu, pour notre part, l'été prochain, dès le mois de juillet.

M. Brassard: L'été prochain.

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Brassard: L'été 1997, ce dispositif pourra être...

M. Larouche (Pierre): Va être disponible.

M. Brassard: ...installé et mis en marché.

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Brassard: Bon, alors, si je comprends bien, c'est que vous êtes d'accord avec les dispositions du projet de loi n° 12 qui prévoient dans certains cas, particulièrement quand ça concerne des récidivistes, la possibilité, aux frais de l'usager, d'installer dans son véhicule un système antidémarrage.

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Brassard: Vous êtes d'accord avec ça.

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Brassard: Mais ce que vous recommandez ou ce que vous souhaitez, c'est la possibilité d'élargir l'utilisation de ce système-là, pas uniquement de le faire en liaison avec les sanctions des usagers ou des conducteurs qui sont sous le coup d'une sanction, ou d'une révocation de permis, ou d'une suspension de permis.

M. Larouche (Pierre): Oui, ce qu'on préconise exactement, c'est que... Je vous donne un exemple. Vous avez un autobus scolaire qui a peut-être 20 jeunes, le monsieur, sur l'heure du midi, mettons, il a pris une bière ou deux bières, il passe son 0,08. Il a quand même une grosse responsabilité. S'il n'est pas capable puis s'il est obligé de souffler dans son module pour vérifier son taux d'alcoolémie, son taux d'alcool finalement, l'autobus ne part pas. Tout de suite là, on vient de faire un grand pas d'avance pour prévenir un accident qui serait possible, avec des morts et des blessures graves qui coûtent cher à la société aussi, veux veux pas.

C'est la même chose pour les transporteurs en général, les routiers. Si on prend un exemple aussi, le camion lourd, quand il frappe, il frappe fort. Veux veux pas. Il cause bien souvent des accidents qui sont quand même assez graves. Ça fait que ce n'est pas plus long de dire: Bon, dans la nouvelle loi, pendant un x bout de temps, on va l'essayer pour voir ce que ça va donner. Ça va prévenir beaucoup.

M. Brassard: Donc, vous voudriez qu'un certain nombre d'organisations, des entreprises, des sociétés de transport public, en commun, des transporteurs qui font du...

M. Larouche (Pierre): De la longue distance.

M. Brassard: ...de la longue distance, du transport de marchandises, qu'ils puissent avoir recours à ce système-là. Mais vous ne proposez pas d'obliger ces organisations-là par voie législative?

M. Larouche (Pierre): C'est sûr et certain que, nous autres, on va faire notre part, comme on pourrait dire, de mise en marché en fonction de ne pas forcer

mais de montrer aux propriétaires des autobus, ces choses-là, le bienfait. Parce que, d'une manière ou d'une autre, les assurances vont également — on croit, suite aux discussions qu'on a eues avec le BAC — accorder des rabais sur les primes d'assurance. Mais, par contre, si le gouvernement est prêt — ce que je pense, ou ce qu'on pense — à y aller avec un système tel le EX-T-98, tel notre système, d'une manière punitive, pourquoi ne pas aller vers la manière préventive qui obligerait, mettons, au moins les transporteurs scolaires, ceux qui sont responsables de plusieurs passagers? Comme vous voulez avoir la tolérance zéro chez les nouveaux conducteurs de 16 ans à 24 ans, comment voulez-vous avoir tolérance 0 % d'alcool? Si le jeune a l'usage d'une automobile, pourquoi ne pas l'obliger à être muni d'un module? Comme ça, c'est sûr et certain qu'il va avoir 0 % d'alcool. Plutôt que d'attendre qu'il se fasse prendre et qu'il ait un accident grave.

M. Brassard: C'est une chose de considérer comme souhaitable que, dans les cas que vous mentionnez, par exemple le transport scolaire, on installe dans les autobus scolaires de tels dispositifs ou que des transporteurs de marchandises le fassent également, mais c'en est une autre que de rendre cela obligatoire par loi. Là, ça veut dire finalement que, par la voie législative, l'Assemblée nationale vous ouvre un marché. C'est ça que ça signifie.

M. Larouche (Pierre): La ceinture de sécurité, excusez, M. le ministre, la ceinture de sécurité...

M. Brassard: Remarquez que je souhaite que votre entreprise prospère et que, comme vous êtes dans ma région en plus, vous atteigniez encore plus rapidement les 50 emplois, que vous les créiez encore plus rapidement. Je souhaite que ça marche bien pour vous. Mais c'est une autre chose, comme législateur, que de vous créer, finalement, par voie législative un marché.

M. Larouche (Pierre): Pas nécessairement. On n'est pas la seule compagnie qui en fait, des antidémarrageurs, M. le ministre...

M. Brassard: Bien, enfin, oui, il n'y en a pas beaucoup, mais...

M. Larouche (Pierre): La ceinture de sécurité est passée par la législation également. Ça a été obligé. Vous avez eu de bons résultats. Ça a été une manière préventive. Vous n'avez pas attendu que la personne soit blessée pour l'obliger à la mettre, ou quoi que ce soit. Ça a donné de bons résultats.

M. Brassard: On oblige par loi à la boucler. C'est le gouvernement fédéral qui, dans les années soixante-dix, a obligé les fabricants à l'inclure dans les équipements réguliers.

M. Larouche (Pierre): Oui, mais il y a eu de bons résultats. Ils sont allés d'une manière préventive au départ. C'est ce qu'on préconise.

M. Brassard: On est encore loin de la généralisation d'un dispositif comme le vôtre sur tous les véhicules.

M. Larouche (Pierre): Ce n'est pas tous les véhicules, M. le ministre, c'est vraiment les véhicules publics.

M. Brassard: C'est ça, publics. Je pense que la réflexion va se compléter là-dessus. Mais c'est évident que le gouvernement n'est pas prêt à aller jusque-là dans le contexte actuel. Déjà, on fait un pas considérable.

Et, finalement aussi, par un marketing, comme vous dites, par une mise en marché intelligente, il est possible que vous puissiez convaincre bien des transporteurs, des sociétés de transport. Je pense que c'est peut-être une voie intéressante à suivre. Mais je ne pense pas que, dans le contexte actuel, le gouvernement, l'Assemblée nationale soit en mesure d'y aller par contrainte.

Mais quand vous dites qu'il faudrait récompenser... Vous dites, bon, que c'est punitif, qu'il y a le côté punitif qu'on retrouve dans la loi, mais que vous voudriez qu'on envisage la possibilité d'un système de récompense pour les personnes qui installeraient sur une base volontaire ce dispositif. À quel genre de récompense vous faites allusion?

• (16 h 30) •

M. Larouche (Pierre): O.K. Mettons que vous avez les permis de conduire et les plaques d'automobile...

M. Brassard: D'immatriculation. Les droits d'immatriculation?

M. Larouche (Pierre): Bon, mettons que la personne est munie d'un antidémarrreur relié à un alcootest, mettons qu'il y a un rabais de 5 \$ ou de 10 \$. On sait très bien que, déjà, elle fait une manière préventive. On sait très bien déjà qu'elle risque de faire sauver de l'argent à l'État. C'est de cette manière-là. Puis on dit que, pour récompenser, c'est la manière à laquelle on pense. Ça va inciter les gens d'une manière volontaire à être munis de même sans être obligé d'y aller d'une manière punitive.

M. Brassard: Est-ce que vous pensez que les compagnies d'assurances également réduiraient leurs primes sachant que l'assuré a un dispositif comme celui-là?

M. Larouche (Pierre): On a rencontré le Bureau d'assurance du Canada, le BAC, et puis, dès que le module est prêt, ils sont prêts à le vérifier, O.K.? Puis, vu qu'il va être muni également d'un antivol, automatiquement toutes les compagnies d'assurances, quasiment, donnent déjà un rabais vu qu'il est muni d'un système

antivol. Donc, normalement, ça joue entre 5 % et 15 % de rabais sur les primes d'assurance. Ça, ç'a été vérifié.

M. Brassard: Ça, c'est une récompense pas mal plus substantielle que sur le permis de conduire.

M. Larouche (Pierre): Mais il n'y a rien de mieux pour... Bien, les récompenses, des fois, ça motive beaucoup les gens. C'est ce qu'on pense. Donc, la suggestion était là pour, justement, votre projet de loi.

M. Brassard: Bien, je vais souhaiter que vous complétiez vos recherches dans les délais que vous vous êtes fixés, M. Larouche.

M. Larouche (Pierre): Merci.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. M. Larouche, est-ce que vous avez une idée... Quel serait le coût d'installation et le coût, probablement... Est-ce que ça serait des achats ou des locations, ça?

M. Larouche (Pierre): On a prévu les deux. Normalement, pour l'installation, on a prévu une centaine de dollars. La location, tout dépendamment de ce que la SAAQ va envisager ou demander, là, normalement, c'est environ 95 \$ par mois, mais il va être possible de l'acheter. Environ peut-être pour 400 \$, il va être disponible sur le marché. Pourquoi la différence entre le 400 \$ puis la location à 95 \$? C'est à cause du service d'entretien, de tout ce qui va avec. Mais, en allant chercher un marché libre, préventif, c'est sûr que ça va faire plus d'unités, donc ça permet un meilleur prix aussi pour le produit qu'avec des quantités restreintes.

M. Middlemiss: C'est vous-même qui vous monteriez une compagnie pour faire l'entretien ou est-ce qu'il y aurait quelqu'un d'autre qui pourrait faire l'entretien de ça puis ensuite s'assurer qu'il n'y a personne qui joue dans la machine pour la rendre délinquante?

M. Larouche (Pierre): O.K. Ce qu'on a prévu, nous autres, c'est un réseau d'installation qui serait normalement chez des concessionnaires automobiles qui seraient finalement approuvés par notre bureau également, en fin de compte, pour s'assurer de la confidentialité du système, de la confidentialité en général et puis de l'installation et du service. Par contre, pour la calibration, on a prévu deux unités mobiles qui vont faire le tour du Québec régulièrement sur des dates pour, justement, la calibration des appareils.

M. Middlemiss: Et vous prévoyez à quel moment dans le temps être prêts, là, pratico-pratique, à commencer les installations? Vous êtes encore dans la phase recherche et développement?

M. Larouche (Pierre): Juillet, août. On est encore dans la phase de développement, mais, par contre, on prévoit que, en juillet, août l'année prochaine, on va être prêt à commencer la production.

M. Middlemiss: Et vous allez être assurés que tout fonctionne bien...

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Middlemiss: ...et j'ai même entendu dire que la personne ne pourrait pas se faire remplacer par quelqu'un d'autre.

M. Larouche (Pierre): Le système en tant que tel, lui, il s'autovérifie. Même si quelqu'un arrive puis, je donne un exemple, il veut faire décoller son auto puis il donne 5 \$ à un petit gars, mettons, dans le stationnement pour qu'il souffle, ça, on ne pourra jamais l'empêcher au bout de la course, mais, par contre, le système est intelligent et il va redemander des vérifications dans des délais assez courts. Mais ce n'est jamais égal. C'est un coprocesseur qui décide quand il fait ses vérifications, selon des «sensors» qu'il y a sur l'auto.

M. Middlemiss: Ça pourrait fonctionner une fois que quelqu'un a parti l'auto pour lui?

M. Larouche (Pierre): Ah, il va vérifier.

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

M. Larouche (Pierre): Mais, ça, il va se révérier et il va arrêter l'auto s'il voit qu'il y a un problème.

M. Middlemiss: Automatiquement?

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Middlemiss: Après qu'il soit parti, il va...

M. Larouche (Pierre): Il va redemander à un moment donné... Je ne peux vous dire...

M. Middlemiss: Mais qu'est-ce qui arrive si, disons, quelqu'un, il a trop bu, mais son épouse vient le chercher puis elle veut conduire l'auto? Qu'est-ce qui arrive à ce moment-là?

M. Larouche (Pierre): Elle peut conduire l'auto. Il n'y a pas de problème. Elle va souffler dedans puis, si elle n'a pas bu, l'auto va décoller.

M. Middlemiss: N'importe qui qui n'a pas bu...

M. Larouche (Pierre): Va pouvoir décoller l'auto, mais il va révérier cette personne-là régulièrement d'une manière ou d'une autre, le système.

M. Brassard: Si ce n'est pas la même personne, il va arrêter?

M. Larouche (Pierre): Si ce n'est pas la même personne, il va arrêter, oui.

M. Brassard: Si ce n'est pas la même personne et que...

M. Larouche (Pierre): Bien oui, le taux d'alcool ne sera pas pareil.

M. Brassard: Voilà.

M. Middlemiss: Puis il va arrêter.

M. Brassard: Oui. Arrêter sur la route, c'est plutôt...

M. Larouche (Pierre): Non, il va y avoir un délai. Il va y avoir un avertissement d'arrêter l'auto. Ça, sur l'autoroute, c'est tannant, là. Il va y avoir un petit délai pour arrêter l'auto.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha! Oui. Vous recommandez de le mettre dans les autobus, et ainsi de suite, et il me semble, moi, que, dans le projet de loi, c'était surtout une façon de réhabiliter les gens, de dire aux gens: Regardez, vous autres, vous êtes suspendus pour un an, deux ans ou trois ans, et, toutefois, pour réduire cette période de temps là, vous pourriez commencer à conduire peut-être dans une période moindre, 12 mois ou 18 mois, si vous achetez un démarreur...

M. Larouche (Pierre): Un antidémarrreur.

M. Middlemiss: ...un antidémarrreur. Et, toutefois, vous, vous suggérez de le faire en... Moi, j'appellerais ça de la pré-prévention, tu sais, et je vous pose la question pourquoi. Est-ce que vous avez des statistiques qui démontrent qu'il y a beaucoup d'accidents dans les autobus dus à l'alcool, de camions, ou...

Une voix: Des taxis.

M. Middlemiss: ...de taxis? Ou même, tu sais, on pourrait pousser ça au covoiturage, parce que c'est rendu aujourd'hui qu'on met des voies réservées pour les gens qui font du covoiturage.

M. Larouche (Pierre): M. le député, la SAAQ a des statistiques de ce côté-là. Je ne peux pas vous dire que je les ai présentement, mais la SAAQ a déjà des statistiques qui sont sorties. Nous autres, on a eu l'idée puis on a pensé comme il faut en analysant notre dossier. C'est que, voilà peut-être deux ans, dans le coin de Chicoutimi, au Saguenay, il y a un chauffeur d'autobus qui s'est fait prendre en état d'ébriété, mais il n'y avait pas d'enfants à bord. C'était sur l'heure du dîner, et il

n'avait pas eu le temps d'aller les chercher ou il venait juste d'aller les porter. C'est là qu'on s'est dit: Oui, bien, lui s'est fait prendre. Il y en a d'autres qui pourraient se faire prendre aussi, ou bien il va y avoir un accident grave à un moment donné puis il va y avoir plusieurs jeunes qui vont être tués. Moi, j'en ai, des jeunes, puis je n'aimerais pas que ça arrive.

M. Middlemiss: Bon, d'accord. Maintenant, vous êtes en train de développer ça. Est-ce que vous êtes associés avec une autre compagnie qui... C'est vous-même...

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Middlemiss: ...avec quelque chose qui est totalement authentique?

M. Larouche (Pierre): Oui.

M. Middlemiss: Donc, il n'y a rien de pareil aux États-Unis ou dans le restant du Canada.

M. Larouche (Pierre): Non. On fait notre propre recherche et développement. C'est sûr qu'à un moment donné un système électromécanique... Il va y avoir des points qui vont être communs — on n'a pas le choix — mais on n'est pas associé avec aucune compagnie américaine.

M. Middlemiss: Avez-vous l'intention, toutefois, une fois que tout ça... de faire de l'expansion à l'extérieur du Québec? Votre marché n'est pas seulement que limité au Québec?

M. Larouche (Pierre): Normalement, on vise une cinquantaine d'emplois, puis il y a déjà d'autres provinces qui vont probablement regarder comment ça va aller ici, qui vont vouloir avoir un tel système. Donc, on a...

M. Middlemiss: Je pense qu'ils l'ont déjà en Alberta, hein? L'Alberta...

M. Larouche (Pierre): Il y en a en Alberta, mais il y a d'autres provinces qui n'en ont pas. Ça fait qu'on veut certainement prendre du marché à l'extérieur aussi, puis tant mieux si on crée de l'emploi ici.

M. Middlemiss: Je pense que c'est tout. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Brassard: M. Larouche, la Société de l'assurance automobile avait lancé un appel, une demande d'information. On sollicitait auprès des fournisseurs spécialisés dans le domaine des antidémarrageurs des

informations permettant d'évaluer les équipements disponibles. On a reçu un certain nombre d'offres ou d'informations de certaines entreprises. Étiez-vous au courant de cette demande d'information?

M. Larouche (Pierre): M. le ministre, j'ai été mis au courant pas plus tard qu'il y a environ trois semaines, un mois. Il était trop tard. Nous, on avait fait les premières démarches l'année dernière pour s'identifier à la SAAQ avec... Je crois que c'était le vice-président à la sécurité routière. Je ne me rappelle pas son nom par coeur, vous allez m'excuser.

M. Brassard: M. Lalande.

M. Larouche (Pierre): C'est ça. Et puis ce qu'on nous a répondu quand on a téléphoné, après, quand on a su que cette demande-là avait été faite, c'est que ça avait paru dans deux journaux, puis pas les journaux régionaux tels que *Le Quotidien* ou, un exemple que je donne, le *Progrès-Dimanche*, au Saguenay. Donc, on ne l'a pas vu, l'appel d'offres. Ça avait surtout passé, je crois, dans *Le Soleil* ou *La Presse*. Et puis il y en a aussi qui avaient été appelés directement par une lettre de demande sans que ça soit dans les journaux. Mais on n'a pas été approchés. On nous a comme oubliés un petit peu à la SAAQ.

M. Brassard: Bien, regardez, il n'y a pas péril en la demeure. C'est parce que...

M. Larouche (Pierre): C'est pour ça qu'on n'a pas répondu, M. le ministre.

M. Brassard: C'est une demande d'information, puis, évidemment, vous étiez encore en processus de recherche et de développement de votre...

M. Larouche (Pierre): Oui, mais on était prêt à remplir... Ça fait quand même un an, là.

M. Brassard: Vous auriez été prêts?

M. Larouche (Pierre): Oui.

• (16 h 40) •

M. Brassard: De toute façon, il y aura au moment opportun un véritable appel d'offres, et il n'est pas exclu non plus que vous transmettiez à la Société l'ensemble des informations pertinentes sur votre entreprise et votre produit, parce que le but, en fait, c'était de voir c'est quoi, les entreprises qui sont en mesure d'offrir un dispositif de cette nature-là au Québec. C'était pour évaluer le nombre d'entreprises.

M. Larouche (Pierre): Mais on avait déjà rencontré...

M. Brassard: Venir témoigner en commission parlementaire, M. Larouche, c'est une très bonne

façon aussi de faire connaître votre existence et votre produit, remarquez. Ha, ha, ha! D'ailleurs, il y a quand même des gens de la Société qui sont ici aussi puis qui prennent connaissance de ce que vous allez offrir bientôt.

Juste une dernière question, M. le Président. Est-ce que vous êtes en mesure, même si vous n'êtes pas prêts encore pour la mise en marché — ça viendra l'été prochain — de nous dire approximativement quel sera le coût d'un appareil comme celui-là?

M. Larouche (Pierre): O.K. Sur l'achat, on prévoit 400 \$ pour le coût, plus 100 \$ d'installation. Mais sur l'achat. Ça veut dire que la personne, c'est à elle, là. Ce n'est pas loué.

M. Brassard: Ça lui appartient.

M. Larouche (Pierre): Ça lui appartient. Sur la location, on a prévu 95 \$ par mois, plus 100 \$ d'installation.

M. Brassard: Et c'est combiné? Il y a un système antivol combiné...

M. Larouche (Pierre): Il y a système antivol à même avec un clavier puis, en même temps, l'alcootest dessus, parce qu'on a déjà à utiliser un antidémarréur électromécanique dessus. Donc, ce n'est pas plus long. Tant qu'à faire une unité, on va au moins faire une unité qui va être complète.

M. Brassard: Je vous remercie, M. Larouche.

M. Larouche (Pierre): Merci beaucoup de m'avoir entendu.

Le Président (M. Laurin): Et, moi aussi, je vous remercie, M. Larouche, pour votre présentation. Maintenant, j'appellerai à la barre Mouvement carrossiers Québec.

Vous le savez, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. L'opposition et la représentation ministérielle auront chacun 10 minutes pour vous poser des questions également. Si vous voulez présenter votre groupe et vous identifier.

Mouvement carrossiers Québec

M. Guay (Denis): Merci, M. Laurin, M. le vice-président. Donc, je voudrais présenter, à ma gauche, Mme Alice Saint-Louis, qui est directrice régionale de notre association, Mouvement carrossiers Québec, pour la région Mauricie—Bois-Francis et propriétaire d'ateliers de carrosserie; M. Raymond Royer, de l'Outaouais, qui est notre directeur régional de la région et entrepreneur en carrosserie aussi; et Mme Isabelle Pierre, notre secrétaire permanente du Mouvement carrossiers Québec.

Et je vous dirais aussi que notre association compte au-delà de 631 membres, incluant des carrossiers, des concessionnaires, des travailleurs de l'industrie, des professeurs en carrosserie et des étudiants.

Avant de commencer, je voudrais remercier, justement, les gens qui m'ont permis ou qui permettent au MCQ d'exprimer sa position au niveau du projet de loi n° 12 que vous avez préparé et je voudrais remercier Mme la Présidente, Mme Bélanger, M. Camil Laurin, vice-président, et aussi les députés qui sont ici et qui prennent le temps de nous écouter. Je ne vous lirai pas le mémoire parce que je voudrais éviter d'être trop long. Je vais essayer de passer les grandes lignes, puis après ça on passera aux questions. Donc, ça va être assez facile pour vous autres.

Première page, à l'avant-propos, le MCQ, Mouvement carrossiers Québec, vous invite à prendre connaissance de ce document qui exprime une réalité peu connue du milieu politique et qui devrait fournir certains outils à cette commission pour la mise en oeuvre et l'application du projet de loi n° 12 en vertu de la protection et de la sécurité du public et des automobilistes en général. Nous avons pris connaissance de ce projet de loi et nous appuyons son contenu, puisqu'il est issu du gros bon sens. En ce qui concerne la sécurité routière en rapport aux véhicules accidentés ayant été remis en état de rouler, nous aimerions vous apporter quelques points importants qui devraient susciter un questionnement chez les parlementaires et une prise de position favorable en fonction des propositions formulées dans ce mémoire.

De plus, nous vous entretiendrons sur les faits saillants qui marquent le secteur de la réparation de carrosseries automobiles par rapport aux objectifs de cette importante commission. Des solutions et recommandations vous sont énumérées aux pages suivantes et, en annexe, toute l'information sur la mission du MCQ et les objectifs de cette corporation sans but lucratif qui a vu le jour en septembre 1993.

Depuis plus d'un quart de siècle, les véhicules automobiles connaissent d'importants changements technologiques, et une révolution sans précédent a marqué les cinq dernières années, puisqu'il n'est pas rare de voir des véhicules équipés de coussins gonflables, de freins ABS, d'ordinateurs et de systèmes de protection des passagers lors d'un impact. Construits à même des panneaux de polymère, d'aluminium, de plastique ou d'acier, ces véhicules sont assemblés sur des châssis conventionnels ou conçus à partir de structures monocoques. Toutes ces nouvelles technologies des manufacturiers automobiles ont été développées en grande pompe à cause de la compétition féroce que se livrent ces géants. L'innovation et la création de toutes sortes de composantes et d'équipements ultra sophistiqués et complexes entraînent par surcroît d'importants problèmes d'adaptation pour les responsables de la remise à l'état de ces impressionnantes créatures victimes de dommages parfois mineurs et, plus souvent qu'autrement, lourdement endommagées.

On peut facilement répartir en cinq tableaux les responsables et le rôle de ceux-ci dans la remise à l'état sécuritaire des véhicules routiers par rapport aux spécifications des manufacturiers automobiles et en vertu du programme mis en oeuvre par le MCQ afin d'établir des paramètres de la réparation et de la reconstruction des véhicules accidentés.

Je vous invite donc à prendre connaissance de ce document et vous prie d'agréer mes sincères remerciements pour l'attention que vous portez à ce document.

Si on va à la page 2, voici brièvement les cinq tableaux auxquels on peut se référer pour connaître les principaux responsables et le rôle qu'ils doivent jouer puisque engagés dans la remise à l'état des véhicules accidentés. On a les assureurs automobiles. On a la SAAQ, Société de l'assurance automobile du Québec. On a les fabricants automobiles, qui ont une responsabilité. On a les automobilistes, qui ont la responsabilité de veiller à leurs intérêts. Et on a aussi les responsables, directement, de la remise à l'état, en l'occurrence les carrossiers eux-mêmes. Donc, dans ça, on a les devoirs de chacun et les obligations de chacun, et, si vous voulez en prendre connaissance un peu plus tard, vous pourrez être en mesure de mieux comprendre le pourquoi de notre intervention.

Je voudrais faire mention d'un petit moment de réflexion qui peut porter un certain avantage, dans le sens: Comment peut-on exiger des manufacturiers automobiles de respecter les lois qui les régissent, de fabriquer des véhicules selon des normes rigoureuses sur la sécurité et parfois très coûteuses au niveau de la fabrication de ceux-ci alors qu'aucune réglementation ne permet de s'assurer du respect intégral de ces spécifications et de ces normes après qu'un véhicule accidenté ait été remis en état de rouler?

C'est très paradoxal et inquiétant de penser que n'importe qui fait à peu près n'importe quoi lorsque vient le temps de réparer ou de reconstruire un véhicule accidenté. Cela entraîne de sérieux préjudices aux automobilistes, tant au niveau de la dévalorisation de leur véhicule que des problèmes de revente de celui-ci, des problèmes d'esthétique et surtout des problèmes de tenue de route qui causent des pertes de contrôle et provoquent des accidents qui impliquent la sécurité des automobilistes, des passagers et du public en général.

À la page 5, on pose des questions dans le sens qu'on demande: Est-ce que vous savez que le vol des coussins gonflables entraîne des coûts de l'ordre de 12 000 000 \$ par année? Tantôt, si vous avez des questions là-dessus, j'ai des exemples avec des véhicules dont on a volé les coussins gonflables. Les panneaux d'instruments ont été enlevés complètement, ont été brisés. Combien ça peut coûter à chaque personne ou à chaque assuré au Québec de se faire voler les coussins gonflables? Parce que, sur le marché noir ou le marché illicite, il y a des gens qui ont avantage à voler des coussins gonflables pour les remettre sur le marché de la réparation.

Ensuite, certains assureurs encouragent le remplacement de coussins gonflables déployés par des

coussins gonflables usagés. Et, selon les normes des fabricants automobiles, on ne veut pas et on ne recommande jamais qu'un coussin gonflable déployé soit remplacé par un coussin gonflable usagé, pour les raisons que je vous donnerai plus tard, parce que, au niveau, je dirais, du storage des pièces, au niveau d'un paquet de problèmes, au niveau de l'humidité, des composantes qui seraient affectées n'auraient peut-être, je dirais... et même, dans plusieurs cas, une incidence sur le déploiement soit trop rapide ou trop lent, au niveau des coussins gonflables.

La loi des VGA est déficiente, puisque les assurances sont juge et partie. Je vous donne un exemple de ça. On sait que, l'année dernière, il y a eu 4 100 véhicules qui ont été reconstruits, selon l'inspection technique de réparation et de reconstruction de véhicules, alors qu'au Québec on a 100 000 véhicules perte totale par année. Donc, on sait qu'il y a des gens qui ont avantage à ne pas identifier les véhicules VGA.

● (16 h 50) ●

Ensuite, on peut continuer dans ce sens-là pour vérifier exactement c'est quoi, les problèmes de l'industrie. Puis je vous dirais qu'on a des suggestions à vous soumettre, M. Brassard, M. le ministre, qui seraient peut-être intéressantes pour vous. Nous vous suggérons, M. le ministre Brassard, de promouvoir la création d'un comité bénévole formé de représentants de la SAAQ, du GAA, de l'ARPAC, l'Association des recycleurs de pièces automobiles, et du MCQ, comité reconnu officiellement par le gouvernement pour mettre en place un processus d'autoréglementation relié en étroite collaboration avec le ministère des Transports et ayant pour objectif de solutionner les problèmes que tous les intervenants reconnaissent depuis nombre d'années. Le MCQ fait ses devoirs et s'engage dans l'assainissement du secteur automobile et des secteurs connexes à celui-ci, et voici les sujets prioritaires qui devraient être traités dans les semaines à venir si le ministre appuie cette suggestion: la lutte au vol d'autos, la lutte au vol des coussins gonflables, la lutte aux VGA non identifiés et la lutte au dumping des véhicules qui proviennent de l'Ontario, qui encourage le vol des pièces d'autos et le vol d'automobiles complètes.

La deuxième suggestion. Nous suggérons au ministre une rencontre afin de mettre en oeuvre un programme d'autoréglementation pour tous les carrossiers du Québec qui ont la responsabilité de la remise à l'état d'origine des véhicules accidentés. Le MCQ est prêt à travailler bénévolement par l'entremise de tous ses directeurs régionaux à travers le Québec et de tous ses membres — carrossiers, concessionnaires, professeurs, étudiants, travailleurs et fournisseurs — favorables à la mise sur pied d'un système de qualification et de certification des entreprises avec permis de conformité en rapport aux engagements et prérequis adoptés en mai 1996. Nous suggérons au ministre de prendre position afin que le MCQ, Mouvement carrossiers Québec, soit mandaté officiellement à parrainer le secteur réparation de carrosseries — je m'excuse, monsieur...

Le Président (M. Laurin): Vous avez encore une minute.

M. Guay (Denis): ...O.K.; c'est parce que je me sentais déconcentré parce que j'entendais parler — afin de faire reconnaître ce secteur d'activité comme un modèle de compétence au Québec et au niveau mondial.

Et voici les solutions suggérées au ministre Brassard pour contrer le vol d'automobiles et de pièces d'autos par dissuasion ou, au besoin, par la méthode coercitive. Le gouvernement du Québec pourrait rapidement, efficacement et économiquement utiliser le fichier central déjà existant pour permettre l'entrée des données informatiques, tels les marques et les modèles d'autos accidentées, incluant leur numéro de série fourni par tous les assureurs dès l'ouverture du dossier de la réclamation suite à un accident, transmis dans le fichier central parallèlement aux données informatisées de vols d'autos enregistrés par tous les corps de police du Québec. Il serait alors très facile de faire un rapprochement avec, par exemple, des devants volés quelques jours après qu'une commande de pièces sur le marché illicite ait été effectuée pour répondre aux besoins de reconstruire ou réparer ces véhicules accidentés.

Et, pour contrer le dumping des véhicules pertes totales en provenance de l'Ontario, il serait impératif que le gouvernement instaure un système de fichiers informatiques où le profil de chaque véhicule déclaré perte totale ou irrécupérable par les assureurs hors Québec entrerait dans le fichier de la SAAQ afin d'en contrôler la provenance et d'identifier les types de véhicules qui ont été remis en état afin de rouler ou qui le seront tôt ou tard, d'où la nécessité de passer à l'inspection technique, tel que stipulé dans la loi des VGA.

Donc, en conclusion, le MCQ est sérieusement engagé dans une réforme majeure de l'industrie de la réparation de carrosseries automobiles et recommande au gouvernement du Québec d'appuyer et de fournir les outils nécessaires à nos bénévoles répartis à travers tout le Québec qui travaillent ardemment à bâtir un modèle d'industrie profitable pour tout le peuple québécois et qui pourrait servir de modèle aux autres pays du monde, et rien de moins. M. Brassard, nous espérons que vous profiterez de cette opportunité pour nous tendre la main, puisque aucun organisme ou association avant le MCQ n'a eu le courage et la détermination d'abattre les paradigmes qui ont paralysé l'évolution de toute la collectivité dans notre secteur d'activité depuis une vingtaine d'années. Je vous prie, M. Brassard et les membres, ici, de cette commission, d'agréer mes salutations et mes remerciements.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. Guay. M. le ministre.

M. Brassard: Je vous remercie, M. Guay, d'avoir accepté de venir devant la commission pour nous parler d'un domaine que plusieurs intervenants, également, ont touché. Et vous parliez des recycleurs; les

recycleurs sont venus. Les assureurs aussi sont venus parler de toute cette dimension-là des véhicules reconstruits, des pertes totales, du marché des pièces. J'avoue que je viens d'apprendre qu'il y a un gros marché de coussins gonflables volés. Ça, j'avoue que je l'ignorais complètement. C'est assez effarant, ce que vous nous dites là.

M. Guay (Denis): Est-ce que je peux vous donner...

M. Brassard: Oui.

M. Guay (Denis): ...la façon dont c'est calculé?

M. Brassard: Je vous en prie.

M. Guay (Denis): Parce que, au GAA — j'ai téléphoné à M. Claude Lapointe — là-bas, ils n'ont aucune statistique sur les coussins gonflables, puis, vous savez, les vols de coussins gonflables se font souvent chez des concessionnaires automobiles. Un soir, les voleurs arrivent là et ils peuvent déshabiller peut-être huit, 12 véhicules du même coup. Donc, on a demandé des statistiques au GAA.

M. Brassard: Alors, on ne vole plus les radios, on vole les coussins gonflables!

M. Guay (Denis): Les coussins, mais, quand on parle du coussin, souvent, il ne se fournit pas tout seul. Il se fournit au volant, mais il se fournit avec le «dash» complet. Donc, on arrache le «dash» puis on part avec. J'ai un estimé ici avec les photos des véhicules dont on a arraché le coussin gonflable, et la moyenne est de 6 000 \$ par véhicule. Puis j'ai appelé le poste de police de Trois-Rivières — parce qu'on n'avait pas de statistiques au GAA, puis on trouvait ça un peu aberrant, parce que ça coûte une fortune, les coussins gonflables — et on nous a dit qu'il y avait 15 cas de vol de coussins gonflables dans notre région pour 51 000 habitants. On a fait le prorata par rapport au nombre d'habitants au Québec, et ça nous a donné 2 100 et quelques vols de coussins gonflables. Avec une moyenne de 6 000 \$ chacun, on arrive à tout près de 12 000 000 \$.

Puis je vous dirais ici que quand on est rendu qu'on reçoit ça dans nos ateliers par fax... Ici, c'est marqué: Chercheur de pièces. Je ne vous donnerai pas le nom parce que je veux être sous l'immunité. J'ai déjà passé en commission parlementaire voilà deux semaines, ici, puis on m'a protégé par le code de l'immunité. Ici, c'est marqué: Votre temps est précieux. Laissez nos spécialistes faire les recherches pour vous et vous confirmer la date de livraison ainsi que le meilleur prix trouvé sans aucuns frais. Ici, c'est marqué: Coussins gonflables réusinés. Mais j'espère qu'il faut croire que ce n'est pas des coussins gonflables réusinés! Ce sont des coussins gonflables qui ont été subtilisés, puis on passe le mot que c'est des coussins gonflables réusinés. Donc, je

pense qu'on pourrait aider beaucoup les gens du gouvernement à régler ces problèmes-là par le moyen de la dissuasion, et je vous laisse là-dessus.

M. Brassard: C'est intéressant. Encore une fois, on en apprend à chaque jour. Vous savez qu'il y a quand même au Québec un programme de contrôle des pertes totales qui est relativement efficace, je pense. Sauf que, vous le signalez, on est la seule province à l'appliquer. Bon, encore à Charlottetown il y a quelques semaines, à une conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports, j'ai insisté de nouveau pour que les autres provinces aillent de l'avant avec un programme similaire, parce qu'il y a un consensus depuis deux ans pour l'implanter dans toutes les autres provinces du Canada, ce programme-là. À partir de ce moment-là, c'est clair que le contrôle serait pas mal plus efficace. Si, entre autres, par exemple, l'Ontario appliquait un programme similaire, bien, là, ça voudrait dire que les voitures importées, on pourrait en assurer un contrôle. Le Québec souhaite que les provinces canadiennes donnent suite au consensus. Il y a eu un consensus, et, malheureusement, ça n'a pas encore de suite concrète. J'ai insisté de nouveau. J'espère que les autres provinces vont faire la même chose. À ce moment-là, évidemment, ça va réduire le marché des autos volées, des pièces volées entre les provinces.

M. Guay (Denis): Est-ce que je peux rajouter de quoi là-dessus, M. Brassard?

M. Brassard: Je vous en prie.

M. Guay (Denis): Regardez, il y a un problème aussi, c'est que, même si tout le monde était bien équipé en informatique partout à travers les horizons près du Québec, il y a aussi les assureurs qui, sans vouloir les blâmer, depuis qu'ils ont fait instaurer cette loi-là, se sont tiré dans le pied, parce qu'un véhicule qu'on met véhicule VGA, véhicule gravement accidenté, ça implique que le recycleur ne veut plus payer le même prix qu'il payait avant parce que ça l'oblige à avoir des contrôles sur les factures d'achat de pièces et la réinspection qui coûte des frais. Donc, je vous dirais que, dans les minutes des assemblées du GAA que j'ai réussi à avoir... très difficilement par des gens qui savent que je travaille pour le bien, on voit bien que ça a une implication, dans le sens que, si tu mets un véhicule, que tu l'identifies VGA, il n'y a plus le même prix pour la carcasse. Donc, il y a beaucoup de véhicules qui ne sont pas identifiés VGA qui devraient être identifiés VGA. Comprenez-vous?

Donc, il vient un problème là-dedans, on a beau mettre tous les systèmes en marche pour que ça marche, mais l'assureur perd, je ne sais pas, moi, sur un véhicule qui vaudrait 10 000 \$ ou 12 000 \$... Sur un véhicule qui en vaut 40 000 \$, bien, le recycleur va vouloir payer juste 4 000 \$, parce qu'il dit: Moi, je ramasse une poubelle. Je n'en veux plus de ça. Donc, l'assureur dit:

Oui, celui-là, on va le passer pas de VGA, pas d'inspection, pas de contrôle, pas de reconstruction avec les factures à l'appui. C'est ça, le problème. Donc, il n'y a pas de transparence à ce niveau-là. Les carrossiers veulent travailler avec les assureurs depuis nombre d'années. On nous a toujours tassés du revers de la main.

Il y a eu une expertise du métier de carrossier qu'on a faite au mois de mars, l'année dernière. C'est une première en Amérique du Nord. On a le rapport ici que je pourrai vous déposer. On a demandé à sept assureurs de siéger sur le comité pour faire en sorte d'établir des normes qui soient excellentes pour le consommateur et pour la reconstruction. Il n'y a aucun assureur qui a accusé réception. On a fait une demande pour siéger au GAA pour savoir ce qu'il en revenait de notre métier, des normes, des procédures et des estimations. On nous a dit, au mois de mars dernier, avec un vidéo à l'appui... Ça a passé à RDI et à TQS, M. Lapointe qui disait à la télé: On va inviter M. Guay à siéger sur notre comité du GAA. Ça fait six mois, puis on n'a jamais eu l'invitation officielle, puis on se pose des questions pourquoi on n'est pas encore là. Il y a une secte autour de ça.

• (17 heures) •

M. Brassard: Bien, ce que j'apprécie aussi, M. Guay, c'est votre offre de...

M. Guay (Denis): Travailler.

M. Brassard: ...mettre en place une sorte de table de concertation avec toutes les industries impliquées dans ce domaine-là. Et il y a un mot aussi que j'ai bien retenu dans vos propos, vous l'avez employé plusieurs fois: «l'autoréglementation», «l'autodiscipline» de l'industrie. Moi, en tout cas, je pense qu'il y a une piste intéressante de ce côté-là, parce qu'il m'est apparu — évidemment, je ne suis pas un expert en la matière — en parlant avec les assureurs, en parlant avec les carrossiers, en parlant avec les recycleurs, que c'est un univers passablement anarchique et à bien des égards un peu louche sur les bords...

M. Guay (Denis): C'est ça.

M. Brassard: ...donc qui doit se discipliner davantage.

M. Guay (Denis): Qui nuit à ceux qui veulent travailler d'aplomb.

M. Brassard: Effectivement, et les bons de l'industrie, si vous me permettez l'expression, ceux qui veulent fonctionner correctement, convenablement, honnêtement...

M. Guay (Denis): Exact.

M. Brassard: ...voient leur réputation ternie par le comportement, la conduite malhonnête...

M. Guay (Denis): Les magouilles.

M. Brassard: ...carrément, d'un bon nombre de personnes ou d'individus dans ce secteur-là. Et, en tout cas, moi, j'accueille cette offre-là. On verra par la suite comment on peut la concrétiser.

M. Guay (Denis): Merci, M. Brassard.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. M. Guay, pour revenir aux... gonflables...

M. Guay (Denis): Les coussins gonflables.

M. Middlemiss: Pas les ballons, les coussins gonflables. Ça, c'est volé dans des autos neuves? C'est des...

M. Guay (Denis): Oui, monsieur.

M. Middlemiss: O.K. Toutefois, dans vos remarques, vous avez indiqué qu'il faudrait faire attention de ne pas... Quelqu'un voulait vendre un chose usagé... C'est quoi, la différence?

M. Guay (Denis): Je comprends mal votre question.

M. Middlemiss: O.K. Dans votre mémoire, vous indiquez des choses à faire attention...

M. Guay (Denis): Quelle page, monsieur?

M. Middlemiss: À la page 5, vous dites «que certains assureurs encouragent le remplacement de coussins gonflables déployés par des coussins gonflables usagés...»

M. Guay (Denis): Oui.

M. Middlemiss: ...même si ça contrevient...» C'est quoi, la différence? «Déployé», ça veut dire un qui a été déployé, ça, oui?

M. Guay (Denis): Dans un accident, il se déploie et il n'est plus bon.

M. Middlemiss: Il n'est plus bon. Donc, à ce moment-là, lorsqu'on fait de l'annonce de coussins usagés, la seule façon dont ils peuvent être disponibles, ce serait dans les autos qui n'ont pas eu d'accident, parce que normalement...

M. Guay (Denis): C'est ça.

M. Middlemiss: ...on assume que, s'il y a un accident, ils se déploient.

M. Guay (Denis): C'est ça.

M. Middlemiss: O.K. C'est ça que vous voulez... En d'autres mots...

M. Brassard: Il n'est pas réutilisable.

M. Guay (Denis): Non, il n'est pas réutilisable, mais ce qu'on essaie de faire présentement... Avec le GAA, qui tente par tous les moyens possibles de vendre l'idée des coussins réusinés, on reprend des coussins puis on commence à les rapiécer avec de la colle puis à refaire le «seal» en dedans, puis tout ça. Mais, quand vous voyez, ici, les bambins qui se sont faits tuer par les coussins gonflables puis... Ici, il y a un bambin tué par l'ouverture d'un coussin gonflable. Ça commence à être sérieux! On nous demande de poser... Je vous dis, il y a des assureurs qui nous demandent de poser des coussins gonflables usagés. Ce n'est pas recommandé par les manufacturiers automobiles. Si vous me donnez juste une petite seconde, je vais vous expliquer dans quels sens on...

M. Middlemiss: Oui, oui, envoyez.

M. Guay (Denis): Je n'ai pas de temps?

M. Middlemiss: Non, non. Oui, oui. On dit oui. Allez-y.

M. Guay (Denis): O.K. C'est que les assureurs, l'année passée, au congrès, au Château Frontenac, de I-CAR sur, justement, l'information au niveau de la réparation automobile, il y a un avocat qui a été engagé spécialement par une firme de recyclage, là-bas, qui a des ramifications avec le GAA pour leur vendre l'idée qu'il fallait poser des coussins gonflables usagés. On a posé la question: S'il arrive que des gens soient blessés ou tués par un coussin gonflable usagé, à ce moment-là, qui est responsable de la procédure? Là, écoutez — c'est marqué dans le mémoire, vous le regarderez — l'avocat a dit: MM. les assureurs, vous n'aurez jamais de problèmes, parce que la Loi sur l'assurance automobile, avec la SAAQ, au niveau dommages corporels, ne permet à aucun assuré ou à aucun individu de faire une procédure à l'encontre du garagiste ou de l'assureur. Ça sera à l'encontre du gouvernement, qui est la SAAQ.

Ça, ce n'est pas correct. Ce n'est pas correct, c'est l'argent du peuple. Il y en a un là-dedans — vous allez le voir dans le papier — M. Lucien Paré, qui est un bonhomme de la compagnie Groupe Commerce, qui a dit: Moi, en ce qui concerne mes patrons, on a toujours voulu garder les normes recommandées par les fabricants, dans le sens qu'on ne posera jamais de coussins gonflables usagés parce qu'on a un rôle moral envers notre assuré puis parce qu'on veut justement avoir soin des gens, parce que, justement, le GAA est en train d'essayer de permettre la pose de coussins gonflables usagés.

J'ai téléphoné à M. Lapointe voilà deux semaines, avant de passer à l'autre commission parlementaire, la CBA, là, le budget et l'administration, puis j'ai demandé à M. Lapointe: C'est quoi, votre position par rapport aux coussins gonflables usagés? Parce qu'ils ont des «chums» dans les compagnies d'assurances puis dans les cours de recyclage. Je ne sais pas si on se comprend? Donc, on a dit: Écoutez, M. Guay, il n'y a pas de loi qui empêche les assureurs de poser des coussins gonflables usagés. Et les fabricants, eux autres, ne recommandent pas les coussins gonflables parce que c'est trop dangereux, c'est trop risqué. Puis, d'un autre côté, si on en pose puis qu'il arrive un pépin, l'assureur sait qu'il ne se fait pas claquer dessus parce que c'est la SAAQ qui va payer les dommages en bout de piste. Puis la SAAQ, ça, c'est moi, c'est lui puis c'est tout le monde. C'est marqué dans le mémoire.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que vous êtes 631 différents...

M. Guay (Denis): Exact.

M. Middlemiss: ...membres de l'association. Est-ce qu'il y a des gens qui sont dans le même domaine que vous mais qui ne sont pas membres de votre association?

M. Guay (Denis): Beaucoup.

M. Middlemiss: Oui. Combien?

M. Guay (Denis): Puis je vous dirais beaucoup qui ont des ententes avec des compagnies d'assurances au niveau du dirigisme. Ça, je n'embarquerai pas dans ce problème-là. C'est que ces gens-là sont d'accord avec l'initiative qu'on a de changer les choses, mais il y en a même qui se font dire: Si tu es dans le MCQ, on va te faire vider ton garage. Donc, les gens ont peur d'être dans le MCQ parce que ça dérange les compagnies d'assurances. On a du dirigisme dans un sens puis on envoie de la business à certains carrossiers. Donc, on essaie de favoriser un certain réseautage, mais ça fait en sorte que c'est une petite clique qui gagne sa vie puis les autres crèvent.

M. Middlemiss: Donc, ça serait plus facile d'avoir une autodiscipline si tous les gens étaient obligés d'être membres de votre association?

M. Guay (Denis): Exactement. C'est pour ça qu'on a besoin du gouvernement pour appuyer notre initiative, pour justement donner un effet de confiance aux gens qui ont peur d'embarquer parce qu'ils ont peur de se faire vider leur «shop». Puis ça s'est parlé lors de la dernière commission qu'on a eue aussi.

M. Middlemiss: Parce que les recycleurs nous ont dit la même chose, que parmi eux — je ne me

souviens pas du chiffre exact — je pense qu'il y en a plus qui ne sont pas membres qu'il y en a qui sont membres. Donc, à ce moment-là...

M. Guay (Denis): Il y a 50 recycleurs sur 700 qui sont dans l'ARPAC. Cinquante sur 700, c'est pas beaucoup.

M. Middlemiss: Puis vous autres, c'est combien sur... Est-ce qu'il y en a autant qui ne sont pas membres?

M. Guay (Denis): C'est 600 sur 2 800 ou 3 000 carrossiers, mais il y a beaucoup de concessionnaires aussi dans notre association. Il y a des étudiants, aussi, de toutes les écoles publiques du Québec, parce qu'on a travaillé avec le ministère de l'Éducation pour encourager, si on veut, l'emploi des jeunes qui sortent des écoles en carrosserie, pour favoriser les stages en milieu de travail. Ça, c'est une initiative qui n'avait jamais été faite auparavant.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué aussi que vous étiez un peu déçus que les manufacturiers d'automobiles aient fait toutes sortes de changements...

M. Guay (Denis): Oui.

M. Middlemiss: ...pour améliorer la sécurité, et ainsi de suite, mais, toutefois, qu'il n'y ait pas de règles du jeu pour rebâtir ces autos-là après.

M. Guay (Denis): Je suis content que vous en parliez. C'est ça, le gros problème de l'industrie. On demande aux manufacturiers d'investir énormément dans la recherche pour mettre des véhicules avec des habitacles qui se racotillent pour empêcher les gens de se faire tuer dans un impact, puis c'est fait tout en accordéon pour assouplir et amortir l'impact. Ça, quand on rebâtit ça, on ne peut pas le rebâtir comme on veut. Il y a des façons de procéder. Il y a des normes de réparation et de reconstruction. Personne ne suit ces normes-là. Personne.

Puis ce n'est pas avec les taux horaires auxquels on est payé que les gens vont être capables d'aller suivre de la formation. Quand vous dites qu'un atelier de carrosserie gagne 32 \$ de l'heure puis que ça en coûte 35 \$ pour administrer un atelier qui a du bon sens, c'est là le problème. Puis personne ne veut qu'on s'assoie ensemble parce qu'ils savent que la vérité va sortir, puis ils ne veulent pas la voir, la vérité. Donc, on est là pour ça, pour vous la dire.

M. Middlemiss: Oui, est-ce que les rebâtir comme ils étaient, ça coûterait plus cher? Probablement que oui, hein?

• (17 h 10) •

M. Guay (Denis): Bien, je vous dirais que, plus souvent, ça coûterait moins cher, parce que souvent le

véhicule qui n'est pas rebâti selon les spécifications... Je vous donne l'exemple d'une structure monocoque. Parce que, avant, dans l'ancien temps ou moins ancien temps, dans les «frames» conventionnels, t'avais du «caster», t'avais du jeu sur l'alignement de la roue. Tu pouvais la reculer d'un pouce, tu pouvais fermer le «tow», le «camber». Aujourd'hui, c'est monocoque. Tu as 1 mm. Tu ne peux pas jouer avec ça. Donc, les gens ramènent plus ou moins la structure. Là, tu as un véhicule qui dandine sur la route, puis le client dit souvent... Parce que l'APA m'envoie des clients qui me disent qu'il a été réparé puis qu'ils ne sont pas heureux. Tu vas essayer ça puis tu passes ton temps à jouer avec le «steering» parce que tu ne veux pas prendre le champ. Imaginez-vous dans la neige! Ça n'a pas de sens. Donc, ce qui arrive, c'est que les spécifications ne sont pas respectées, et souvent ce véhicule-là est accidenté une deuxième, une troisième fois.

Si les assureurs voulaient réellement travailler dans le bon sens, ils prendraient une vérification chaque fois que leur assuré a un autre accident. En faisant une petite vérification, en posant une petite question ou une couple de questions pour faire une petite enquête minime, savoir pourquoi il s'est planté, le client: «c'est-u» parce qu'il avait bu ou parce qu'il n'avait pas le contrôle complet de son véhicule? Quand on parle de sécurité routière, ça a une incidence pas à peu près.

Donc, dans ce sens-là, il y en a qui ne mettent pas leurs culottes, puis, nous autres, on est là, on essaie de faire avancer le domaine de la carrosserie, mais on a des «brakes» partout. C'est pour ça que je vous dis: On veut les reconstruire bien. On a les normes des fabricants. On suit des cours chez I-CAR. On suit des cours partout. On se fait bourrer le crâne. Les assureurs nous disent depuis 12 ans: Équipez-vous. Formez-vous. Avant, on était des nonos qui ne connaissaient rien en administration. Là, on est rendu les gens les mieux qu'il n'y a pas en gestion des ressources humaines, en gestion du temps, en gestion de l'entreprise, puis les gens sont en faillite. Vous regarderez les faillites de carrossiers, ça n'a pas de bon sens. Ça veut dire qu'il y a un problème majeur. La richesse est toute à la même place. C'est ça, le problème. Puis on veut faire de l'ouvrage bien fait. On a les normes, on a les capacités, on a le potentiel, mais on n'a pas d'appuis. Puis c'est dangereux, un véhicule mal reconstruit. Ça ne se tient pas sur la route.

M. Middlemiss: Et, donc, c'est pour ça, la suggestion que vous avez faite au ministre de former un comité pour tenter d'établir des règles de jeu et l'auto-discipline, et ainsi de suite?

M. Guay (Denis): Oui. Exactement. Comme on a demandé au GAA de siéger au GAA, puis qu'on nous a dit oui. Je vais vous laisser une cassette. Vous la regarderez. C'est deux minutes, je pense. Puis M. Lapointe y confirme qu'il va nous inviter à siéger au GAA, puis ça fait six mois puis ce n'est pas arrivé encore.

M. Middlemiss: Vous indiquez qu'il y a pas mal d'automobiles avec l'Ontario. C'est Royer, votre nom? Est-ce qu'il y en a plus dans l'Outaouais du fait qu'on est plus près, des cas de cette nature-là, ou bien c'est à d'autres endroits au Québec?

M. Royer (Raymond): Les gens qui reconstruisent les véhicules n'ont pas vraiment de frontières aujourd'hui. Ils vont chercher un véhicule ou deux véhicules avec des camions à plateforme. La distance ne fait pas de différence. Le problème qui est relevé la plupart du temps, c'est que souvent ils vont acheter le véhicule juste pour le numéro, juste pour la petite vignette qui est dans le pare-brise. À ce moment-là, ça ne leur coûte pas cher, remettre un véhicule sur la route.

M. Middlemiss: Donc, le fait que l'Outaouais est pas mal plus près de l'Ontario puis sur une grande longueur, ça ne veut pas dire que c'est nécessairement là que ça se passe?

M. Royer (Raymond): Exactement.

M. Middlemiss: Merci beaucoup.

M. Brassard: Juste une dernière question, M. le président, si c'était possible. Dans l'industrie de la carrosserie, c'est quoi, d'après vous, la part de l'économie au noir, du travail au noir? Quand vous parlez de difficultés de vos membres en termes de gestion et de rentabilité, il n'y a pas une partie du problème qui vient aussi du fait qu'il y a beaucoup de noir dans cette industrie-là?

M. Guay (Denis): Moi, je suis content que vous posiez la question, M. le ministre. J'ai été approché par le gouvernement là-dessus. Ils ont mis des gens au Québec pour, justement, essayer de faire la lutte à l'évasion fiscale, et tout ça, puis, justement, on a offert au gouvernement de travailler avec le MCQ à la grandeur du Québec. C'est en pourparlers. Selon moi, je vous dirai que le travail au noir, au niveau de l'entrée au niveau des revenus, ça compte peut-être pour 20 %, 25 %. Le problème qu'on rencontre est plus au niveau de l'employé que tu vas payer à 5 \$, 6 \$, 7 \$ de l'heure parce que, avec ce que tu reçois de l'assureur, à 32 \$ l'heure, tu ne peux pas te payer un gars à 25 \$ l'heure. Il ne reste plus rien. Alors, ce que les gens font, c'est qu'ils engagent des gens sur le bien-être ou sur le chômage, puis c'est là qu'est le problème. Parce qu'un chèque d'assurance, tu ne peux pas tripoter ça, blanchir ça comme tu veux. Donc, si, moi, je me spécialise en réparation de véhicules accidentés parce que j'adore ça, bien, je reçois des chèques d'assurance. Donc, ce n'est pas du noir que je reçois. Donc, moi, je ne paierai pas mes gars au noir, mais les gens qui réussissent, qui ont des entreprises qui sont simplement enregistrées et non pas incorporées peuvent tout simplement faire changer le chèque et payer le gars au noir. Ça vous donne un petit truc peut-être?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Laurin): Je vous remercie, M. Guay, ainsi que vos collaborateurs et collaboratrices et je suspends les travaux de la commission jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 15)

(Reprise à 20 h 6)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la séance ouverte. Ça fait qu'on rappelle le mandat de la commission: consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Ca va. C'était pour toute la journée.

Le Président (M. Gagnon): C'était pour la journée, ce qu'on a fait ce matin. C'est beau. Là, à ce moment-ci, on pourrait entendre le Comité d'action politique motocycliste et la Fédération motocycliste du Québec. On inviterait les représentants de l'organisme à se présenter et à indiquer qui sont les porte-parole.

Alors, vous avez 20 minutes pour votre présentation; le parti ministériel aura par la suite 20 minutes, l'opposition également.

Comité d'action politique motocycliste (CAPM) et Fédération motocycliste du Québec (FMQ)

M. Bouchard (Pierre): Comme on est deux organismes, est-ce qu'on pourrait... Le CAPM va prendre 10 minutes de présentation et 20 minutes de questions, puis la fédé va prendre son 10 minutes après. Sans ça, on va se couper.

Le Président (M. Gagnon): Pas de problème.

M. Bouchard (Pierre): Merci. Alors, je m'appelle Pierre Bouchard, avocat au CAPM, Fédération motocycliste du Québec.

M. Huard (Serge): Serge Huard, porte-parole du Comité d'action politique motocycliste.

M. Saint-Laurent (Marc): Marc Saint-Laurent, président de la Fédération motocycliste du Québec.

M. Faivre (André): André Faivre, représentant de la Fédération motocycliste du Québec.

M. Huard (Serge): Juste prendre quelques secondes pour faire une présentation. Le Comité d'action politique motocycliste, c'est l'organisation qui regroupe

95 % des organisations motocyclistes à travers le Québec, incluant la Fédération motocycliste du Québec. Le Comité d'action politique, comme son nom l'indique, s'occupe exclusivement des droits des motocyclistes, tandis que la Fédération motocycliste, elle, s'occupe de tous les autres aspects dans les autres domaines qui touchent aux motocyclistes. Je vais donner la parole à Pierre. On va débiter sur le mémoire du Comité d'action politique motocycliste.

M. Bouchard (Pierre): Alors, à l'intérieur du projet de loi n° 12 comme tel, dont nous avons pris connaissance, nous avons fait quelques remarques; probablement que vous avez pris connaissance du mémoire que nous vous avons présenté à cet égard. Notamment, on a fait des commentaires sur l'article 5 qui permet des interventions au niveau du Code de la sécurité routière dans des endroits privés. Nous avons formulé de sérieuses réserves quant à cet aspect des interventions policières et autres dans les terrains privés, l'extension, finalement. On parlait, dans le cas de la sécurité routière, de chemins publics. Alors, là, il y a une extension. On se demande pourquoi ça a été fait.

Finalement, on a assisté, nous, comme motocyclistes, à des interventions sur des terrains privés qui n'avaient pas leur raison d'être et qui risquent d'être abusives. Donc, nous avons formulé, si vous en avez pris connaissance, des commentaires sur ce projet.

Également, il était question, dans ce projet-là, de la possibilité que soit mis en vigueur un dispositif en ce qui a trait à l'alcool au volant. Nous avons également fourni des réserves là-dessus, parce que la motocyclette est définie au Code de la sécurité routière comme un véhicule routier au même titre qu'une automobile et il n'a été nullement prévu qu'un tel appareil puisse être incorporé dans une motocyclette, qui n'est pas... Alors, sachant également que c'est un véhicule qui est le seul véhicule de plusieurs personnes et non pas simplement un véhicule de loisir ou un véhicule second, on se demande comment une telle disposition pourrait être applicable.

Également, notamment — je vais essayer d'y aller assez vite là-dessus — la définition de ce qu'est une modification ou enfin la question de ce qu'est un véhicule hors normes, ça demeure encore une question excessivement complexe. Alors, on se demande c'est quoi, un véhicule hors normes au sens du Code de la sécurité routière. Nous, on vous invite à lire là-dessus toute la problématique qui, finalement, a resurgi au cours des années 1994-1995 et cette année, 1996, relativement au système d'échappement des motocyclettes, quant à la notion de hors normes au sens du CSR. C'est contenu dans l'annexe que nous venons de vous distribuer, et je pense que c'est assez... La question, par exemple, des silencieux, ça parle de soi-même, toute cette question de ce qu'est un véhicule hors normes au sens du Code de la sécurité routière.

Alors, je vais passer la parole à Serge, si tu veux ajouter des choses.

M. Huard (Serge): Sur les silencieux?

• (20 h 10) •

M. Bouchard (Pierre): Non. Sur d'autres...

M. Huard (Serge): O.K. Un des problèmes qui confrontent les motocyclistes actuellement, c'est l'harmonisation des règlements municipaux. On aborde le sujet en page 19 des annexes. La problématique est la suivante. C'est qu'il y a certaines municipalités qui réglementent la circulation des motocyclistes dans leur municipalité. Par exemple, prenons un groupe de 10 motocyclistes qui traverseraient le Québec. Si ces motocyclistes-là traversent la ville de Chicoutimi, s'ils veulent demeurer légaux, ils doivent se diviser en deux groupes de cinq motocyclistes. Ces mêmes motocyclistes là, toujours deux groupes de cinq, continuent leur voyage, rentrent dans les limites de la ville de Québec, de Sainte-Foy ou de plusieurs autres municipalités et, s'ils veulent demeurer légaux, ils doivent se diviser en groupes de deux motocyclettes à 1 500 pi de distance entre chaque groupe. Ce qui fait que — c'est toujours notre groupe de 10 motocyclistes — je peux rentrer dans certaines municipalités, et puis le premier groupe est déjà sorti de la ville que le dernier groupe n'y est pas encore entré. On parle toujours de 10 motocyclistes, parce que c'est des groupes de deux, 1 500 pi de distance entre chaque groupe.

C'est pour ça que le Comité d'action politique motocycliste trouve essentiel qu'il y ait une certaine forme d'harmonisation ou un contrôle de la part de l'État au niveau national, parce que, le motocycliste québécois, autant, surtout, peut-être même que le motocycliste étranger qui veut visiter le Québec, la problématique vient du fait qu'il ne peut pas connaître la réglementation de 1 400 municipalités. Ce qui veut dire que se promener au Québec devient pratiquement impensable ou, en tout cas, je veux dire, ça devient un haut risque. C'est un peu... Quelqu'un faisait un parallèle entre les petites principautés qu'il y avait en Europe au Moyen Âge. C'est un peu semblable à ça. Si c'est le terrain inconnu à chaque fois, il faudrait trouver... L'harmonisation, c'est probablement ce qui serait le mieux.

Une des autres questions sur... Il est question aussi, dans certains milieux, de l'homologation des motocyclettes. En ce qui concerne l'homologation, c'est des propos qu'on a entendus au cours de multiples rencontres, principalement avec des corps policiers ou avec d'autres fonctionnaires, mais principalement avec les corps policiers, où eux autres favoriseraient une homologation, ce qui représente la facilité. Or, l'homologation, le risque que ça a, c'est la survie du motocycliste tel qu'on le connaît qui est en jeu, parce que, si on adopte une réglementation qui homologue la moto, ça veut dire que ça ne serait plus possible de faire l'entretien soi-même de sa moto ou de changer des composantes de la moto. Ça, c'est un des points où l'homologation... On demande au législateur de vraiment porter une attention particulière à éviter une situation semblable.

Un des problèmes... Une des questions les plus considérées puis les plus importantes parmi les motocyclistes, c'est la question du port du casque obligatoire. Le Comité d'action politique motocycliste, sa position, c'est qu'il s'oppose à l'obligation du port du casque pour les motocyclistes. On voudrait rappeler au législateur que le CAPM a défendu avec succès la position sur le port du casque intégral qui était demandé comme une obligation. On a montré avec des recherches américaines que le casque intégral pouvait constituer en certaines occasions non seulement une protection, mais une cause d'accident. Si on en vient à la position, c'est que, d'après le CAPM, sur les recherches qui ont été effectuées au cours des 10 ou 15 dernières années, spécialement au niveau américain, il n'y a pas d'étude qui nous permette de conclure que le casque de moto constitue effectivement une protection efficace lors d'un impact.

Si on regarde les statistiques américaines, 52 % des décès sont dus à des accidents avec des motocyclistes qui ne portaient pas le casque, et 48 % qui portaient le casque. Alors donc, les mortalités ne sont pas nécessairement liées une à l'autre. Où il y a une différence marquée, c'est que, principalement, le casque donne un sentiment de fausse sécurité. Souvent, on entend parler quelqu'un qui dit: Bon, bien, avec un casque de moto de 700 \$ ou 800 \$... Il se sent en sécurité pour autant. Il y a des études qui ont été faites aux États-Unis et qui montrent des impacts à des vitesses pas plus élevées que 100 km/h, et puis le casque est éjecté de la personne. Le casque, rappelons que c'est une protection, selon une étude qui a été faite par General Motors, qui est valide en autant que le conducteur est attaché dans une automobile, comme, par exemple, dans une cage avec une sangle à six points.

Aussi, on se pose une question à savoir: C'est quoi, la partie la plus importante chez un motocycliste? Est-ce que c'est les pieds ou est-ce que c'est la tête? La raison pour laquelle on se demande ça, c'est qu'il est possible de s'acheter des bottes de moto. Tous les points sont disponibles, et c'est même disponible en demi-points.

Alors, quand vient le temps d'avoir un casque, il y a quatre grandeurs: il y a petit, médium, large puis — excusez l'expression anglophone — «one size fits all». Ça veut dire que tout le restant, c'est l'épaisseur du «Styrofoam» qu'il y a dans le casque. Parce qu'il y a quatre coquilles. Il n'y en a pas cinq, il y en a seulement quatre, coquilles. Le restant, c'est l'épaisseur du «Styrofoam» qu'il y a à l'intérieur. Ça fait qu'on se pose la question... Étant donné que ce n'est pas obligatoire d'avoir des bottes sur une moto, que c'est obligatoire d'avoir un casque sur une moto, on se pose la question: Comment ça se fait qu'on peut l'avoir en demi-points et qu'on ne peut pas avoir ceux des casques? C'est sûr que, si on regarde les études qui ont été faites dans des circuits de compétition, quand on parle du casque, si on voit, mettons, un coureur motocycliste avec un casque, on parle d'un casque qui coûte entre 4 000 \$ et 5 000 \$, qui a été étudié, fait sur sa tête exactement. Parce qu'il

ne faut pas oublier qu'un casque de 2 lb, si on roule à une vitesse de 50 m/h, ça représente un poids... lors d'un impact, ça peut représenter un poids de 200 lb, ce qui fait que le motocycliste est projeté sur le sol. Bon, ça, c'est...

Nous, ce qu'on désirerait en tant que Comité d'action politique motocycliste, ce serait de demander au législateur, aux autorités, de rouvrir la question pour qu'on puisse en discuter selon les dernières recherches, les dernières statistiques qui ont été avancées dans ce domaine-là.

Le Président (M. Laurin): On est parvenu à la fin de votre premier bloc. Je demanderais à M. le ministre s'il veut le commenter.

(Consultation)

M. Brassard: Oui. D'abord, je vais commencer par la fin de votre intervention sur le casque de motocycliste. J'ai bien compris que vous demandez que le caractère obligatoire du port du casque soit enlevé de la loi?

M. Huard (Serge): Exact.

M. Brassard: Vous savez pourtant qu'il y a, de façon scientifique, une démonstration hors de tout doute que le casque, pour les motocyclistes, est efficace. Les études démontrent que ça entraîne une diminution de 30 % des décès sur les routes, 30 % moins de décès parce que le casque des motocyclistes est porté par à peu près tout le monde. D'ailleurs, le taux est très élevé, le taux de port chez les motocyclistes est très, très élevé. Et ça a comme effet une diminution des décès, chez les motocyclistes, de 30 %. Le législateur va y penser deux fois avant de répondre positivement à une requête comme celle-là.

M. Huard (Serge): Je ne connais pas les chiffres, les statistiques en ce qui concerne le Québec. Je vais me baser sur des statistiques qui ont été faites aux États-Unis, où il y a eu des recherches qui ont été poussées sur une période de 30 ans.

Ce que vous dites, c'est vrai que le nombre de décès, dans les États où le casque est obligatoire, est inférieur, mais ce qui arrive... C'est vrai que le casque sauve des vies, mais souvent il sauve des vies parce que ces vies-là existent à cause des appareils respiratoires. Quand on parle du coût social du port du casque, si vous avez un accident en moto à haute vitesse, que vous n'avez pas de casque, il y a beaucoup de chances que ce soit un décès. S'il y a un casque, il y a beaucoup de chances... c'est là que le coût social que ça implique... Ce n'est peut-être pas gentil et c'est peut-être dur de dire ça, mais, à haute vitesse, un casque, quand il sauve une vie, c'est là que le coût pour la société... parce que c'est des personnes qui sont, dans plusieurs des cas, dans la majorité des cas, dans un état végétatif.

À savoir... Si on fait une comparaison, on a les statistiques des 50 États américains: il y en a 25 où le port du casque est obligatoire puis il y en a 25 où le port du casque, lui, ne l'est pas, et puis les États où il y a le moins de décès par motocyclistes, c'est les États... huit sur les 10 premiers États sont des États où le casque n'est pas obligatoire.

● (20 h 20) ●

C'est pour ça qu'on a vu pendant une décennie une tendance, aux États-Unis, à mettre le casque obligatoire. L'année dernière, le gouvernement fédéral américain, suite à des pressions qui ont eu lieu de la part de plusieurs organisations non seulement de motocyclistes, a laissé le droit aux États de légiférer sur cette question-là. Parce que, justement, le casque en lui-même, ça ne règle rien. Si on prend comme exemple... En Californie, où le casque a été mis obligatoire seulement voilà quelques années, ça n'a pas eu de changement sur le nombre de décès. Où ça a un changement, c'est le coût social. Je veux dire, quelqu'un qui fait de la moto, c'est sûr qu'il prend un risque. C'est comme descendre une pente en ski à 80 km, bien, la personne prend une chance. Elle ne se promène pas avec un casque pour autant. Et puis, si on fait des comparaisons, il y a plus de monde qui a plus de chances de mourir d'une blessure de la tête dans une auto — je parle des statistiques américaines — 45 % des décès dus à des blessures de la tête, c'est des accidents d'automobile; 15 %, c'est des chutes; 13,7 %, c'est des attaques; 11,3 %, c'est des piétons; 9,5 %, c'est des motocyclistes; 4,9 %, c'est des actes criminels. Ça, c'est des blessures à la tête.

Donc, si on parle de décès, je ne suis pas sûr si c'est sûr que... Mais ce serait intéressant d'étudier ça à fond. On a accès à des documentations qu'on pourrait présenter aux autorités ou qu'on pourrait discuter.

M. Brassard: Oui, il faudrait examiner ça attentivement avant de s'engager dans cette voie-là. En tout cas, ça mérite un examen puis une réflexion approfondie.

L'autre sujet, c'est la question des bruits. Donc, ce que vous nous dites, c'est que vous vivez une situation inégale sur le territoire québécois parce que ce sont les municipalités qui ont un pouvoir réglementaire en matière de bruits, et ça varie, là, d'un extrême à l'autre, ce qui vous place, dans certaines villes — j'apprends que Chicoutimi est une de ces villes-là — dans des situations très embarrassantes et dans des situations, finalement, d'illégalité, sans que vous le souhaitiez vraiment.

Je comprends bien que ce que vous nous demandez, ou ce que vous demandez, c'est qu'il y ait un effort d'harmonisation concernant les bruits pour éviter ces règlements très différents d'une ville à l'autre. Parce que les motocyclistes, évidemment, parcourent le Québec. C'est une façon de faire du tourisme, et c'est très inconvenant, si je vous comprends bien, cette situation de multiples règlements différents avec des conditions différentes. Vous suggérez donc, au fond, que l'on se

substitue aux municipalités pour mettre en vigueur un seul règlement ou une seule réglementation qui soit uniforme à travers tout le Québec concernant les bruits?

M. Bouchard (Pierre): Je peux répondre à la question. C'est-à-dire que la question... Il ne s'agit pas simplement du bruit — et le bruit est un des facteurs — il s'agit surtout des interdictions également, par exemple ici, dans le Vieux-Québec, aux motocyclistes, qui paient...

M. Brassard: Des quartiers interdits. Des quartiers interdits.

M. Bouchard (Pierre): Les quartiers interdits, les zones interdites, qu'on appelle. Comme Longueuil, 93 % des rues sont fermées aux motocyclistes; le bruit n'a pas nécessairement grand-chose à voir là-dedans. On se souvient que dans le Vieux-Québec, ici, lorsque les interdictions ont été mises, dans les années soixante-dix, ce n'était pas une question de bruit, c'était une question d'image et c'était... Finalement, il s'est passé toutes sortes de choses, mais le bruit n'était pas à l'origine de la question des interdictions dans le Vieux-Québec. Alors, c'est deux aspects.

Dans l'annexe que nous avons, nous traitons spécifiquement des problèmes relatifs au système d'échappement, où le CSR prévoyait déjà, aux articles 258 et suivants, certaines normes, lesquelles sont contenues dans le Règlement sur la vérification mécanique. Là, je ne veux pas rentrer trop dans les détails, je pense que vous avez un texte des plus complets, exhaustifs, dans l'annexe, sur ce sujet-là. Je pense que c'est ce qu'il y a de plus fouillé qu'on puisse trouver à cet égard-là. On a été en Cour supérieure. On a eu d'ailleurs des rencontres avec la Société de l'assurance automobile du Québec sur ce sujet au mois de juin et récemment, et la Société, semble-t-il, s'orienterait plutôt, étant donné l'imprécision des règlements actuels et parce qu'ils sont sources d'abus de la part des autorités policières, on l'a vu — puis, encore hier, là, j'ai été au courant d'une cause à cet égard-là — la SAAQ s'orienterait vers un autre type de réglementation vis-à-vis des systèmes d'échappement, par exemple, dans ce que nous favorisons, nous, c'est-à-dire que la révolution excessive du moteur serait une infraction, et ça, c'est un dogme. Il s'agirait d'une avenue qu'on privilégie sans réserve.

Par contre, l'ancien règlement, je pense qu'il faut absolument le modifier. Je pense que la SAAQ doit le faire et doit, au maximum, le faire le plus tôt possible, parce qu'il a été source de problèmes. Je veux dire, les jugements vont de part et d'autre dans les cours municipales. Nous avons été en Cour supérieure avec cette histoire-là. Il y a des interprétations diverses. Également, quand on parle des interdictions dans les municipalités, je pense que les municipalités, la raison pour laquelle elles font des interdictions: elles répondent rapidement à des vœux politiques immédiats. Qu'on songe qu'à Montréal, par exemple, il y a eu des

problèmes avec un groupe criminalisé, dans la région de Montréal, qui s'est établi dans le coin de la rue Gilford. La seule réponse de la municipalité là-dessus, ça a été de mettre des interdictions dans ce coin-là. Sauf qu'évidemment il y avait une exception pour les résidents. Or, les motards criminalisés étaient résidents, ils pouvaient eux-mêmes y circuler, tandis que, je veux dire, si j'avais eu une «zézette» de 100 cc, à ce moment-là, j'étais en état d'infraction. Alors donc, ça n'a aucun sens. Donc, ça répondait immédiatement à un vœu politique, puis ça a été confirmé d'ailleurs par les autorités municipales de Montréal à ce moment-là.

Alors, on voit donc que les interdictions de ce type de véhicule, qui sont gérées par l'article 636.5 qui donne aux municipalités le loisir d'interdire des véhicules, l'article 636.5, d'ailleurs, qui a été modifié en juin 1995, dernièrement — je veux dire, on n'a pas été consulté à ce niveau-là — mais je crois que les municipalités, avant d'établir des interdictions — ça, on le demande — devraient absolument demander l'autorisation au ministère des Transports, lequel devrait créer immédiatement une table de concertation avec les organismes ici représentés avant qu'une interdiction soit mise en vigueur dans une municipalité. Il y a des raisons qui sous-tendent une interdiction dans une municipalité, et je pense qu'il est très important de consulter des représentants des motocyclistes à cet égard-là avant, unilatéralement et pour des motifs qui, le plus souvent, n'ont pas affaire au bruit, qui est en fait un faux problème à bien des égards... on doit les consulter.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Si j'ai bien compris, vous avez indiqué tantôt que faire de la moto, il y a un risque d'impliqué. Lorsque vous avez dit que le port du casque en soi va peut-être garder des gens en vie, mais ces gens-là vont être essentiellement des légumes, et que, lorsqu'on fait de la moto, il y a un risque qui est impliqué... Est-ce que j'ai bien compris que c'était ça que vous étiez en train de nous dire?

● (20 h 30) ●

M. Huard (Serge): C'est dans ce sens-là. C'est comme faire du parachutisme. Je veux dire, quelqu'un qui fait du parachutisme, il prend un risque. Le casque, est-ce que ça peut le protéger? Bon, ça, c'est... Ce qu'on dit, nous, notre position, c'est que les statistiques, les études qui sont faites depuis deux décennies au moins ne peuvent pas indiquer clairement que le casque, c'est une protection efficace. Parce que dans certains cas, même, on peut prouver que le casque occasionne des décès, occasionne des blessures. C'est pour ça que notre position, c'est le libre choix. Notre position, c'est la personne qui est adulte. Un motocycliste, c'est un citoyen qui est supposé être raisonnable, c'est un citoyen conscient qu'il prend un risque en faisant de la moto, de la même manière que quelqu'un prend un risque quand

il fait du parachutisme. C'est pour ça qu'on se dit qu'il devrait choisir s'il devrait ou non porter un casque.

M. Middlemiss: Vous avez vu que, dans la société, même notre sport national, le hockey, pendant nombre d'années on a joué au hockey sans casque, mais, après plusieurs années de blessures, de séquelles, on a décidé que peut-être que ça serait dans les intérêts de tout le monde de porter un casque. Je sais que les patineurs ne vont probablement pas aussi vite que les gens en moto. Je suis conscient de ça. Mais je pense que ça a créé certainement une réduction des blessures, il y a moins de séquelles. Mais vous ne trouvez pas que la prévention, même s'il y a un risque de faire de la moto, le fait de porter un casque, même si ça ne sauve qu'une vie, ça vaut la peine?

M. Huard (Serge): Nous, on pense que le casque... Moi, ça fait 30 ans que je fais de la moto, je participe à des cours de réadaptation, le printemps, où on voit souvent des motocyclistes, des nouveaux qui arrivent, et puis ça crée un faux sentiment de sécurité, très souvent, le fait d'avoir un casque. Donc, je veux dire, un motocycliste, normalement, si je prends comme exemple les motocyclistes québécois qui vont circuler dans les États américains où le casque n'est pas obligatoire, ce que je remarque, c'est que leur vitesse baisse. Donc, ça veut dire que, quand ils arrivent au Québec avec leur casque, ils se pensent en sécurité. Mais la minute qu'ils l'enlèvent, la vitesse... Dans le New Hampshire, moi, je ne connais pas un seul motocycliste qui a eu une contravention pour excès de vitesse. Parce que, au New Hampshire, le casque n'est pas obligatoire puis la plupart des Québécois, les motocyclistes québécois qui vont là enlèvent leur casque. Donc, ils roulent moins vite, ils ont peur.

Faire de la moto, c'est prendre un risque. C'est comme faire du parachutisme. Et le parallèle est assez ressemblant, parce que c'est sûr qu'un casque, à basse vitesse, ça a beaucoup de possibilités d'éviter des blessures. Moi, j'ai eu un accident où j'avais le casque, c'était à basse vitesse, si vous voulez, à peu près à 30 km. C'est sûr que ça fait une... Ce qu'on prétend, par exemple, c'est que, quand je dis «haute vitesse», un accident qui arrive, un impact à 100 km, dans la plupart des cas, moi, je veux dire, ça dépend des études, on pourrait amener des documents, c'est que ça joue l'effet contraire. Premièrement, ça fait propulser la tête du motocycliste sur le sol en premier, donc le choc est... Si on voit un poids sur la tête, qui fait que la tête est la première arrivée sur le sol, puis le motocycliste meurt d'une fracture du crâne, alors on ne dira pas que c'est dû au port du casque. Si on faisait un parallèle, si on pouvait avoir les études ou les statistiques québécoises avant et après le port du casque obligatoire, on constaterait qu'il n'y a pas eu de différence. Parce que, aux États-Unis, ils l'ont fait sur deux décennies et ils n'ont pas vu de différence. Dans les États où ils ont mis le casque obligatoire, ils n'ont pas vu les différences. En

Californie, par exemple, où ils ont tenu des études, au contraire, ça eu un impact, ça a eu une légère hausse du nombre de décès en moto. C'est pour ça que, nous, on pense que...

Dans le fond, on comprend que, au Québec, sur la question du casque, c'est devenu un cliché. On se dit: Avec un casque, bon, c'est sécuritaire, alors que c'est loin d'être le cas. Premièrement, il y a une réglementation qui a été faite, puis les casques qui sont obligatoires doivent rencontrer les normes DOT. Bon, ces normes-là... Moi, en tout cas, à date, j'en ai rencontré plusieurs, je n'en ai pas vu un seul qui était capable de me dire c'était quoi, les normes DOT, Snell, ANSI. Ce n'est pas compliqué, ils prennent un poids qu'ils laissent tomber sur un casque qui est immobile. Après ça, ils font l'inverse, ils mettent le poids et ils laissent tomber... Donc, dans les deux cas, il y a une des deux parties qui est immobile. Quand il arrive un accident sur un motocycliste, c'est toujours deux objets qui sont à... à moins que tu frappes le sol, mais ils sont tous les deux à... Puis ça vaut juste le choc. Souvent, tu vas avoir un accident de moto où le casque est intact, mais la personne a une fracture du crâne à l'intérieur. Donc, ça ne prouve pas nécessairement...

Nous, ce qu'on demanderait, c'est l'établissement d'une table de concertation pour discuter, approfondir la question à la lumière des dernières recherches, des dernières études qui ont eu lieu sur le casque. On a rencontré la SAAQ il y a quelques mois, on leur a demandé sur quoi ils s'étaient basés pour mettre le port du casque obligatoire au Québec. Ils nous ont répondu: Selon des études qui avaient été faites aux États-Unis. Alors, aujourd'hui, on aimerait ça, réétudier la question en se basant sur les dernières recherches qui ont été faites aux États-Unis.

M. Middlemiss: D'accord. Toutefois, les statistiques démontrent qu'il y a 30 % moins de décès. Ça, c'est les statistiques.

De l'autre côté, on discute depuis au moins quatre, cinq semaines le port du casque en vélo. Il y a plusieurs médecins qui sont venus nous dire qu'on commence à comprendre un petit peu que des blessures à la tête — des fois, juste tomber sur la tête — créent peut-être quelque chose de minime, mais qu'il y a des séquelles à longue haleine. La preuve est là — c'est vrai que c'est à plus petite vitesse, on ne parle pas de la même vitesse — le casque protège le cerveau: moins de traumatismes crâniens, ça élimine des décès, ça élimine des séquelles.

Je comprends que, dans votre cas, on va plus vite, mais il me semble que, si on applique ce principe-là aussi, à basse vitesse, protéger la tête a des conséquences positives sur les traumatismes crâniens, on pourrait avoir la même chose. Parce que c'est la même chose qui se produit: c'est la tête qui frappe le sol; quelque chose bouge, l'autre ne bouge pas. Je comprends qu'en moto vous allez plus vite, mais, si vous tombez, la tête ne bouge pas, elle; c'est vous autres qui bougez.

Il semble y avoir... Je suis d'accord avec vous que peut-être on devrait regarder ça de plus près, mais vous voudriez qu'on dise maintenant: Le port du casque en moto n'est pas nécessaire, même si on a réduit de 30 % les décès?

M. Huard (Serge): C'est qu'il ne faudrait pas oublier peut-être que... Je n'ai pas les statistiques qui prouvent que les décès sont réduits de 30 %, mais j'aimerais savoir la qualité de vie de ces vies sauvées là!

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous dites: Si on pratique la moto, on prend des risques et, si on est pour avoir un risque, on est aussi bien de mourir que de rester vivant.

M. Huard (Serge): Ça, c'est évident.

M. Middlemiss: O.K.

M. Huard (Serge): Faire de la moto, c'est prendre un risque. C'est comme faire du parachutisme, la personne est consciente qu'elle prend un risque. Elle est présumée être capable, apte à prendre les décisions qui la concernent. C'est une des raisons pour lesquelles, aux États-Unis, on assiste de plus en plus à... Juste au cours de l'année qui vient, dans 10 États, ils ont rouvert la question d'enlever le port du casque de moto, et, pour les années, ça varie à partir de l'âge de 20, 21 ou 25 ans.

M. Middlemiss: Oui. Vous avez indiqué tantôt que peut-être que le port du casque incite les gens à aller plus vite. Maintenant, je ne sais pas s'il y a une étude qui a été faite pour les motocyclistes, mais il y a une étude qui a été faite par le professeur Bergeron, de la Faculté de psychologie de l'Université de Montréal, qui révèle que les cyclistes qui portent le casque sont plus respectueux du Code de la sécurité routière. Est-ce que ce phénomène-là pourrait être la même chose au niveau des motocyclistes? Ce n'est pas nécessairement vrai que, parce que tu as un casque, tu dis: Je peux aller plus vite parce que le casque va me protéger contre tous les accidents, premièrement, va me protéger d'avoir un accident. Si le casque pouvait empêcher d'avoir des accidents, on n'aurait pas de problème. Mais ce n'est pas nécessairement ce qu'il fait. Il est censé être là pour protéger en cas d'accident, pour tenter de limiter les blessures au minimum possible. Vous croyez sincèrement que le port du casque incite les gens à être moins prudents?

M. Huard (Serge): Dans le contexte actuel, oui. La différence entre les deux, c'est qu'il y en a un, quand il a commencé à faire du cyclisme, le casque n'était pas obligatoire. Le fait de l'embarquer, ça ne donne pas la même réaction que quelqu'un qui commence à faire de la moto avec le casque. Le fait de l'enlever, il se sent moins en sécurité. C'est ça, là, qui peut peut-être faire une différence entre les deux.

Mais ce qui sauve le plus de blessures, là, dans le fond, aux motocyclistes lors d'un accident, c'est les vêtements de cuir. Pourtant, ce n'est pas obligatoire. Nous, au niveau du Comité d'action politique motocycliste, surtout dans le cadre de la Fédération motocycliste du Québec, on préfère l'éducation à la législation. On essaie de faire comprendre aux motocyclistes que ce qui compte, c'est de savoir comment faire de la moto, plus que de prévenir des accidents en s'achetant de l'équipement qui, dans le fond, par lui-même, ne peut pas sauver grand-chose.

Le Président (M. Laurin): Je demanderais maintenant à la Fédération motocycliste du Québec d'exprimer son point de vue.

M. Saint-Laurent (Marc): Bon, pour vous faire une brève présentation de la Fédération, là, en fin de compte, avec plus de 7 200 membres regroupés dans une centaine d'associations à travers le Québec, la Fédération motocycliste du Québec est devenue, depuis 1972, l'organisation motocycliste la plus représentative en dehors des États-Unis.

● (20 h 40) ●

Par ses valeurs et sa compétence, elle a gagné le respect des différents intervenants du monde de la moto, comme les marchands, les fabricants, les corps policiers et les autorités municipales et d'autres. Avec un membership qui constitue plus de 10 % du parc motocycliste québécois, la Fédération motocycliste du Québec a acquis une crédibilité et un leadership incontestés au sein des organisations internationales auxquelles elle a adhéré, notamment l'International Coalition of Motorcyclists et la Fédération européenne des motocyclistes. Autrement dit, les motocyclistes du monde occidental ont les yeux tournés vers le Québec et s'en inspirent.

La Fédération souhaite que sa participation à cette commission parlementaire sera le premier jalon d'une concertation fructueuse avec les législateurs et les responsables des ministères au bénéfice des 66 004 usagers de la route propriétaires et conducteurs de motocyclettes. Fin de la présentation.

Maintenant, disons que je vais vous donner les recommandations, en fin de compte, que la Fédération motocycliste du Québec voudrait faire à la commission parlementaire.

En ce qui a trait au projet de loi n° 12, l'article 35 du CSR, Permis nécessaire pour conduire sur un chemin ou sur un terrain privé ouvert à la circulation publique, notre recommandation, c'est que l'article 100 du CSR soit modifié de telle sorte qu'il autorise l'apprenti conducteur à développer ses habiletés et à pratiquer sur un chemin ou sur un terrain privé ouvert à la circulation publique sans être nécessairement accompagné d'une personne titulaire d'un permis de conduire une motocyclette valide depuis au moins deux ans, à la condition de s'y comporter en bon père de famille.

La deuxième recommandation, ça découle, en fin de compte, de l'article 62 du CSR, Désignation par la

Société de l'assurance automobile du Québec des organismes habilités à reconnaître des écoles de conduite. On a deux recommandations là-dessus. La première, c'est que la Fédération soit désignée par la Société de l'assurance automobile du Québec comme la seule organisation habilitée à reconnaître les écoles de conduite de motocyclettes et de cyclomoteurs. La deuxième recommandation sur cet objet-là, c'est qu'un montant fixe de 5 \$ soit prélevé par la Société de l'assurance automobile du Québec sur les droits d'immatriculation des motocyclettes, devant servir au financement du mandat de la Fédération et de ses services à l'ensemble des motocyclistes du Québec.

Pour les autres recommandations, en fait, qui touchent, entre autres, la formation des apprentis conducteurs de motocyclette, c'est que la Fédération motocycliste du Québec soit impliquée dans le processus d'élaboration et d'évaluation des cours de conduite d'une motocyclette; que la durée du permis probatoire pour les personnes âgées de moins de 25 ans soit portée à six mois; de porter la durée d'un permis d'apprenti conducteur de trois à six mois, mais de la réduire conformément à l'intention annoncée par les notes explicatives, page 2 du projet de loi, de six à trois mois pour ceux et celles qui auront réussi un cours de conduite moto dans une école reconnue.

M. Faivre (André): Est-ce que mon micro est allumé? Merci. Les autres recommandations de la Fédération, vous allez les retrouver dans l'annexe, dans la partie 2, à la page 3. Vas-y, dis-leur.

M. Saint-Laurent (Marc): O.K. En ce qui a trait à la consultation systématique et la concertation permanente avec la Fédération, bien, que la Fédération motocycliste du Québec soit reconnue comme la représentante officielle des motocyclistes du Québec et soit, à ce titre, intégrée dans un processus de consultation systématique et de concertation permanente avec les responsables politiques et administratifs sur toute affaire concernant la possession et l'usage de la moto. À toi, André.

M. Faivre (André): Il y a deux autres sujets sur lesquels la Fédération a une opinion, vous allez les retrouver aux pages 4, 5, 6, 7 et 8 de la section bleue du cahier Annexe.

D'abord, l'état des routes et des rues au Québec. On n'a pas de recommandation sur ce sujet-là, mais on trouve important de profiter de l'occasion de cette commission des législateurs pour vous sensibiliser au fait que, pour les motocyclistes, l'état des routes, c'est mortel. On ne tombe pas en auto dans les trous, dans les crevasses, mais on tombe en moto à cause des trous et des crevasses. Et on a choisi de vous apporter, dans notre annexe, un article qui a paru dans la revue *Motocycliste* sur ce sujet-là. Évidemment, c'est un article dans une revue motocycliste, le ton est un peu coloré, mais ça exprime bien ce que les motocyclistes

ressentent quand ils se promènent dans les rues de certaines villes puis sur certaines routes du Québec.

Le deuxième sujet, c'est la signalisation routière. Alors, on a des recommandations à ce sujet-là. D'abord, nous, on recommande l'établissement et l'application de normes nationales au sujet du format, de la couleur, de la qualité de la peinture, de l'emplacement et de l'entretien des panneaux indicateurs. En moto, on n'a pas d'essuie-glaces, c'est important pour nous de bien les voir, surtout la nuit quand il pleut ou en cas de bruine.

On recommande l'établissement et l'application de normes nationales au sujet de la largeur, de la longueur et de la profondeur maximale des fissures et des crevasseuses qui peuvent être colmatées, qui tiennent compte de la géométrie des motos. On se rend compte, quand on roule en moto au Québec, qu'il y a des patinoires sur nos routes. Elles sont en goudron, elles sont noires. Je vous dis qu'une roue de moto avant qui arrive là-dedans, quand c'est large, ça prend une débarque, surtout dans une courbe. Alors, les routes sont réparées pour les autos, on oublie qu'il y a 66 000 motocyclistes qui roulent. C'est dangereux, ces réparations-là, pour nous.

On recommande l'établissement et l'application de normes nationales au sujet des propriétés mécaniques et physiques des produits de colmatage qui tiennent compte des motos. On recommande l'établissement et l'application de normes nationales au sujet des propriétés physiques des peintures utilisées pour la signalisation au sol qui préviennent le dérapage des motos. On a beau demander aux motocyclistes d'acheter les meilleurs pneus, bien, quand les pneus se retrouvent sur de la peinture qui n'est pas faite pour empêcher le dérapage, c'est dangereux. Les endroits où il y a le plus de ces lignes blanches et de ces lignes jaunes là, c'est dans les intersections; c'est là qu'on freine, c'est là qu'on tourne, puis c'est là qu'on tombe. Puis ça, dans les rapports de police, vous ne verrez jamais ça. C'est marqué: Perte de contrôle. On ne va pas voir la garnotte qui a fait la perte de contrôle, on ne va pas voir la peinture qui a fait la perte de contrôle, on dit: Il faisait beau, pavé sec.

L'établissement et l'application de normes nationales au sujet de l'épaisseur et de la densité de la couche de gravelle déposée et de la dimension des graviers utilisés pour le gravelage des routes qui tiennent compte des motos. Là encore, les gens nous disent: Bien, on a passé la gratte. Oui, mais, la gratte, elle laisse trois pouces de garnottes sur la route. Une auto se promène bien là-dedans; en moto, c'est comme se promener dans la boue. Alors, on ralentit, mais le trafic automobile, lui, ne ralentit pas. Alors, c'est des risques. Ce n'est pas fait pour les motos. Il y a une épaisseur à mettre puis il faudrait que ce soit entretenu pour penser qu'il y a gens qui circulent en moto.

La dernière recommandation à ce sujet-là, c'est l'établissement et l'application de normes nationales au sujet de la localisation des panneaux de signalisation temporaires qui préviennent les motocyclistes des travaux en cours sur la voie publique et qui annoncent les routes alternatives. Il y a des réparations de chemins où

c'est pas mal magané. En auto, en camion, ça passe bien; en moto, c'est beaucoup plus compliqué.

Enfin, je terminerai avec une considération générale. La FMQ souhaite que les législateurs et les responsables des ministères concernés considèrent les motocyclistes comme des usagers de la route à part entière et les motocyclettes comme des véhicules de promenade au même titre que les automobiles. La moto n'est pas un véhicule de loisir parce que certains motocyclistes l'utilisent dans leurs loisirs ou dans leurs temps libres, pas plus que l'automobile est un véhicule de loisir parce que certains l'utilisent pour leurs vacances. On n'aime pas les catégoriser comme ayant des jouets. C'est un véhicule de transport, la moto. Des motocyclistes vont travailler ou travaillent en moto; la moto est le seul véhicule de plusieurs. La moto est un véhicule économique à l'usage et écologique: elle nécessite peu d'espace de stationnement et de circulation et n'abîme pas les routes.

Les perceptions du motocycliste ou des motocyclistes qui ont cours dans la population ne doivent pas conduire le législateur ou les responsables de l'application des lois à oublier ou à négliger les usagers de la route propriétaires et conducteurs d'une motocyclette. Ce n'est pas parce qu'ils sont moins nombreux que les automobilistes, ou plus remarqués, ni parce que les motos qu'ils conduisent provoquent un éventail d'émotions que leur vie, leur santé, leur sécurité, leur droit à l'usage responsable des voies publiques sont moins valables et ne méritent pas toute l'attention et le respect des législateurs. La moto n'est pas un jouet. Le conducteur d'une moto n'est pas un adolescent retardé, puis un groupe de motocyclistes, ce n'est pas une gang. La presque totalité des crimes qui nécessitent un déplacement ou un transport sont commis en automobile ou en camion, donc par les automobiles, en fin de compte. La presque totalité de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore est causée aussi par les automobiles de toutes catégories.

La FMQ profite donc de cette commission parlementaire pour inviter fortement les législateurs et les responsables des ministères à choisir d'avoir une attitude moderne face aux usagers de la route qui sont propriétaires et conducteurs de motocyclettes. Merci.

• (20 h 50) •

Le Président (M. Laurin): Merci beaucoup. M. le ministre.

M. Brassard: Oui, bien, je vous remercie beaucoup. Je remercie la Fédération motocycliste du Québec de son témoignage et des recommandations qu'elle fait à la commission. On va certainement examiner sérieusement vos recommandations. Vous demandez que la durée du permis probatoire pour les personnes âgées de moins de 25 ans soit portée à six mois, que la durée du permis d'apprenti conducteur, de trois à six mois, de la réduire également.

M. Faivre (André): De l'augmenter.

M. Brassard: De l'augmenter.

M. Faivre (André): Mais de la réduire pour ceux qui suivent les cours.

M. Brassard: De donner un crédit.

M. Faivre (André): Oui, oui.

M. Brassard: Un peu de la même façon qu'on entend le faire pour les conducteurs automobiles. Mais c'est quoi, le rationnel derrière ces revendications?

M. Faivre (André): L'apprentissage. Tout à l'heure, M. Huard vous l'a dit: Pour nous, ce qui est important, ce n'est pas qu'on réglemente la sécurité, c'est qu'on apprenne aux gens à conduire. Et apprendre à conduire une machine de 1 100 cc, qui a 137 Ch, puis 100 N de force sur la roue arrière, à 18 ans, puis d'embarquer sur la route après avoir conduit trois mois, c'est là que c'est important, ce n'est pas de mettre le casque obligatoire. Le casque, il n'empêche pas quelqu'un de se tuer puis il n'apprend pas à quelqu'un à conduire. Ce qui apprend quelqu'un à conduire, c'est le cours, c'est la pratique, l'apprentissage.

On trouve ça important que les gens aient une période d'apprentissage qui soit réaliste. Trois mois, les saisons sont courtes ici, au Québec, là. Nous, on pense que ça prend une saison minimum pour apprendre à conduire une moto. Puis, apprendre à conduire une moto, ce n'est pas savoir la partir. Ce n'est pas ça. C'est savoir comment circuler dans la route, dans les rues, lire le trafic, pas s'énerver parce qu'une auto est à deux pieds de soi, savoir freiner dans les situations d'urgence. C'est important, ces choses-là. Nous, ce qu'on dit: Le plus de cours possible et une période d'apprentissage qui soit conforme à ce qu'on sait, en science de la psychologie puis des apprentissages, de ce que c'est, une période d'apprentissage. C'est très court, trois mois.

M. Saint-Laurent (Marc): Puis je vais vous citer juste un exemple. J'ai acquis une moto à l'âge de 18 ans. Je l'ai eue pendant trois ans et, dans le temps — ça fait quand même une couple d'années de ça — disons que les cours de conduite n'existaient pratiquement pas, ou, du moins, ça n'existait pas. Or, au bout de deux ans et demi, j'ai décidé, disons, de fonder une famille, puis tout ça, autrement dit, de devenir sage. Donc, j'ai vendu la moto.

M. Brassard: Donc, vous n'étiez pas sage avec votre moto.

M. Saint-Laurent (Marc): Bien, en fait, c'est la réputation qu'on nous faisait dans le temps. À 44 ans, j'ai décidé, parce que c'est une passion et qu'une passion ça ne vous quitte jamais, de satisfaire ma passion. Je me suis racheté une moto. Alors, là, j'étais sur le

résiduel d'apprentissage que j'avais fait. Mais, à cet âge-là, en ce temps-là, il y avait des écoles de conduite de moto très compétentes, ça fait que j'ai décidé d'aller suivre un cours. Ça a été une des surprises de ma vie que de me demander comment ça se faisait que je pouvais être en vie encore à l'âge de 44 ans. Parce que, en fin de compte, il y a des règles de base de conduite, et si la personne ne possède pas ces règles de base là, ne les développe pas, disons, par apprentissage, bien, là, à ce moment-là, c'est sûr d'une chose, c'est que le coût social peut être très élevé, parce que la probabilité d'accident est très grande.

Tout ça pour vous dire que la personne qui décide de faire de la moto, on doit lui donner tous les moyens pour apprendre au moins les règles de base de conduite, que ça soit des moyens, disons, qui sont donnés par une école de conduite ou par une organisation comme la nôtre. Parce que la Fédération motocycliste du Québec, par exemple, à tous les printemps donne, dans les 100 associations et quelques qui existent au Québec, des cours de réchauffement pour justement permettre aux gens de repasser les principes de base de conduite. De plus, on a un comité qui donne des cours de perfectionnement aux motocyclistes justement pour parfaire ces principes de base de conduite. C'est pour ça qu'il est extrêmement important, en fin de compte, d'avoir un temps où la personne peut réaliser l'apprentissage de ces principes de base là.

M. Brassard: C'est intéressant, ce que vous dites là, évidemment, parce que, au fond, ce que vous dites, c'est qu'il ne suffit pas d'acquérir des connaissances, il faut adopter des attitudes et des comportements.

M. Fivree (André): Oui. Et ça, ça se fait dans le temps.

M. Brassard: Donc, c'est dans ce but-là que vous voulez une durée d'apprentissage de cet ordre-là, pour qu'il y ait...

M. Saint-Laurent (Marc): Effectivement, parce que....

M. Brassard: ...non seulement acquisition de connaissances, mais que le conducteur adopte des comportements sécuritaires.

M. Fivree (André): Idéalement, l'examen pour le permis de conduire de moto ne devrait pas avoir lieu après les cours, il devrait avoir lieu après le six mois de pratique après les cours. Parce que, dans le fond, l'examen de conduite, il teste des gens dans une situation d'examen, et la plupart des apprentissages qu'on fait en moto, ce n'est pas dans les cours. Dans les cours, tu apprends le minimum pour la rouler, mais la contrôler, contrôler le freinage, les virages, les départs dans les pentes, ça, ça vient, je vous le dis, ça prend une saison. C'est à force de rencontrer des situations différentes

qu'on apprend. Vous n'apprenez rien si vous répétez 20 fois la même chose. C'est quand vous rencontrez 20 situations différentes que, là, vous apprenez comment freiner.

M. Brassard: C'est pour cette raison que vous demandez que les apprentis conducteurs motocyclistes puissent pouvoir pratiquer sur un chemin ou sur un terrain privé...

M. Fivree (André): Exactement ça.

M. Brassard: ...sans être nécessairement accompagnés.

M. Fivree (André): Oui, parce que c'est... Non, c'est que: Où les gens pratiquent quand ils apprennent à conduire une moto? Ce n'est pas dans la rue, ils n'ont pas le droit. Ils vont dans les centres d'achats, ils vont dans les chemins où il n'y a personne, ou ils font comme moi. Moi, j'ai appris, j'ai pratiqué le soir, la nuit dans mon coin parce qu'il n'y a pas de trafic. Si on demande à ces gens-là d'être accompagnés tout le temps d'une personne qui a un permis de conduire — de toute façon, elle n'est pas assise sur la moto, ça ne sert pas à grand-chose — bien, c'est que vous allez réduire le nombre d'occasions et de lieux où les gens peuvent pratiquer avant d'aboutir sur la route. Alors, il faut garder... Vous savez, le monde sait trouver lui-même ces lieux pour aller apprendre. C'est comme un réflexe naturel. Ils vont aller dans les centres d'achats, où il n'y a presque plus d'autos après les heures de fermeture. Intuitivement, ils vont aller trouver les bouts de route ou de rue dans leur quartier qui sont les plus tranquilles. Si vous leur enlevez ça en les obligeant d'être accompagnés de quelqu'un qui reste sur le coin de la rue puis qui les regarde faire, vous cassez une méthode d'apprentissage autonome et naturelle puis vous ne la remplacez par rien d'autre. Il n'a plus le droit d'aller dans son centre d'achats, mais vous ne lui offrez rien en alternative. Il va être obligé d'appeler son beau-frère à chaque fois qu'il veut aller pratiquer en moto. Il ne le fera plus.

M. Brassard: On va regarder ça.

M. Fivree (André): Merci.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Donc, vous trouvez que c'est important d'avoir des cours de conduite?

M. Fivree (André): Ah définitivement!

M. Middlemiss: Juste d'apprendre à conduire avec son beau-frère, avec son frère ou son père, ça, ce n'est pas des choses que vous recommandez.

M. Faivre (André): Ça devient de la transmission d'apprentissage, mais aussi des défauts qu'on a appris. C'est important qu'il y ait une uniformité. Si tout le monde apprend à conduire une moto de manière différente, moi, je ne pourrai pas savoir si le gars qui me suit ou qui est en arrière de moi en moto, il va freiner comme moi. Je ne serai même pas certain qu'il va être capable de freiner dans certaines circonstances. Moi, ça me sécurise de savoir que les gens qui conduisent en moto sur la route ou en auto ont appris par des professionnels. Ça me fait peur de savoir qu'il a appris par son beau-frère. Peut-être que son beau-frère, justement, il l'a perdu, son permis de conduire. Alors, moi, j'ai besoin de savoir que ceux qui enseignent, c'est des gens qui ont leur permis de conduire, qui ont une formation d'instructeur et une compétence comme motocyclistes.

● (21 heures) ●

Comme, par exemple, ce qu'on a à la Fédération, on a ce qu'on appelle notre comité Moto-Pro, ce sont des gens qui ont la compétence comme motocyclistes et qui ont aussi la compétence comme instructeurs. Ce n'est pas tout de savoir rouler en moto, il faut être capable de la transmettre, la compétence. Ce n'est pas Pierre, Jean, Jacques qui a ça. Vous avez des gens qui sont très bons dans un domaine. Mettez-les comme profs, ça ne marche pas. Ils n'ont pas le tour de la transmettre, leur connaissance. C'est pour ça que c'est important d'avoir des instructeurs qualifiés dans des écoles de conduite qui sont surveillées, évaluées, parce que c'est la vie des gens qui est en jeu.

M. Saint-Laurent (Marc): En fin de compte, c'est comme dans tous les champs de connaissances, il y a des principes de base... En fait, dans tous les champs, disons, techniques ou administratifs, il y a des principes de base qu'il faut respecter. Or, si on ne les connaît pas, les principes de base, bien là, à ce moment-là, disons qu'on y va par intuition, puis on sait que, quand on y va par intuition, inexpérimenté, bien là, à ce moment-là, ça devient extrêmement dangereux. C'est pour ça, la consolidation des principes de base puis la connaissance des principes de base donnent un allant très sécuritaire.

M. Middlemiss: Vous êtes le premier groupe de motocyclistes à qui on parle. On a parlé de la formation, des cours pour les conducteurs d'autos, avec qui vous êtes obligés de partager la route, en passant. Donc, vous croyez que ce serait bon qu'eux aussi puissent avoir des cours de conduite?

M. Faivre (André): Venez avec moi vous promener en moto. Vous allez voir qu'est-ce que c'est, se promener dans le trafic avec des gens qui clignotent à droite puis qui tournent à gauche, des gens qui coupent, qui arrivent à des intersections avec quatre arrêts obligatoires puis ils partent quand ce n'est pas le temps. C'est terrible. En auto, vous avez le sentiment qu'il y a une carcasse pour vous protéger. Vous ne l'avez pas en

moto, ça. Moi, je pense que c'est important. On parlait de prévention tout à l'heure. Je pense que la première prévention, que ce soit pour un ouvrier ou pour n'importe qui, on lui donne la formation, on lui donne le temps d'apprendre, la chance d'apprendre pour être assez compétent pour la sécurité de tout le monde.

M. Saint-Laurent (Marc): Un autre exemple, c'est qu'il y a autour de 80 % des accidents de moto qui sont commis... En fait, c'est la faute de l'automobiliste pour une simple et bonne raison: c'est qu'ils ne l'ont pas vu. Or, juste l'art d'être vu par l'automobiliste quand on fait de la moto, c'est des principes, ça, qu'il faut connaître... En fait, un des premiers principes de base, c'est d'être vu par l'automobiliste. Parce que, en fin de compte, dans la grande majorité des accidents, l'automobiliste n'a pas vu le motocycliste. C'est ça, en fin de compte, la connaissance de base, c'est tous ces principes-là. Puis il n'y en a pas des centaines, de principes, il y en a une douzaine, mais qu'il faut connaître. Il faut que ça devienne une intuition chez nous. Puis ça, la seule façon de le faire, c'est de l'apprendre et de le pratiquer.

M. Middlemiss: O.K. Une autre situation qu'on nous a expliquée, c'est que souvent, pour les jeunes, 16-25 ans, on dit que c'est un problème d'attitude, un problème de comportement. Donc, je peux m'imaginer, si on trouve que conduire une auto, ils ont des problèmes d'attitude et de comportement, une moto, c'est encore plus difficile et plus dangereux. Dans les cours que vous donnez, est-ce que vous tentez de changer, ou d'inciter, dans ces gens-là, un nouveau comportement, de nouvelles attitudes pour se protéger eux-mêmes puis protéger les autres avec qui ils partagent la route?

M. Saint-Laurent (Marc): Là, je ne vous parlerai pas dans les cours qu'on donne. Mais le fait, pour un jeune, d'adhérer à une association, une association, en fin de compte, qui a pour un des premiers objectifs la sécurité, c'est qu'à partir du moment où il commence à rouler dans le cadre d'une association, bien, il va avoir à obéir à certaines règles justement pour respecter les autres motocyclistes pour ne pas, disons, avoir de problèmes accidentels, premièrement, avec les autres motocyclistes. Et puis, deuxièmement, en étant dans un groupe, il y a une osmose qui se fait automatiquement, c'est que le jeune, à ce moment-là, va, disons, obéir de façon instinctive à des façons de faire pour, justement, continuer son appartenance au groupe puis, deuxièmement, améliorer de plus en plus, en fin de compte, sa facilité de conduire, et puis de toujours appartenir au groupe. Parce que, dans les associations, il y a, disons, des gens de tout âge. Il y a des jeunes de 18 ans, 20 ans, mais il y a aussi des jeunes de 55 ans, 60 ans qui font de la moto. Et puis, comme je vous dis, premièrement, il y a l'entourage, deuxièmement, ce n'est pas des cours comme tels au début, mais... Comme le printemps, les remises en forme, puis tout ça, bien, vous avez des motocyclistes expérimentés qui ont été vérifiés par

l'association, qui donnent des cours... bien, ce n'est pas des cours, là, mais des périodes de remise en forme. Et puis, pour les motocyclistes qui ont un peu plus d'années de conduite, on a ce qu'on appelle les cours de perfectionnement par l'unité Moto-Pro, le comité Moto-Pro de la Fédération. Ce n'est pas des cours pour apprendre à virer une courbe à 125 km/h quand c'est indiqué 45 km/h. Au contraire, c'est de prendre les principes de base dont je vous parlais tout à l'heure et de mettre beaucoup plus d'accent. Comme, par exemple, éviter un obstacle par contrebraquage, ça, vous ne montrerez pas ça à une jeune personne qui commence à conduire une moto, mais à quelqu'un qui a un peu plus d'expérience, puis qui est arrivé sur la route à un certain moment donné puis qui a tenté d'éviter quelque chose et, justement, en tentant d'éviter quelque chose, il a risqué de se casser la baboune. Mais là, à ce moment-là, il a la technique pour le faire de façon extrêmement sécuritaire, sans se faire mal à lui puis sans faire mal, disons, à l'objet ou à la personne qu'il a évitée.

M. Middlemiss: Vous avez touché aussi à l'état du réseau routier. Vous dites que c'est extrêmement important, puis je comprends aussi qu'une moto c'est une roue, ce n'est pas comme une auto qui a quatre roues puis on peut frapper un trou avec une roue mais on a les autres sur le solide. Vous avez parlé de la peinture aussi. Il me semble toutefois que, si vous dites que vous avez des problèmes à freiner sur la peinture, c'est parce que vous freinez un peu trop tard, là. La peinture est là, il faut freiner avant.

M. Faivre (André): Non, ce n'est pas aussi simple que ça. Je vais vous amener au coin de René-Lévesque et Papineau, il faut freiner de toute façon, il y a une courbe à prendre. Il y a à peu près 10 bandes de 1 pi de large par 4 pi de long. Je vous dis qu'un virage là-dedans... Il faut quasiment faire un arrêt complet. Puis, quand il pleut, c'est pire. Alors, ce n'est pas juste une caricature. Puis l'arrêt, vous ne le faites pas toujours comme vous le voulez, là. L'intersection n'est pas seulement une lumière rouge, là. Mais, si quelqu'un rentre dans l'intersection où il ne devrait pas parce qu'il a brûlé son stop, vous avez un arrêt d'urgence à faire, laissez-moi vous dire que les lignes jaunes, c'est ça qui vous jette dans l'intersection, il n'y a pas moyen de freiner là-dessus. Elles sont trop larges, elles sont trop longues, et les deux roues de la moto sont dessus des fois. Il n'y a plus moyen d'arrêter, là.

M. Middlemiss: Donc, le problème des lignes, c'est surtout à des arrêts. Ce n'est pas les lignes le long des autoroutes, les lignes doubles... D'accord.

M. Faivre (André): Non, ce n'est pas les lignes blanches. Non, non. C'est les grosses flèches, là, maintenant qu'on met de plus en plus. Tout ce qu'on demande, dans le fond, c'est que les gens qui conçoivent ces signaux sur le sol puis qui font les achats des peintures,

on recommande... Tout ce qu'on veut, c'est que ces gens-là... Dans le fond, c'est parce qu'ils n'y pensent pas, ce n'est pas de la mauvaise volonté. C'est qu'on n'est pas habitué à penser qu'il y a aussi des véhicules à deux roues; au Québec, il n'y a pas seulement des véhicules à quatre roues. On veut juste que le législateur s'assure que ceux qui ont cette responsabilité-là de faire la conception des produits de colmatage, du gravelage, des peintures au sol, n'oublient pas qu'on est là, nous autres aussi, sur la route. Même si on est juste 66 000, vous le disiez tout à l'heure, si on peut sauver une vie, bien... Si c'est la mienne, j'apprécierais que vous y ayez pensé. Ha, ha, ha! Et puis on veut, nous, s'associer. La fédé l'a dit, on voudrait s'asseoir avec les gens qui pensent à ces choses-là, peut-être pour leur donner des suggestions, leur expliquer: Bon, bien, regardez, une moto, en moyenne, ça a 7,5 pi d'empattement; bien, pensez à vos lignes pour que justement ça se... il y ait moyen de ne pas planter, là, quand vous dessinez ça sur les rues.

M. Middlemiss: On me dit que mon temps est fini. Merci beaucoup.

M. Faivre (André): Merci.

Le Président (M. Laurin): Je remercie beaucoup le Comité d'action politique motocycliste et la Fédération motocycliste du Québec pour leur présentation.

J'appellerais maintenant à la barre des témoins le Club cyclotouriste Vélodyssée.

(Consultation)

Le Président (M. Laurin): Bonjour, M. Marcil. Comme vous le savez, vous avez 10 minutes ou moins pour exposer votre point de vue; par la suite, vous pourrez répondre durant 10 minutes aux questions des ministériels et de l'opposition. Si vous voulez donc vous identifier, vous présenter et commencer votre témoignage.

Club cyclotouriste Vélodyssée

M. Marcil (Richard): Bonsoir. Mon nom est Richard Marcil. Je suis le fondateur du Club cyclotouriste Vélodyssée, de Repentigny. Je suis ici en mon nom personnel et au nom du Club. Notre Club a été fondé à Repentigny il y a à peu près neuf ans. C'est un club de cyclotouristes qui regroupe à peu près une quarantaine de membres en règle. L'âge des participants se situe entre 16 et 77 ans. Ce n'est pas pour caricaturer Tintin... On a effectivement un membre de 77 ans. Il a d'ailleurs fait deux fois le tour du Québec. La moyenne tourne autour de la fin de la quarantaine, début cinquantaine. Les membres se recrutent dans Repentigny et les villes avoisinantes. C'est une vocation principalement de mise en forme en parcourant les routes de Lanaudière et des autres régions du Québec et d'ailleurs.

Comme vous l'avez probablement remarqué, le titre de mon mémoire, c'est: «Mais où donc se place la sécurité? Au-dessus ou en dessous du cycliste? Probablement au milieu...» Je vais essayer de vous expliquer ça.

• (21 h 10) •

La position du Club cyclotouriste Véloodyssée par rapport au port du casque. Le Club recommande à ses membres le port du casque cycliste, mais on n'en fait pas une obligation. On retrouve toujours, à certains moments donnés, des membres récalcitrants, mais, par la force du nombre, la persuasion et le temps, ces gens-là adoptent le port du casque. Mon compère de 77 ans, c'était un ancien coureur, il ne croyait pas à ça, puis, depuis cinq ans, il le porte. Ça fait que... voyez-vous que la publicité fait son chemin?

Au fil des années, on n'a jamais eu vraiment d'accidents notables. Chacun des membres est bien conscient qu'il est d'abord le premier responsable de sa sécurité et, après, de celle des autres. Chaque membre roule en moyenne 1 000 km à peu près, puis certains roulent de 4 000 km à 5 000 km par année. Donc, on vous parle plutôt au niveau d'une l'expérience concrète qu'au niveau de recherches, là. Il nous apparaît que d'autres raisons sont plus importantes que le port obligatoire du casque cycliste pour la sécurité des usagers. C'est par l'éducation et la persuasion qu'on peut continuer d'accroître le port du casque, sans en venir à une législation abusive.

C'est sûr, on peut soulever l'aspect qu'il y a eu le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les automobiles, qui semblait répressif au début, puis avec... le temps nous a prouvé que c'était bien fondé. Mais c'était basé, effectivement, sur des années d'enquêtes, de recherches statistiques bien documentées et bien étoffées. On savait combien il y avait de voitures, combien de conducteurs, combien d'accidents mortels, oui ou non, il y avait chaque année. Le Code de la route était supposément connu des conducteurs et une certification en faisait foi.

Mais, quand on arrive au cas du vélo, on ne peut pas nous dire ici quel est actuellement le nombre exact de bicyclettes en circulation au Québec, le nombre d'utilisateurs, leur âge. On peut dire combien on en vend par année, combien il y en a qui meurent dans des accidents; on parle entre 35 et 39 en moyenne depuis 1982 à 1995. C'est sûr qu'au moment où j'ai écrit mon mémoire j'avais mis une note, ça avait adonné qu'en dedans de deux semaines il y avait des enfants qui étaient tombés d'édifices de plus de deux étages. J'avais même noté qu'au rythme où les enfants tombaient à cette époque-là ils étaient pour dépasser ceux des cyclistes morts sur les routes. C'est pour ça que vous avez ce commentaire-là.

Comme on voit, en fait, quand même, il y a beaucoup d'éléments qui, dans la problématique du port obligatoire du casque, n'ont pas de réponse solide. Si on pense, mettons, qu'il y a à peu près la moitié de la population du Québec qui fait du vélo, puisque c'est un des sports les plus pratiqués, d'après les statistiques, ça voudrait dire à peu près 3 500 000 personnes. Si on

parle de 35 personnes qui décèdent par année sur ce nombre-là, si mes données mathématiques sont bonnes, ça donne quelque chose comme 0,000001 de mortalité, comme facteur. Donc, c'est un facteur très négligeable. C'est sûr que c'est important. Comme on dit, une vie, c'est une vie. Je suis d'accord, mais, par rapport au nombre d'usagers, c'est quand même un facteur qui est très bas. Parce que, à l'heure actuelle, on n'a pas d'éléments aussi au niveau de recherches solides qui pourraient nous prouver qu'on pourrait réduire le nombre des accidents de façon substantielle par le port du casque obligatoire. Je ne conteste pas le port du casque, mais l'obligation de porter le casque, est-ce que ça amènerait une baisse beaucoup plus grande des accidents? C'est ce que je considère.

On parle des tranches d'âge des accidentés. On s'aperçoit que, majoritairement, c'est le bloc en bas de 25 ans, d'après une étude que la Société de l'assurance automobile du Québec avait présentée. Souvent, il manque des détails dans les... C'est basé sur des enquêtes de coroners et il manque souvent des détails qui peuvent avoir leur importance. On ne sait pas si les conditions de la chaussée avaient une importance. Est-ce qu'elle était sèche? Est-ce qu'elle était mouillée? Est-ce que c'est arrivé le jour ou la nuit? Aussi, est-ce que le cycliste qui est impliqué dans cet accident-là roulait conformément au Code de la route? Même, à certains moments donnés, on n'est pas en mesure de dire si la personne portait un casque ou non et si le fait d'avoir porté un casque pouvait lui avoir sauvé... lui aurait sauvé la vie ou si ça ne lui a été d'aucune utilité.

C'est parce qu'il y a aussi une problématique que je vois au niveau du port obligatoire du casque cycliste, un peu comme mes partenaires... bien, partenaires... Les gens, précédemment, ils disaient: Il faut accepter de prendre un risque. Vivre, c'est accepter aussi qu'on peut mourir. Je pense que c'est une des seules certitudes de la vie, à part celle de vous payer des impôts, messieurs. Donc... Je fais juste paraphraser Benjamin Franklin, je pense, quoique ça fait déjà longtemps que ça existe comme habitude. Mais c'est sûr que, si on pratique un sport avec un risque, on espère bien que le décès soit la dernière chose qui pourra nous arriver. Donc, on essaie de voir à ce que le risque soit raisonnable. Vous avez... Actuellement, au niveau... Si on va du côté touristique, vous avez ce qu'on appelle le tourisme d'aventure, c'est-à-dire qu'on va vous faire vivre quelque chose qui, il y a peut-être 30 ans, était réservé à des gens très limités en nombre, des spécialistes. Aujourd'hui, on vous le fait vivre dans un contexte où l'autobus vient vous reconduire, on va vous chercher, puis vous avez eu tout le plaisir pendant un certain temps... C'est un aspect qui se généralise, mais il faut quand même considérer que, dans un sport ou une activité comme le vélo, les gens embarquent en autant qu'il y a un risque raisonnable. Donc, il faut... Si le risque est raisonnable, il faut que les mesures appliquées pour le réduire ne soient pas disproportionnées devant la faiblesse des résultats qu'on peut en escompter.

La société doit considérer la situation comme acceptable et utiliser une approche persuasive plutôt que législative. En économie, je pense que c'est ce qu'on appelle l'utilité marginale. C'est qu'à un moment donné, si vous êtes rendu à un certain niveau, ça va vous coûter plus cher pour produire une unité de plus que ça va vous rapporter. C'est peut-être là aussi qu'il faut regarder cet aspect-là. Parce que, si on s'en va vers une loi, ça a comme résultat de créer deux clans: les bons et les mauvais. Les bons, il n'y a pas de problème, la police pour eux comme pour les mauvais, mais, si on avait seulement des bons, ça coûterait bien moins cher, ça, c'est sûr. Les mauvais, eux, c'est eux autres qui coûtent cher. On doit courir après, les arrêter, leur dresser un procès-verbal, les amener en cour, mettre en branle tout l'appareil judiciaire et correctionnel. C'est sûr qu'il y a les amendes, puis, si le montant est assez élevé, en moins d'un an on va peut-être payer toutes les pistes cyclables de la province avec ça.

● (21 h 20) ●

On rentre aussi dans la question de la responsabilité parentale, parce que, au niveau cycliste, ce qu'on n'a pas au niveau des motocyclistes, il n'y a pas d'âge minimum comme tel pour faire du vélo. C'est sûr qu'il y a des lois qui existent, que sur les routes nationales, en bas de 12 ans, si je me rappelle bien, vous n'avez pas le droit de circuler, ou en bas de 14 ans. En tout cas, il y a une technicalité, il y a une loi en ce sens-là. Mais, pour le reste, si vous êtes dans... Si vous vous promenez dans une rue de Sainte-Foy ou de Québec, vous pouvez avoir un enfant qui va se promener là, il va avoir sept ans, avec une bicyclette. Il est un usager de la route comme les autres. Cependant, si vous l'arrêtez puis vous lui donnez un ticket, ce n'est pas lui qui va le payer. Je ne sais pas si, vous autres, comme parents, vous aimeriez ça qu'on vienne sonner à votre porte: «Constable Gendron. On vient de prendre votre fils de huit ans, là, ou de 12 ans. Il n'a pas son casque. Vous avez une amende de 25 \$», comme ça se fait en Colombie-Britannique. C'est l'amende qui est chargée, en Colombie-Britannique, pour ne pas porter le casque de façon obligatoire.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que vous pourriez conclure, M. Marcil?

M. Marcil (Richard): Mes 10 minutes sont déjà finies?

Le Président (M. Laurin): Votre temps est écoulé.

M. Marcil (Richard): Bon. Écoutez, je voudrais aussi soulever qu'il y a un aspect technique au niveau du casque. Un casque, si vous y allez par une législation, il faut qu'il soit certifié. Qui va s'en occuper, de ça, la certification d'un casque? On a parlé, au niveau des casques de motocycliste, des certifications Snell et ANSI. Ensuite, le casque, pour qu'il soit efficace, il faut

qu'il soit bien installé. Qui va être responsable de faire l'ajustement de ces casques-là? Ensuite, un casque, s'il tombe, le manufacturier va dégager sa responsabilité. Vous échappez votre casque à terre? C'est suffisant pour que le manufacturier dise que son casque n'est plus bon, que vous avez fait un usage abusif avec.

Bon. Qu'est-ce que ça va prendre comme casque, d'abord, pour pouvoir rencontrer des normes acceptables? Puis, comme les casques de construction, si vous le savez, il y a des dates de péremption là-dessus. Après un certain nombre d'années, à cause des ultraviolets et de l'usage qui peut en être fait, les gens sont obligés de changer. Qui va s'occuper de ça? On va vérifier si les gens ont changé de casque périodiquement? On tombe dans un débat qui est disproportionné alors qu'à l'heure actuelle on voit que les gens le font de plus en plus bénévolement, d'eux-mêmes, sans avoir de contrainte. Il faudrait juste continuer cet effort-là.

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

M. Brassard: Oui. Merci, M. Marcil. Dans votre Club, qui porte un joli nom, d'ailleurs, Véloodyssée, est-ce que vous incitez vos membres à porter le casque?

M. Marcil (Richard): Évidemment, monsieur, on incite les gens à le porter. D'ailleurs, ça donne des résultats. On n'a presque personne, qu'on peut dire, qui roule avec nous et qui ne le porte pas. On peut dire qu'on a un résultat à peu près à 99 %, si on peut dire, de gens qui portent le casque.

M. Brassard: Pourquoi vous les incitez à porter le casque?

M. Marcil (Richard): Parce que c'est une mesure sécuritaire. Mais on n'en fait pas une loi. On n'exclura pas quelqu'un du club parce qu'il ne porte pas son casque.

M. Brassard: C'est parce qu'à la lecture de votre mémoire on a plutôt l'impression, à la fin... En tout cas, on a l'impression que finalement, le port du casque, ça a peu d'importance sur le plan de la sécurité.

M. Marcil (Richard): C'est un des éléments de notre...

M. Brassard: Vous posez toutes sortes de questions... C'est un peu là... En tout cas, ce n'est peut-être pas vraiment le fond de votre pensée, mais c'est l'impression qu'on en retire quand on lit votre mémoire. C'est que le port du casque, finalement, là, c'est bien plus un inconvenient, une nuisance qu'un élément qui peut accroître la sécurité. C'est pour ça que je vous demandais: Est-ce que vous incitez vos membres à le porter? Puis, pourquoi? Vous m'affirmez, là, très franchement, sans la moindre équivoque, que c'est quand

même un équipement de sécurité, qui accroît la sécurité...

M. Marcil (Richard): Oui. Je...

M. Brassard: ...donc qui place le cycliste dans de meilleures conditions de sécurité.

M. Marcil (Richard): M. le Président, M. le ministre, le casque, je suis à 100 % pour ça. Ce contre quoi je me bats, c'est le fait que ça devienne une loi et que ça crée deux catégories de gens: les bandits et les bons. Parce que, une loi, c'est ça. Vous la respectez ou vous ne la respectez pas. Et, en plus, les moyens, là... Si on regarde au niveau policier, les polices actuellement ont déjà amplement de travail. Ils marchent par priorité. À quel niveau voulez-vous qu'ils placent ça dans la priorité?

Vous savez, M. le ministre, il y a des brochures ici, qui ont été faites avec la SAAQ, dans lesquelles on parle de la réglementation cycliste. On dit qu'on doit circuler du côté du trafic, toutes ces choses-là. Bien, écoutez, j'en rencontre des fois des policiers, puis ils voient des cyclistes qui font ça puis ils ne s'en occupent même pas. Puis, ça, c'est important. La nuit, on est supposé rouler avec un éclairage actif pour être vu, puis les policiers ne s'en occupent pas. Ça fait que vous voulez quoi? Quand ils vont voir un casque: Ah! lui, il a un casque, on saute dessus, on a la loi avec nous autres. Mais, d'un autre côté, le gars qui roule pas de lumière la nuit, lui, on le laisse passer? Le gars qui roule à contresens, on le laisse passer?

Écoutez, le casque, là, c'est un élément de sécurité important, mais ça ne sera jamais un talisman. Ce n'est pas parce que vous avez un casque sur la tête que vous allez vous sauver de tous les malheurs. Ça ne vous enlèvera pas de l'endroit où vous êtes pour vous envoyer ailleurs pour vous protéger, là. Vous êtes là. C'est vous qui mettez votre protection. Même chose quand vous faites du vélo: vous mettez des gants en cas de chute, si jamais vous tombez, pour vous protéger les paumes des mains. Ça aussi, c'est un élément de sécurité. Nous, on recommande à nos membres de se mettre le plus d'équipement de sécurité possible pour eux autres, mais ce n'est pas nécessaire d'en venir à ce que la province saute sur le moindre cycliste là-dessus, surtout quand on sait que ça peut partir de cyclistes à partir de cinq ans à aller jusqu'à 80 ans.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. M. Marcil, je vous remercie pour votre présentation. Vous dites que vous êtes 40 membres.

M. Marcil (Richard): Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que... En plus, je pense que, au début de votre mémoire, vous avez dit que

c'était votre opinion personnelle ou est-ce que ça représente aussi le consensus des membres de votre club de vélo?

M. Marcil (Richard): Ça représente l'opinion des membres de mon club.

M. Middlemiss: D'accord. Je comprends que vous trouviez qu'on est en train de brimer les droits de l'individu en passant une loi. Mais je pense qu'il faut regarder ça dans le contexte que le Code de la sécurité routière... La raison pour laquelle on est en train de faire des changements, c'est pour améliorer notre bilan, réduire le nombre de décès, réduire le nombre de personnes qui sont blessées. Si vous pouviez m'assurer, vous, que, avec le respect du Code de la sécurité routière, avec des campagnes de sensibilisation, éducation de tous les gens qui font du vélo, on n'aurait plus d'accidents, je vous dirais: Vous avez totalement raison. Sauf que vous savez qu'on va toujours avoir des accidents. Et je pense que la preuve a été faite que, si un cycliste porte un casque et si, malheureusement, il tombe à terre, les chances sont qu'il n'aura pas de blessures et pas de séquelles et pas de traumatisme crânien. C'est dans ce contexte-là que nous sommes en train, comme parlementaires, de dire: Est-ce que nous sommes rendus au point où on devrait faire ça? Parce qu'on voit que 26 % des gens qui font du vélo portent le casque.

Il y a des médecins qui sont venus nous dire, basé sur des statistiques, que, si on obligeait le port du casque de vélo, ce seraient 10 décès de moins par année et puis quelque 200 personnes de moins qui seraient obligées d'aller à l'hôpital. Donc, c'est dans ce contexte-là. Est-ce que vous trouvez que peut-être brimer les droits des individus, mais dans un contexte d'une société... Parce que, n'oubliez pas, je pense que le pire, c'est de perdre des vies et d'avoir des séquelles pour nos jeunes. Mais, en plus, il y a un coût pour la société. On a voulu, comme société, se donner un plan d'assurance, s'assurer que tout le monde a le droit d'être soigné dans le cas de maladie et en cas d'accident. C'est un peu pour ça qu'on dit: On a une responsabilité, nous autres, comme élus, de s'assurer de prévenir, dans la mesure du possible, tous ces accidents-là qui ont des conséquences malheureuses. Dans ce contexte-là. Et je ne dis pas que c'est juste le casque, là. Il faut avoir une gamme de choses: prévention, respect du Code, etc. Parce qu'on ne dit pas que le casque, c'est une solution à tous les maux, là.

M. Marcil (Richard): Bien, écoutez, M. Middlemiss, je me demande d'abord pourquoi vous vous intéressez aux cyclistes. Vous devriez vous intéresser aux piétons; ils sont deux fois plus nombreux que nous autres à avoir des traumatismes crâniens avec des accidents d'automobile. Qu'est-ce qu'on fait avec eux autres? On leur fait mettre un casque protecteur? Parce que, vous savez, il y a deux fois plus de piétons...

M. Middlemiss: Sauf que ces gens-là, ils sont frappés, là, ce n'est pas des gens qui s'en vont puis qui tombent. Il y a des gens qui font du vélo, et ce n'est pas parce qu'ils sont frappés par une auto, là. Ils tombent eux-mêmes.

M. Marcil (Richard): Bien, d'après les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec qui avaient été fournies, j'avais un rapport...

• (21 h 30) •

M. Middlemiss: Je vais vous donner... Le coroner — vous l'avez cité tantôt, là — c'est, entre 1986 et 1992, 311 décès: 286, c'est avec des voitures, et 25, pas de voitures. Donc, il y a des accidents qui surviennent. C'est pour ça que je vous disais tantôt que, si on pouvait nous assurer qu'on peut éliminer tous les accidents, il n'y en aura pas, d'accidents, à ce moment-là on n'a pas même besoin de casque. Sauf qu'il va toujours y en avoir. Et ça a été démontré que le port du casque prévient des décès et des séquelles. C'est dans ce contexte-là qu'on est en train de faire cette discussion-là.

M. Marcil (Richard): Oui, mais est-ce que c'est nécessaire de se rendre au niveau d'en faire une loi alors qu'actuellement il n'a pas été prouvé qu'au niveau de l'incitation on n'obtient pas des résultats?

M. Middlemiss: Il semblerait, M. Marcil, qu'on stagne à 26 %. Je vais vous donner l'exemple de l'Australie. L'Australie, pendant 10 ans, ils sont arrivés au maximum avec des politiques de sensibilisation et d'éducation. Ils ont stagné à 40 %. Ils ont passé une loi obligatoire et ils sont rendus aujourd'hui à 75 %. La SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, a fait un sondage, 1 500 personnes: 75 % des gens nous disent qu'ils sont d'accord qu'on passe une loi pour obliger le port du casque et 88 % des gens disent qu'ils seraient prêts à porter le casque s'il y a une loi. Qu'est-ce qui est survenu de ça? Il y a des médecins qui sont venus nous voir et ils ont dit: Regardez, on comprend. On n'aime pas ça, nous autres, la coercition, mais peut-être qu'on devrait regarder, dire: On va l'inclure, mais dans deux ans ou trois ans. À ce moment-là, la loi va être effective, dans deux ou trois ans. Entre-temps, on va faire des campagnes de sensibilisation puis on va dire aux gens quelles sont les conséquences. C'est dans ce sens-là. Ce n'est pas quelque chose... d'aller dire: Demain, on passe une loi, puis le petit gars de deux ans, s'il se promène pas de casque, on va lui faire payer une amende. Ce n'est pas ça.

M. Marcil (Richard): Pas deux ans, 12 ans.

M. Middlemiss: Deux ans, mais oui. Vous avez dit un an, deux ans.

M. Marcil (Richard): Bien, deux ans... Si vous en avez qui pédalent à deux ans, champion!

M. Middlemiss: Bien oui, il y en a qui... avec des roues... qui se promènent, mais ils ont des casques. Et heureusement que les jeunes le font. C'est dans ce contexte-là que l'on dit: Pourquoi pas? Pourquoi pas, pour les protéger?

M. Marcil (Richard): Mais, moi, je crois qu'on peut arriver à de meilleurs résultats si on applique de façon un peu plus importante les règles du Code de la route. Comme je le dis, vous avez une brochure qui est disponible par la Société de l'assurance automobile. C'est expliqué là-dedans, et la police ne l'applique même pas. Qu'on commence à l'appliquer, cette loi-là, les lois concernant l'éclairage, le fait de rouler dans le bon sens, et tout ça, puis peut-être qu'on aura déjà des résultats plus favorables. Ce n'est pas nécessaire d'en venir à créer deux catégories de gens, comme je l'ai dit, avec une loi sur le port du casque. Les policiers vont s'en foutre, monsieur. À Montréal, vous avez quand même un corps policier important. Ils font un blitz d'une semaine sur une piste cyclable puis, après ça... Écoutez, j'en ai vu dans des municipalités aussi qui sont de moindre importance. J'en ai vu, de mes yeux vu. Deux enfants sur un bicycle qui roulaient sur une rue qui était quand même de circulation assez importante, le policier est passé dans sa voiture, les voir et leur faire un bye bye! Bien, écoutez, ce n'est pas là que ça commence, l'éducation. Il aurait dû arrêter et leur en parler. Écoutez... Puis ils n'en avaient pas, de casque, eux autres.

D'un autre côté, je vais vous en conter une, moi, que vous avez à la fin de mon mémoire. Un matin, il y a quelques semaines, le chroniqueur de circulation Roger Laroche rapportait, sur les ondes de CBF, qu'un cycliste se déplaçant sur l'autoroute 20 en direction de Lachine, en sens inverse de la circulation...

Une voix: Il n'avait pas d'affaire là.

M. Marcil (Richard): Oui, mais il s'en allait... il a son casque!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcil (Richard): O.K.? Donc, un casque, ce n'est pas un talisman. Il faut quand même avoir une intelligence entre les deux.

M. Middlemiss: M. Marcil, il me semble que j'ai été assez clair sur ça. Je ne vous ai pas dit que le casque, c'était la réponse à tout. Mais ça prend toutes ces choses-là. Mais est-ce que, vous, vous pouvez m'assurer que, si les policiers appliquent le Code de la sécurité routière et qu'on fait toutes sortes de campagnes, il n'y aura plus d'accidents? Êtes-vous capable de me garantir ça?

M. Marcil (Richard): Autant que vous êtes capable de me le garantir, vous.

M. Middlemiss: Non, non. Bien, moi...

M. Marcil (Richard): Bien, écoutez, vous me posez une question hypothétique avec... Je ne peux pas arriver à vous garantir... Moi, je ne suis pas le bon Dieu.

M. Middlemiss: Moi non plus.

M. Marcil (Richard): Mais, moi, comme cycliste, je fais mon possible, M. Middlemiss. Je porte mon casque. Je fais attention au Code de la route. O.K.? Et les membres de mon club, on essaie autant que possible de se conformer à ça, puis on a eu des résultats. Puis là, du jour au lendemain, on veut arriver avec...

M. Middlemiss: On est rendu à 26 %, monsieur. On est rendu seulement à 26 % des gens qui portent le casque.

M. Marcil (Richard): Bien, continuez à faire de la publicité avec la SAAQ.

M. Middlemiss: Bien oui. Mais ça, on dit: Regarde, ce n'est pas suffisant. Le port de la ceinture de sécurité, ça a été un exemple. On a eu des campagnes de sensibilisation et d'éducation...

M. Marcil (Richard): Mais on avait des chiffres.

M. Middlemiss: ...et, heureusement... Bien, on les a, les chiffres, aussi.

M. Marcil (Richard): On n'a pas un...

M. Middlemiss: Bien oui, on a des chiffres aussi. Mais on a été obligé, malheureusement, de passer la loi. Et, aujourd'hui, on est rendu à 93 % de gens qui portent la ceinture de sécurité.

M. Marcil (Richard): M. Middlemiss, si je vous demande combien vous avez de véhicules automobiles en circulation au Québec, vous êtes capable de me dire ça comme ça parce que vous avez les statistiques. Si je vous demande combien il y a de vélos qui circulent au Québec, vous n'êtes pas capable de me le dire.

M. Middlemiss: Bien, moi, aujourd'hui... Non. Les experts en vélo nous ont dit 4 000 000...

M. Marcil (Richard): Bien, on joue là-dessus.

M. Middlemiss: ...et on se fie aux experts.

M. Marcil (Richard): Ouais!

M. Middlemiss: Bien oui. Mais c'est vous autres, les experts en vélo, et vous nous dites qu'il y en a 4 000 000. Je prends votre parole.

M. Marcil (Richard): Moi, je suis juste président d'un club qui regroupe 40 personnes...

M. Middlemiss: Non, non, mais c'est des gens qui sont venus ici et...

M. Marcil (Richard): ...et on roule sur la route ensemble...

M. Middlemiss: Oui. Non.

M. Marcil (Richard): ...et on essaie...

M. Middlemiss: Mais ces mêmes personnes là nous ont dit ça.

M. Marcil (Richard): ...de profiter de ce sport-là.

M. Middlemiss: En tout cas, M. Marcil, tout ce qu'on veut dire, c'est qu'on cherche, et on a une responsabilité comme législateur, comme député, de s'assurer que si, malheureusement, les gens ne veulent pas se protéger et qu'ils perdent la vie ou s'il y a des séquences... C'est ça qui est le plus important. Mais, en plus, il y a des coûts rattachés à ça, à la société. Si on était dans une société totalement capitaliste où chacun devrait payer pour... parce que, moi, je veux faire ça, il y a des conséquences, je paierai pour... Mais on n'a pas décidé ça comme société. On a décidé, comme société, qu'on devrait couvrir pour les gens qui sont... tu sais, que tout le monde dans notre société a les mêmes droits au point de vue de la santé, et c'est pour ça qu'on le fait...

Le Président (M. Laurin): Merci...

M. Middlemiss: ...pas plus que ça.

Le Président (M. Laurin): ...M. le député de Pontiac...

M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Laurin): ...et merci beaucoup, M. Marcil. Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 37)

