



## APPEL EN FAVEUR D'UNE LÉGISLATION SUR LE PORT DU CASQUE DE CYCLISTE

**CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ARTICLE 492.4**



**Objet : Appel en faveur d'une législation sur le port du casque de cycliste  
Code de la Sécurité routière - article 492.4**

M. Dany Henley, secrétaire par intérim de la  
Commission des transports de et l'Environnement  
Édifice Pamphile-LeMay  
1035, rue des parlementaires  
3e étage  
Québec (Québec)  
G1A 1A3

Nous vous adressons cette lettre vous pour exprimer notre soutien sans réserve de la législation sur le port du casque de cycliste et de programmes permanents d'éducation et de mise à exécution de la loi. Une législation sur le port du casque pour protéger les cyclistes de tous âges est rigoureusement indispensable, parce qu'ils sont tous exposés à un risque de traumatisme crânien. Ce type de blessure peut modifier définitivement la façon de marcher, de parler, de jouer et de penser d'un enfant comme d'un adulte.

*La Fondation Canadienne Pensez d'Abord* est une organisation nationale à but non lucratif, vouée à la prévention des traumatismes crâniens et médullaires. Au cours des quinze dernières années, soit depuis sa création en 1992 par le Dr Charles Tator, neurochirurgien réputé, Pensez d'Abord Canada sensibilise le public par des activités d'éducation. La Fondation a son siège social à Toronto et ses activités sont reconnues par un certain nombre d'organisations très importantes, telles que la Société canadienne de neurochirurgie, l'Association canadienne des infirmières et infirmiers en sciences neurologiques, le Congrès canadien des sciences neurologiques et la Société canadienne du rachis.

Pensez d'Abord Canada enseigne aux jeunes et aux enfants d'âge scolaire, ainsi qu'à des équipes sportives et à des bénévoles communautaires, comment se livrer à leurs activités préférées de façon sécuritaire. Nous transmettons notre message en faisant pression pour l'adoption de politiques de prévention en matière de santé publique, et en participant aux activités de plusieurs coalitions qui tentent de sensibiliser les Canadiens à la prévention des blessures dans les collectivités du pays. Les informations dont nous disposons sont toujours à jour, grâce à nos partenariats en matière de recherche sur les causes des blessures et sur l'efficacité de nos programmes de prévention. Nous nous efforçons de toujours offrir des informations pertinentes et en temps opportun.



La mission de la *Fondation Pensez d'Abord/ Québec* est de sensibiliser la population, les jeunes en particulier, à la prévention des traumatismes crâniens et médullaires. Ses programmes scolaires visent l'éducation des jeunes, en les éveillant aux conséquences de leurs actes et prévoient le renforcement de leur autonomie en les amenant à faire des choix plus judicieux.

*Pensez d'Abord* s'efforce de préserver la santé de la ressource la plus précieuse de notre pays, c'est-à-dire... nos enfants. Nous croyons que les jeunes doivent se servir de leur tête pour protéger leurs corps. Personne au Québec ne peut affirmer ne jamais avoir été affecté, de quelque façon que ce soit, par ces blessures permanentes dévastatrices. Nous entendons tous pour dire que la prévention est de mise.

Les traumatismes crâniens sont la principale cause de blessures graves et de décès pour les enfants à bicyclette. L'épaisseur du crâne humain ne dépasse pas un centimètre, soit environ celle d'un crayon de papier. L'impact d'un accident survenant à une vitesse comprise entre 7 et 10 kilomètres-heure suffit à entraîner une fracture du crâne. Même les jeunes cyclistes circulent à des vitesses de 11 à 16 kilomètres-heure en moyenne.<sup>1</sup>

Un casque correctement ajusté permet d'éviter au cerveau d'absorber la force d'une collision ou d'une chute, ce qui réduit de 85 pour cent le risque de grave traumatisme crânien.<sup>2</sup> En d'autres termes, 4 traumatismes crâniens sur 5 pourraient être évités si chaque cycliste portait un casque.<sup>3</sup>

Une législation sur le port du casque réduit le nombre de traumatismes crâniens et de décès chez les cyclistes, sans faire régresser la pratique du cyclisme. Une étude effectuée à l'échelle du Canada par la docteur Alison McPherson et ses collègues a démontré que le taux de fréquence des traumatismes crâniens chez les enfants et les adolescents cyclistes est inférieur de 25 pour cent environ dans les provinces dotées d'une législation sur le port du casque par comparaison avec celles qui n'en sont pas dotées. Les auteurs sont persuadés que cette différence ne s'explique pas par la régression de la pratique du cyclisme : aucune réduction du taux de fréquence des autres blessures liées à la bicyclette n'y a été constatée.<sup>4</sup>



Les enquêtes ont également démontré que la majorité de la population est en faveur d'une législation sur le port du casque de cycliste à tout âge.<sup>5</sup> De plus, les traumatismes crâniens représentent un lourd fardeau économique pour nos concitoyens. Les casques sont distribués à grande échelle, pour un prix compris entre 15 et 20 dollars. Selon les estimations, chaque dollar investi dans un casque économise 30 dollars à la société.<sup>6</sup> Nous invitons donc le gouvernement à mettre en œuvre une législation complète sur le port du casque et à financer des programmes permanents d'éducation au port du casque.

<sup>1</sup> THOMPSON, D., REBOLLEDO, V., THOMPSON, R., KAUFMAN, A., RIVARA, F. « Bike speed measurement in a recreational population: validity of self reported speed », *Injury Prevention*, n° 3, p. 43-45, 1997.

<sup>2</sup> THOMSON, RS, RIVERA, FP et THOMPSON, DC. « A case-controlled study on the effectiveness of bicycle safety helmets », *New England Journal of Medicine*, n° 320, p. 1361-1367, 1989.

<sup>3</sup> THOMPSON, DC., RIVARA, FP. et THOMPSON, R. « Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists » (Cochrane Review, 2001), *The Cochrane Library*, Oxford, n° 4, 2001. Mise à jour du logiciel : <[www.cochrane.org](http://www.cochrane.org)>.

<sup>4</sup> MACPHERSON et autres. « Impact of mandatory helmet Legislation on bicycle-related head injuries in children: A population- based study », *Pediatrics*, vol. 110, n° 5, 2002.

<sup>5</sup> Évaluation de la semaine SécuritéJeunes 2002 *Quand tu roules, protège ta boule!* Rapport non publié, préparé par la BC Injury Prevention Research.

<sup>6</sup> « Children's Safety Network 1996 », *The Economic Burden of Unintentional Injury in Ontario*, SMARTRISK, p. 43, 1999.



**« Prévenir ne serait-ce qu'une seule blessure donne une plus grande valeur à toute une vie! »**

## **LES ENJEUX**

**LE PROBLÈME** - Près de 9 500 québécois subissent une blessure neurotraumatique à chaque année. La plupart d'entre eux des hommes jeunes, souffrent de lésions neurologiques. La plupart de ces blessures surviennent parce que la victime **prend des risques** : ceinture de sécurité non attachée, faire du vélo, ski ou de la planche à neige sans casque protecteur, plonger en eau peu profonde. Dans la plupart des cas, **on peut prévenir ces blessures.**

**LES CONSÉQUENCES** – Une seule lésion neurologique grave ajoute un lourd fardeau aux coûts des soins de santé du Québec. En moyenne, les frais médicaux directement liés à une lésion neurologique grave coûtent aux québécois **8 millions de dollars pendant la vie de la victime.** Ces chiffres ne prennent nullement en compte les coûts pharamineux et le fardeau social et émotif que doivent assumer les victimes et leurs familles.

**LA SOLUTION** - Nous faisons la promotion de notre message de prévention grâce à cinq programmes éducatifs destinés à nos jeunes. Ces programmes visent à informer et à sensibiliser les enfants, leurs parents et l'ensemble de la collectivité aux conséquences et leurs actions, et à bien leur faire comprendre que les lésions neurologiques sont **permanentes.**



Le Conseil d'administration de la Fondation assiste et conseille les officiers québécois de l'organisation, ainsi que tout autre membre du personnel qui doit implanter dans la province de Québec les programmes compatibles avec la mission de l'organisation nationale et provinciale. Le Conseil offre les perspectives et ressources de la communauté dans la conception et la livraison des programmes provinciaux.

Pensez d'Abord Québec a été endossée par l'Hôpital Sainte Justine, l'Association des neurochirurgiens du Québec, l'Association des pédiatres du Québec, l'Institut et l'Hôpital neurologiques de Montréal, le Centre universitaire de santé McGill, l'Hôpital général de Montréal, l'Hôpital de Montréal pour enfants, l'Hôpital Enfant Jésus à Québec et l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal. Ainsi que plusieurs centres de réadaptation tel que le Centre de réadaptation Lucie-Bruneau, Centre de réadaptation Constance-Lethbridge, Hôpital et Centre de réadaptation juif et le Centre de réadaptation François Charron. Nous sommes aussi endossée par le Regroupement des Associations de personnes traumatisées cranio-cérébrales (RAPTCCQ)

### Nos Réussites

- Nous avons donné **11 230** présentations, présenté nos programmes dans **1789** écoles du Québec à **230 012** élèves.
- Nous avons reçu plus de **1 million de \$** du secteur privé pour subvenir à ces besoins.
- **Ne reçoit aucune** aide financière du gouvernement.
- Nous sommes un organisme **bénévole**.
- Nous avons **sauvé** des vies
- Nous avons épargné des blessures.
- Une **économie** envers les contribuables Québécois de 108\$ million.
- Ouverture des bureaux régionale;

Laval

Québec

Laurentides

Chaudières-Appalaches

Lanaudière

Saguenay-Lac-St-Jean

Montréal

Estrie



## PRISE DE POSITION DE LA FONDATION THINKFIRST / PENSEZ D'ABORD DU CANADA

Pensez d'Abord Canada, Pensez d'Abord Québec

**À L'APPUI DES MESURES LÉGISLATIVES FAVORISANT LE PORT  
OBLIGATOIRE DU CASQUE PAR LES  
PARTICIPANTS DE TOUS ÂGES  
ET DANS LE CADRE D'ACTIVITÉS SUR ROUES IMPLIQUANT DES OBJETS  
À COMMANDE MANUELLE INCLUANT  
LES BICYCLETTES, LES PLANCHES À ROULETTES, LES TROTTINETTES,  
LES PATINS À ROUES ALIGNÉES ET LES PATINS À ROULETTES  
SUR LES RUES, CHEMINS, PISTES ET DANS LES PARC DE TOUTES LES  
PROVINCES ET TERRITOIRES DU CANADA**

### Raison d'être

Les traumatismes crâniens inhérents à l'utilisation de la bicyclette constituent au Canada un important enjeu de santé publique. Nombre de ces blessures pourraient être évitées grâce au port du casque de vélo. Près de quatre blessures sur cinq occasionnées lors de la pratique du vélo pourraient être éliminés si chaque cycliste portait un casque. Pensez d'abord apporte son soutien aux lois qui obligent les personnes de tous âges de porter un casque lorsqu'elles pratiquent un sport sur roues incluant **la bicyclette, la planche à roulettes, la trottinette, le patin à roues alignées et le patin à roulettes** sur les rues et les chemins.

L'activité physique reste un élément-clé d'un mode de vie sain. La pratique du vélo, de la trottinette et de la planche à roulettes et l'utilisation de patins à roues alignées et de patins à roulettes forment des activités qui se doivent d'être encouragées pour une meilleure forme physique et comme activité récréative et mode de transport. Bien que ces activités sur roues procurent d'importants avantages à ceux et celles qui les pratiquent, elles comportent aussi des dangers. Les casques peuvent prévenir quatre traumatismes crâniens sur cinq. Il a été prouvé que les mesures législatives augmentent le port du casque.



## Dispositions législatives actuelles

Des mesures législatives ont déjà été mises en place dans certaines régions du Canada (**Annexe A**) afin d'améliorer la sécurité de ces activités. Par exemple, à certains égards, des mesures législatives sur le port du casque lors d'activités sur roues impliquant des objets à commande manuelle sur les rues ou les chemins ont été adoptées en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. En 2003, la Nouvelle-Écosse a étendu la portée de ses dispositions législatives afin d'inclure le port obligatoire du casque sur les rues et les chemins aux individus de tous âges et d'englober la pratique du vélo, du patin à roues alignées, de la trottinette, du patin à roulettes et de la planche à roulettes<sup>4</sup>. De nombreuses recherches ont été réalisées pour évaluer l'impact des dispositions législatives sur la pratique de la bicyclette (**Annexe B**).

La Fondation Pensez d'abord appuie les mesures législatives exhaustives qui existent actuellement en Nouvelle-Écosse et les dispositions législatives élaborées qui ont été proposées en Ontario. Pensez d'abord formule la présente prise de position qui recommande le port du casque par les personnes de tous les groupes d'âges (**Annexe C**) et ce, pour toutes les activités sur roues comportant un objet à commande manuelle sur les rues, les chemins et les pistes et dans les parcs de toutes les régions du Canada.

## Prise de position

**Le port du casque par les personnes de tous âges qui participent à toutes les activités sur roues impliquant des objets à commande manuelle, incluant les bicyclettes, les planches à roulettes, les trottinettes, les patins à roues alignées et les patins à roulettes sur les rues, les chemins, les pistes et dans les parcs de tous les territoires et provinces du Canada.**

### La Fondation Pensez d'abord croit que :

1. tous les gouvernements provinciaux et territoriaux devraient promulguer des dispositions législatives imposant le port d'un casque pour tous les pratiquants, peu importe leur âge, d'activités impliquant des objets sur roues



à commande manuelle, incluant les **bicyclettes**, les **planches à roulettes**, les **trottinettes**, les **patins à roues alignées** et les **patins à roulettes** sur tous les chemins, rues et pistes dans tous les parcs;

2. tant les mesures législatives que leur promulgation permettra à la société d'en retirer des avantages pleins et entiers;
3. le fait d'exiger des adultes qu'ils portent un casque protecteur pour la pratique de ces activités ne protégera pas seulement les adultes, mais qu'elle exercera aussi une forte influence sur l'utilisation du cas que par les enfants;
4. l'utilisation de casques approuvés par l'Association canadienne de normalisation (ACNOR), la *Consumer Product Safety Commission* (CPSC), la *Snell Memorial Foundation* (SNELL), l'*American National Standards Institute* (ANSI), l'*American Society for Testing and Materials* (ASTM) ou le *British Standards Institute* (BSI); l'ACNOR devrait être encouragée et recevoir du financement afin de mettre au point des normes supplémentaires relatives aux casques afin d'englober toutes les activités impliquant des objets sur roues à commande manuelle;
5. l'élaboration et la diffusion de programmes qui offrent des renseignements aux participants, aux écoles et aux organismes au sujet des effets catastrophiques des traumatismes crâniens et des commotions, tels que les programmes TD Pensez d'abord pour les enfants, la Journée du cerveau, les ressources *SportSmart*, les programmes éducatifs sur les commotions et le programme *Concussion Awareness*; ces programmes encouragent les enfants et les adultes à utiliser de l'équipement protecteur comme les casques;
6. l'élaboration de programmes qui offrent des casques aux individus qui n'ont pas les moyens de s'en procurer un pour la pratique de toutes les activités impliquant des objets sur roues à commande manuelle sur les chemins, les rues et les pistes et dans les parcs;
7. les administrateurs doivent exiger le port du casque de la part des participants de tous âges à toutes les activités impliquant l'utilisation de tous les objets sur roues à commande manuelle.



Pour faciliter la mise en œuvre de ces dispositions législatives, parmi les gestes que tous les individus concernés peuvent poser, on retrouve : (a) le fait de téléphoner aux députés de votre Parlement provincial, (b) le fait de faire circuler, signer et présenter des pétitions à l'appui de ces mesures législatives, (c) le fait d'organiser une réunion communautaire afin de discuter des répercussions positives et de l'avenir de ces dispositions législatives et (d) la diffusion de cette prise de position.

### **Mesures supplémentaires pour promouvoir la pratique en toute sécurité de ces activités**

Outre l'implantation de dispositions législatives sur le port du casque, il existe d'autres mesures aptes à promouvoir la sécurité lors de la pratique de ces activités, y compris la création de pistes cyclables et de parcs de planches à roulettes de meilleure qualité et l'obtention d'une garantie quant au port du casque dans tous ces endroits, l'amélioration de l'éducation dispensée aux automobilistes au sujet de l'importance qu'il y a à partager la route avec les individus sur roues et l'amélioration de la visibilité et de l'équipement protecteur<sup>6</sup>. Le port du casque devrait être obligatoire dans tous les parcs et sur tous les terrains de jeu où sont pratiquées ces activités sur roues.

De surcroît, les stratégies à saveur éducative et celles qui visent à promouvoir la santé et les programmes grâce auxquels des casques sont donnés gratuitement se présentent comme d'autres méthodes permettant d'améliorer le respect de ces consignes. La Fondation Pensez d'abord a lancé un programme « *Give-A-Kid A-Helmet* », afin de fournir à tous les enfants, peu importe leur milieu socio-économique, l'accès à des casques. Ce programme vise à distribuer des casques aux enfants qui ont besoin d'une tenue de protection. Les mesures d'accompagnement consenties avec le casque constituent un atout sur le plan de la sécurité alors que, d'une part, on y donne des directives sur la façon d'ajuster le casque et que, d'autre part, on y dispense des renseignements sur les commotions. Les cliniques sur le vélo, les séances d'ajustement de casque et les rodéos sont des exemples d'autres occasions au cours desquelles nous pouvons informer le public au sujet de la pratique en toute sécurité de la bicyclette et d'autres activités sur roues.



## Sommaire

Il est évident que le port du casque s'impose pour tous les groupes d'âges et pour toutes les activités sur roues à commande manuelle, et non seulement pour les adeptes du cyclisme. Les mesures législatives visant à accroître le port du casque préviendront des blessures catastrophiques pouvant provoquer une invalidité la vie durant ou le décès. De telles dispositions législatives pourraient être étendues et promulguées de façon telle à ce que le port du casque devienne obligatoire pour les personnes de tous âges et pour toutes les activités sur roues.

## Références bibliographiques

Les références bibliographiques apparaissant ci-dessous fournissent des renseignements probants sur la valeur offerte par les casques en matière de cyclisme, y compris un survol de la question réalisé par la Cochrane Collaboration et publié en 2005. Pensez d'abord apporte son soutien à la mise en œuvre de recherches additionnelles sur les autres activités sur roues.

1. Institut canadien d'information sur la santé (ICIS), Ontario Trauma Registry Analytic Bulletin: Sports and Recreational Injury Hospitalizations in Ontario, 2002-2003, Toronto (ON), ICIS, 2004.
2. Gouvernement de l'Alberta, Building Strong Communities, Rec Facts 311, *Bicycle Injuries*, récupéré sur la Toile mondiale : [http://www.cd.gov.ab.ca/building\\_communities/sport\\_recreation/resources\\_links/recfacts/general\\_index/recfacts311/index.asp](http://www.cd.gov.ab.ca/building_communities/sport_recreation/resources_links/recfacts/general_index/recfacts311/index.asp)
3. Financière Manuvie (2004), *Wellness report: Head injuries...and Other Concerns of the Cranium*, quatrième trimestre, 11 (4).
4. *Safe Kids Canada* (2002), Prise de position en faveur de mesures législatives sur le casque de vélo.
5. Assemblée législative de l'Ontario (2004), *Bill 129: An Act to amend the Highway Traffic Act*.
6. Chipman, M.L., (2002), *Hats Off (or Not?) to Helmet Legislation*, *JAMC*, 166 (5), 602.

7. L'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière, *Position Paper: Support for the Mandatory Use of Bicycle Helmets for All Ages*, récupéré sur la Toile mondiale :  
[http://www.carsp.ca/bicycle\\_helmets.htm](http://www.carsp.ca/bicycle_helmets.htm)
8. Macpherson, A.K., To, T.M., Macarthur, C., Chipman, M.L., Wright, J.G. et Parkin, P.C., (2002), Impact of Mandatory Helmet Legislation on Bicycle-Related Head Injuries in Children: A Population-Based Study, *Pediatrics*, 110 (5), 1-5.
9. LeBlanc, J.C., Beattie, T.L. et Culligan, C., (2002), Effect of Legislation on the Use of Bicycle Helmets, *JAMC*, 166 (5), 592-595.
10. Macpherson, A.K., Parkin, P.C. et To, T.M., (2001), Mandatory Helmet Legislation and Children's Exposure to Cycling, *Injury Prevention*, 7, 228-230.
11. *Hotel Fun 4 Kids, Travel News: Bike Safety*, récupéré sur la Toile mondiale :  
<http://www.hotelfun4kids.com/travelnews/safetynews/bikesafety.htm>
12. Conseil canadien de la sécurité (2003), *Helmets: Attitudes and Actions Survey Finds Most Kids Wear Helmets, Most Adults Don't*, récupéré sur la Toile mondiale :  
<http://www.safety-council.org/info/sport/helmets.html>
13. Children's Hospital of Eastern Ontario, *Choosing and Using the Correct Helmet*, récupéré sur la Toile mondiale :  
[http://www.cheo.on.ca/english/pdf/Helmet\\_Brochure-E&F-final.pdf](http://www.cheo.on.ca/english/pdf/Helmet_Brochure-E&F-final.pdf)
14. Bazarian, J.J., McClung, J., Shah, M.N., Cheng, Y.T., Flesher, W. et Kraus, J. (2005), Mild Traumatic Brain Injury in the United States, 1998-2000, *Brain Inj*, 19(2), 85-91.
15. Royal, S.T., Kendrick, D. et Coleman, T., (2005), Non-Legislative Interventions for the Promotion of Cycle Helmet Wearing by Children (Review), *The Cochrane Collaboration*; (2): 1-36.
16. Safe Kids (2005), *Safe Kids Canada Position Statement on Bicycle Helmet Legislation*, récupéré sur la Toile mondiale :  
<http://www.sickkids.ca/SKCFForPartners/custom/BikeLegislationPositionStatement.pdf>



## **Pensez D'abord préconise la législation sur le port du casque de cycliste**

### **Code de la Sécurité routière - article 492.4**

Pensez D'abord est en faveur d'une législation sur le port du casque de cycliste qui, associée à des programmes d'éducation et de mise en application soutenus, constitue une stratégie de prévention des traumatismes crâniens et des décès qui a fait ses preuves. Nous sommes convaincus qu'il est souhaitable que cette législation s'applique à tous les cyclistes – les adultes comme les enfants – parce que tous les cyclistes sont exposés au risque de traumatisme crânien.

La recherche effectuée au Canada démontre que l'efficacité de la législation s'explique par les résultats suivants :

1. • augmentation du port du casque;
2. • réduction du nombre de traumatismes crâniens;
3. • *absence* de diminution du nombre de cyclistes.

### **La situation actuelle**

1. • Une législation sur le port du casque de cycliste s'applique à environ 30% des Canadiens de nos jours. Six provinces disposent à l'heure actuelle d'une législation à leur échelle, mais quatre d'entre elles seulement s'appliquent à tous les âges. De plus, certaines municipalités ont promulgué des règlements locaux qui imposent le port du casque de cycliste, certains de ceux-ci ne s'appliquant qu'aux enfants et certains autres s'appliquant à tous les cyclistes.



2. • Le tableau ci-joint fait apparaître la situation de la législation sur le port du casque de cycliste au Canada.

### **La législation a réduit le nombre de traumatismes crâniens et de décès chez les cyclistes**

L'étude pancanadienne d'Alison Macpherson et de ses collègues démontre que la fréquence des traumatismes crâniens chez les enfants et les jeunes cyclistes est inférieure d'environ 25 % dans les provinces dotées d'une législation sur le port du casque de cycliste par rapport à celles qui n'en disposent pas.<sup>i</sup> Les auteurs sont persuadés que ce n'est pas le déclin du cyclisme qui explique ces résultats : leur étude compare les cyclistes victimes de traumatisme crânien à ceux qui subissent d'autres blessures (si moins de personnes circulaient à bicyclette, on pourrait s'attendre à une diminution équivalente du nombre de blessures, tous types confondus). Parmi les nombreux facteurs étudiés (âge, sexe, statut socioéconomique, existence d'une législation sur le port du casque de cycliste), l'existence d'une loi sur le port du casque de cycliste dans la province des enfants était le seul facteur véritablement associé à un taux d'hospitalisation inférieur à la suite de traumatismes crâniens chez les jeunes cyclistes. Pendant la durée de l'étude, soit pendant quatre ans, 687 hospitalisations consécutives à des traumatismes crâniens chez des enfants cyclistes auraient pu être évitées, si une législation sur le port du casque de cycliste avait été en vigueur dans toutes les provinces.

### **La législation favorise le port du casque**

Un casque correctement ajusté évite au cerveau d'absorber la force de l'impact d'un accident ou d'une chute, ce qui diminue le risque de traumatisme crânien grave de 85 pour cent. Cela signifie que 4 traumatismes crâniens sur 5 pourraient être évités si chaque cycliste portait un casque.<sup>v</sup> Les travaux de recherche effectués dans les provinces dotées d'une législation démontrent que le port du casque a augmenté – et, dans certains cas, de manière remarquable – depuis l'entrée en vigueur de la loi.

### **Nouvelle-Écosse**

Selon une étude effectuée à Halifax, le port du casque a plus que doublé depuis l'entrée en vigueur de la législation en 1997 (en progressant fortement de 35 % à 80 %) et s'est stabilisé à ce niveau pendant au moins deux ans.<sup>vi</sup>



## Colombie-Britannique

Le port du casque a quasiment doublé dans l'ensemble depuis l'entrée en vigueur de la législation. Des études d'observation, effectuées à partir de plusieurs milliers de cyclistes dans toute la province, ont démontré l'augmentation du port du casque de cycliste, qui est passé d'un taux global de 46 % en 1995 (avant l'entrée en vigueur de la législation) à 70 % en 1999 (3 années après l'entrée en vigueur de la législation).vii Une des plus grandes augmentations du port du casque a été accomplie par les cyclistes âgés de 5 à 16 ans, en passant de 35 % en 1995 à 61 % en 1999. La loi de Colombie-Britannique a également eu un important effet de nivellement : le port du casque de cycliste est désormais constaté dans les lieux ou les groupes d'âge où il était le plus faible avant l'entrée en vigueur de la loi (par exemple, chez les cyclistes en milieu rural, les aînés et les gens qui ne circulent à bicyclette que dans leur propre quartier).

Les auteurs reconnaissent qu'une intense campagne d'éducation du public et un solide programme de sécurité à bicyclette en milieu scolaire ont pu jouer un rôle dans l'augmentation du port du casque de cycliste, mais ils sont persuadés que c'est la loi elle-même qui a été un facteur important dans ce phénomène : les effets des programmes d'éducation ont en effet tendance à être de brève durée. De plus, les conclusions de cette étude « confirment la valeur d'une loi rendant obligatoire le port du casque pour tous, même dans les milieux où le port du casque est déjà remarquablement élevé. »

## Ontario

Une équipe de recherche de l'Hospital for Sick Children surveille la circulation à bicyclette et le port du casque dans le quartier d'East York de Toronto depuis 1993. Le port du casque de cycliste chez les enfants a augmenté, en passant de 46 % avant l'entrée en vigueur de la législation (observations effectuées en 1995) à 65 % deux ans après l'entrée en vigueur de la législation.viii L'augmentation la plus forte s'est produite chez les enfants de milieu statut socioéconomique faible et moyen (par quartier) – la fréquence du port du casque a presque doublé chez ces enfants après l'entrée en vigueur de la loi; les enfants de quartiers plus aisés étaient déjà fortement susceptibles de porter un casque de cycliste. Une étude effectuée ultérieurement par le même chercheur principal a conclu que « dans une zone urbaine socio-économiquement hétérogène, l'effet de la législation, dans un contexte de promotion avant l'entrée en vigueur de la



législation et d'actions éducatives, est le plus important chez les enfants qui résident dans des quartiers à faible revenu. ».

Selon les résultats d'une étude récente, malgré l'augmentation du port du casque dans les deux années qui ont suivi immédiatement l'adoption des lois le rendant obligatoire, le port du casque a diminué dans les quartiers d'East York à faible statut socioéconomique. Cette étude a conclu à l'importance d'actions de mise en application des lois et d'éducation, ciblant les quartiers à faible statut socioéconomique pour prolonger l'augmentation du port du casque.x

### **Incidence de la législation sur la pratique du cyclisme**

L'argument suivant est parfois avancé : l'obligation de porter un casque de cycliste dissuaderait certains cyclistes de circuler à bicyclette, ce qui les priverait des bienfaits liés à ce mode de transport actif pour leur santé.

En Ontario, l'observation des enfants cyclistes démontre que la pratique du cyclisme n'est pas en régression depuis l'entrée en vigueur de cette législation. La circulation à bicyclette des enfants du quartier de Toronto étudié a varié entre 1993 et 1999, selon ces observations annuelles, mais ne révèle pas une tendance à la baisse. En fait, c'est en 1999, parmi toutes les années où elle a été étudiée, que la circulation à bicyclette a été la plus importante. En Colombie-Britannique, la même équipe de recherche qui a étudié l'évolution du port du casque de cycliste s'intéresse également à la circulation à bicyclette. Des variations climatiques très importantes pendant les années d'observation de la circulation à bicyclette ont perturbé l'analyse de ces données, mais aucun élément probant ne tend à démontrer à cette date que la loi sur le port du casque a dissuadé des personnes de circuler à bicyclette. En fait, les chercheurs signalent que la circulation à bicyclette semble progresser globalement, à la fois en tant qu'activité de loisir et que mode de transport.

### **Coût**

Les traumatismes crâniens représentent un lourd fardeau économique pour notre société. Les blessures des cyclistes entraînent des coûts élevés, dont les coûts hospitaliers, les coûts permanents de réadaptation, ainsi que des services de soutien pour les personnes souffrant de lésions cérébrales. Chaque dollar investi dans un casque économise environ 30 dollars à la société.



## Mise en application

L'importance attachée à la mise en application et l'éventail des pratiques dans ce domaine varient dans tout le pays et parfois même à l'intérieur des provinces et des territoires, puisque la mise en application peut relever de la responsabilité des polices municipale et provinciale et de la Gendarmerie royale du Canada, suivant les lieux. Pour certaines collectivités publiques, cette mise en application est devenue une priorité, pour d'autres, ce n'est pas le cas. Les sanctions s'échelonnent des avertissements aux amendes, et prévoient également des formations en remplacement des amendes, d'un montant de 21 à 100 dollars. Dans la majorité des collectivités publiques, c'est aux parents qu'incombe la responsabilité de veiller au respect de ces lois par les enfants de moins de 16 ans. En règle générale, les actions de mise en application suivent une démarche éducative plutôt que répressive : elles mettent l'accent sur la formation des parents et des enfants, en s'appuyant sur la loi pour inciter à l'achat et à l'utilisation du casque. SécuritéJeunes Canada préfère cette approche éducative, qui renonce aux amendes au profit de l'achat d'un casque qui s'ajuste correctement.

## Législation s'appliquant à tous les âges

Tous les cyclistes – les adultes comme les enfants – sont exposés au risque de traumatisme crânien. La législation qui ne s'applique qu'aux jeunes cyclistes rend les actions de prévention sensiblement moins efficaces en affaiblissant ce message. Les législations qui ne s'appliquent pas à tous les âges sont peut-être plus difficiles à mettre à exécution, puisque les policiers qui sont chargés de ce travail doivent deviner l'âge des cyclistes.

Les auteurs d'une étude estiment que la réussite de la législation de la Colombie-Britannique s'explique parce qu'elle est très complète. Ils remarquent que l'impact d'une loi de portée générale sera naturellement plus large et qu'elle « est également plus susceptible d'être connue et comprise qu'une loi qui ne s'applique qu'à une fraction de la population ».



L'appel à une législation sur le port du casque universel s'appuie sur des études qui attirent l'attention sur l'association positive entre le port du casque par les adultes et par les enfants. Selon une étude effectuée à Toronto, en Ontario, les enfants étaient 100 fois plus susceptibles de posséder et de porter un casque de cycliste, si leurs parents en portaient un eux-mêmes.<sup>xix</sup> Selon la même étude, les enfants des parents qui possédaient un casque, mais ne le portaient pas, étaient 50 % à posséder un casque et 40 % d'entre eux environ le portaient en permanence; les enfants des parents qui possédaient un casque et le portaient étaient 93 % à posséder un casque et plus de 80 % d'entre eux le portaient en permanence.

Une étude de 2005, basée sur l'observation des cyclistes d'un district de santé de Toronto, confirme l'important rôle des adultes pour donner aux enfants l'exemple des comportements de santé.<sup>xx</sup> Les observations, effectuées pendant une période de 9 ans, des enfants cyclistes et de ceux qui les accompagnaient à bicyclette ont révélé que 41 % des enfants qui circulaient avec des adultes qui ne portaient pas un casque, en portaient un eux-mêmes. En revanche, 95 % des enfants qui circulaient avec des adultes qui portaient un casque, en portaient également un eux-mêmes. Les auteurs sont parvenus à la conclusion suivante : « Une législation sur le port du casque de cycliste qui exclut les adultes de son champ d'application permet peut-être moins aux adultes d'être des modèles de rôle positifs pour les comportements de santé des enfants. »

### **Campagnes d'éducation**

SécuriJeunes Canada approuve l'éducation du public en complément de la législation sur le port du casque. La campagne SécuriJeunes 2005, « Vivez un été *SécuriJeunes!* » a incité au port systématique du casque de cycliste. Nous avons également incité les collectivités à augmenter le port du casque en fournissant des casques et des bons de réduction. Cette démarche a été adoptée lors de la semaine SécuriJeunes 2002, « Tu roules? Protège ta boule! », organisée en partenariat avec son commanditaire Johnson and Johnson.



## **Soutien du public en faveur de la législation sur le port du casque de cycliste**

Selon une recherche sur l'opinion publique effectuée à l'échelle nationale en juillet 2002, à la suite de la semaine SécuritéJeunes, 79 % des parents sont en faveur d'une législation sur le port du casque pour les adultes comme pour les enfants. Selon des sondages du même ordre effectués au Québec, en Alberta et au Manitoba, environ 75 % des personnes interrogées sont en faveur d'une législation sur le port du casque dans leur province.

### **Conclusion**

L'expérience à l'échelle mondiale permet de conclure sans crainte d'erreur que les programmes éducatifs à eux seuls, même complets et soutenus, réussissent à faire passer le taux d'utilisation du casque de cycliste à 50 % de la population au mieux. L'adoption d'une législation, accompagnée de programmes d'éducation et de mise en application permanents, est indispensable pour dépasser ce seuil de 50 % et faire entrer le port du casque dans le domaine de la norme sociale.

1. Safe Kids (2005), *Safe Kids Canada Position Statement on Bicycle Helmet Legislation*, récupéré sur la Toile mondiale : <http://www.sickkids.ca/SKCForPartners/custom/BikeLegislationPositionStatement.pdf>



**Natalie Auclair**  
**Directrice Administratif**  
**Pensez d'Abord Québec**  
1371 avenue Louise  
Mascouche, Québec  
J7L 4A7  
**450-968-0055**  
[natauc@aol.com](mailto:natauc@aol.com)

**Sylvie Caron**  
**Coordonatrice Provinciale**  
**Pensez d'Abord Québec**  
1065 du Calcaire  
Ville de Québec, Québec  
G2K 1T6  
**418-634-1449**

**Rebecca Nesdale-Tucker, BA, MSW**  
**Executive Director, Directrice**  
**ThinkFirst Canada**  
**Pensez D'abord Canada**  
750 Dundas Street West  
Suite 3-314  
Toronto, ON, Canada  
M6J 3S3  
**416-915-6565 x224**  
**fax: 416-603-7795**  
[rebecca@thinkfirst.ca](mailto:rebecca@thinkfirst.ca)