



Fumer dans la voiture en présence d'enfants : comportements de fumeurs québécois et croyances au sujet d'une éventuelle loi

Annie Montreuil, Institut national de santé publique du Québec
Michèle Tremblay, Institut national de santé publique du Québec
Michael Cantinotti, Université du Québec à Trois-Rivières
Bernard-Simon Leclerc, CSSS Bordeaux-Cartierville-St-Laurent
Benoit Lasnier, Institut national de santé publique du Québec
Jennifer O'Loughlin, Centre de recherche du Centre hospitalier de l'Université de Montréal

INTRODUCTION

Il est maintenant bien établi que l'exposition à la fumée de tabac est un facteur de risque associé à plusieurs problèmes de santé, dont des maladies respiratoires, des maladies cardiovasculaires et des cancers (U.S. Department of Health and Human Services, 2006; 2014). Afin de réduire l'exposition des Québécois à la fumée de tabac, la Loi sur le tabac adoptée en 1998 puis révisée en 2005 a interdit l'usage du tabac dans la plupart des lieux de travail et des lieux publics intérieurs. L'usage du tabac a également été interdit à l'extérieur sur les terrains des écoles, ainsi que dans un rayon de neuf mètres des entrées des établissements de santé, de services sociaux, d'enseignement, des milieux de garde et des centres où sont offerts des activités communautaires ou de loisirs destinées aux jeunes. En 2007-2008, 8 % des non-fumeurs québécois de 18 ans et plus rapportaient avoir été exposés à la fumée de tabac chaque jour ou presque dans un lieu public intérieur au cours des 30 jours précédant l'enquête, comparativement à 21 % en 2005 avant l'implantation de la loi (Statistique Canada, 2006; 2009). Toutefois, en 2011-2012, cette proportion avait augmenté à 11 % (Statistique Canada, 2013). L'exposition à la fumée de tabac dans les lieux publics intérieurs suivait la même tendance chez les jeunes québécois mais la proportion de jeunes exposés était plus élevée que la proportion d'adultes. En 2005, 35 % des non-fumeurs de 12 à 17 ans rapportaient être exposés à la fumée de tabac chaque jour ou presque dans un lieu public intérieur comparativement à 18 % en 2007 et à 20 % en 2011-2012 (Statistique Canada, 2006; 2009; 2013).

Comme dans les lieux publics, la proportion de jeunes québécois fréquemment exposés à la fumée de tabac dans les lieux privés est plus élevée que la proportion d'adultes exposés. En 2011-2012, 18 % des jeunes non-fumeurs de 12 à 17 ans rapportaient être exposés chaque jour ou presque à la fumée de tabac à l'intérieur du domicile contre 7 % des non-fumeurs de 18 ans et plus (Statistique Canada, 2013). Dans les véhicules privés, ce sont 14 % des jeunes de 12 à 17 ans qui rapportaient être exposés tous les jours ou presque contre 7 % des 18 ans et plus (Statistique Canada, 2013). L'exposition à la fumée de tabac augmente également selon le niveau de défavorisation matérielle et sociale : ainsi, en 2007-2008, 27 % des jeunes non-fumeurs âgés de 12 à 17 ans des deux quintiles les plus défavorisés selon l'indice de



information



formation



recherche



coopération
internationale

Pampalon rapportaient être fréquemment exposés à la fumée de tabac dans un véhicule (tous les jours ou presque) comparativement à 16 % des jeunes des deux quintiles les plus favorisés (Lasnier et collab., 2012). Chez les non-fumeurs âgés de 18 ans et plus, ces proportions étaient de 9 % dans le quintile le plus défavorisé et 5 % dans le quintile le plus favorisé (Lasnier et collab., 2012).

Les lieux privés peuvent être une source importante d'exposition à la fumée de tabac pour les enfants et les adolescents en raison du nombre élevé d'heures qu'ils y passent et/ou de l'intensité de l'exposition. Les particules de fumée de diamètre inférieur à 2,5 micromètres ($PM_{2,5}$), aussi appelées particules fines, sont souvent utilisées comme marqueur de fumée de tabac dans l'air. La présence de ces particules, qui pénètrent profondément dans les poumons, augmente le risque de souffrir de maladies respiratoires et cardiaques (Apelberg et collab., 2013). La concentration de particules fines présentes dans la fumée de tabac peut être très élevée dans un espace clos et restreint comme une voiture (Ott et collab., 2008; Rees et Connolly, 2006). Selon les lignes directrices de l'OMS, la concentration moyenne quotidienne de $PM_{2,5}$ dans l'air ne devrait pas dépasser $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et la concentration annuelle devrait demeurer en deçà de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$; au-delà de ces limites, on observerait une hausse de la mortalité par maladies pulmonaires et cardiaques (Organisation mondiale de la Santé, 2006). La fumée dégagée par seulement deux cigarettes avec les fenêtres fermées et la climatisation activée génère une exposition à des particules fines plus élevée que les normes de l'OMS, soit $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une période de 24 heures (Ott et collab., 2008). Des résultats similaires sont relevés dans plusieurs études (Northcross et collab., 2014; Semple et collab., 2012; Sendzik et collab., 2009). Les concentrations sont moins élevées lorsque les fenêtres sont baissées mais, au Québec, en raison du climat, les fenêtres des véhicules sont habituellement fermées près de six mois par année.

Les taux très élevés de particules fines auxquels des jeunes peuvent être exposés dans les véhicules peuvent nuire sérieusement à leur santé, même si le temps passé dans le véhicule est relativement court (Northcross et collab., 2014). L'exposition à la fumée de tabac dans un espace clos et restreint comme une voiture augmente les risques de souffrir de symptômes d'asthme (Kabir et collab., 2009), une maladie respiratoire chronique fréquente chez les enfants (Organisation mondiale de la Santé, 2013). Des données récentes indiquent qu'au Québec, 18 % des jeunes du secondaire (12 à 17 ans) souffriraient d'asthme (Institut de la statistique du Québec, 2014). Parmi ces jeunes souffrant d'asthme, plus d'un sur quatre (27 %) rapportait que les crises étaient provoquées par la fumée de tabac (Institut de la statistique du Québec, 2014). En comparaison, 57 % rapportaient que leurs crises étaient déclenchées par l'exercice ou le sport, 36 % par les poussières, les plumes, la laine ou les acariens, 29 % par le pollen, les arbres, le gazon ou le foin, et 25 % par les animaux (Institut de la statistique du Québec, 2014). Les effets sur les enfants de l'exposition à la fumée dans une voiture sont souvent sous-estimés par les parents, même par ceux dont les enfants souffrent d'asthme (Haltermann et collab., 2010).

Pour pallier cette situation, neuf provinces et un territoire canadien ont adopté une loi interdisant de fumer dans les véhicules privés en présence d'enfants. Au Québec, plusieurs organismes de santé et de lutte contre le tabagisme sont en faveur de l'adoption d'une loi similaire : l'Association pour les droits des non-fumeurs, l'Association pulmonaire du Québec, la Coalition québécoise pour le contrôle du tabac, la direction de santé publique de l'Agence de santé et des services sociaux de Montréal, l'Institut national de santé publique du Québec, et le Réseau du sport étudiant du Québec (Association pour les droits des non-fumeurs, 2013; Association pulmonaire Québec, 2013; Bujold, 2013; Coalition québécoise pour le contrôle du tabac, 2013; Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de

Montréal, 2013; Réseau du sport étudiant du Québec, 2013; Tremblay et Montreuil, 2013).

La première partie de ce document fait état des connaissances scientifiques sur différents aspects reliés à l'adoption d'une mesure législative interdisant de fumer dans un véhicule privé en présence d'enfant : l'adoption volontaire de restrictions de fumer dans les lieux privés, les juridictions qui ont adopté une loi interdisant de fumer dans les voitures en présence d'enfants, les effets d'une telle loi sur l'exposition à la fumée de tabac dans un véhicule, le soutien de la population et certaines préoccupations de décideurs quant à l'adoption d'une telle loi. La deuxième partie présente les résultats d'une étude réalisée au Québec en 2011-2012 auprès de fumeurs quotidiens qui voyagent dans des véhicules privés en présence de jeunes âgés de moins de 16 ans. Cette étude documente les croyances des fumeurs quant à l'existence et à l'efficacité d'une loi interdisant de fumer dans une voiture en présence de jeunes. L'usage du tabac et les restrictions volontaires imposées dans les voitures ont aussi été examinés. La dernière partie propose certains éléments de réflexion sur les limites de l'étude, les enjeux éthiques, l'application et les effets indésirables potentiels d'une telle loi.

ÉTAT DES CONNAISSANCES SUR LES MESURES INTERDISANT DE FUMER DANS LES VOITURES

Adoption volontaire de restrictions de fumer dans les lieux privés

L'adoption volontaire de restrictions concernant l'usage du tabac dans les lieux privés est certes en augmentation dans plusieurs pays. C'est le cas au Québec, où la proportion de non-fumeurs ayant rapporté habiter dans un domicile où il est interdit de fumer est passée de 42 % à 79 % de 2000 à 2010 (Lasnier et Leclerc, 2012). Toutefois, l'analyse de ces données provenant de l'Enquête de surveillance de l'usage du tabac au Canada (ESUTC) selon le statut tabagique du ménage indique que la proportion de

domiciles québécois où l'usage du tabac est interdit à l'intérieur est beaucoup moins élevée parmi les ménages qui comptent au moins un fumeur (55 %) comparativement aux ménages formés de non-fumeurs uniquement (82 %) (Lasnier, communication personnelle). Cette observation est corroborée par des données américaines recueillies de 1995 à 2007 qui indiquent que les domiciles où les deux parents fument sont 25 fois moins susceptibles d'être entièrement sans fumée par opposition aux domiciles où les deux parents sont non-fumeurs (Zhang et collab., 2012). On observe une tendance similaire dans les véhicules : en Australie en 2006, 38 % des fumeurs interdisaient de fumer dans leur voiture contre 86 % des non-fumeurs (Dunn et collab., 2008); au Maine de 2007 à 2010, moins de 30 % des fumeurs interdisaient de fumer dans leur véhicule contrairement à plus de 86 % des non-fumeurs (Murphy-Hoefer et collab., 2014).

Certains chercheurs rapportent une augmentation de la proportion de lieux privés où les gens interdisent de fumer à l'intérieur de leur domicile depuis l'adoption de lois interdisant de le faire dans des lieux publics (Borland et collab., 2006). Par contre, d'autres études réalisées auprès de fumeurs ne vont pas dans le même sens. C'est le cas de deux études réalisées en Écosse après l'implantation d'une loi interdisant de fumer dans les restaurants et les bars, qui démontrent que l'exposition des non-fumeurs à la fumée de tabac a diminué dans les endroits visés par la loi, mais que les non-fumeurs habitant avec un fumeur continuaient d'être exposés à la fumée à la maison. Un an après leur implantation, les interdictions de fumer dans les lieux publics n'avaient pas entraîné de changement des habitudes tabagiques des fumeurs dans les domiciles et les voitures, que ce soit une augmentation de l'usage du tabac ou une diminution (Akhtar et collab., 2007; Haw et Gruer, 2007). Lorsqu'on interroge les fumeurs à ce sujet, peu d'entre eux perçoivent que les lois interdisant de fumer dans les endroits publics ont un impact sur les restrictions volontaires adoptées dans les lieux privés (Kairouz et collab., 2010; Phillips et collab., 2007). En 2007, selon un sondage réalisé par

l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 65 % des fumeurs rapportaient fumer au moins à l'occasion lorsqu'ils se trouvent dans un véhicule privé, que ce soit le leur ou celui de quelqu'un d'autre. Cette proportion n'avait pas changé en 2008 (67 %), peu après l'entrée en vigueur de nouvelles interdictions de fumer dans certains lieux publics, dont les restaurants et les bars (Kairouz et collab., 2010). Toujours en 2008, 30 % des fumeurs quotidiens et occasionnels interdisaient complètement de fumer dans leur véhicule, 36 % interdisaient de fumer dans certaines conditions dont la majorité en présence d'enfants, et 34 % permettaient de fumer sans restriction (Kairouz et collab., 2010).

Même si on observe une augmentation depuis 10 ans des domiciles et des véhicules sans fumée, l'adoption de mesures volontaires pour protéger les enfants dans les lieux privés semble avoir surtout rejoint les non-fumeurs, là où les enfants sont peu exposés à la fumée de tabac. De plus, des études suggèrent que parmi les fumeurs, ceux qui ne fument pas beaucoup sont plus enclins à adopter une restriction de fumer dans la voiture (Hitchman et collab., 2011; Nabi-Burza et collab., 2012). Ce sont donc les jeunes dont les parents fument, et ceux dont les parents fument davantage, qui sont les moins susceptibles d'être protégés contre l'exposition à la fumée de tabac dans la voiture.

↷ Juridictions qui interdisent de fumer dans un véhicule en présence d'enfants

L'interdiction de fumer dans un véhicule en présence d'enfants est entrée en vigueur pour la première fois aux États-Unis en 2006, dans l'état de l'Arkansas. Au moment de son adoption, cette loi s'appliquait aux enfants de moins de 6 ans ou de moins de 60 livres. Elle a été étendue aux jeunes de moins de 14 ans en 2011. Par la suite, des lois similaires ont été adoptées en Californie, en Louisiane, au Maine, en Oregon, à Porto Rico, en Utah et dans plusieurs municipalités (Global Advisors Smokefree Policy, 2014; National

Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, 2012; Weisman, 2010).

Au Canada, il est interdit de fumer dans les véhicules en présence de jeunes dans neuf provinces et un territoire (Non-smokers' rights association, 2014). C'est la municipalité de Wolfville en Nouvelle-Écosse qui a été, en 2007, la première juridiction canadienne à adopter une telle loi, une initiative adoptée peu de temps après par la province. La loi est entrée en vigueur dans cette province en 2008 (Saltman et collab., 2010). Les jeunes de moins de 19 ans sont protégés en Nouvelle-Écosse, à l'Île du Prince-Édouard, en Alberta, et au Yukon, tandis que les provinces de la Colombie-Britannique, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et Labrador, de l'Ontario, et de la Saskatchewan ont adopté des lois protégeant les jeunes de moins de 16 ans. Au Canada, le Québec est la seule province qui n'a pas adopté une telle interdiction de fumer dans les véhicules en présence d'enfants, avec les Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Ailleurs dans le monde, il est interdit de fumer dans les véhicules en présence de jeunes dans tous les états et territoires de l'Australie (sauf dans le Territoire du Nord, une région très peu peuplée), à Bahrain, Chypre, l'Île Maurice, Porto Rico, en Afrique du Sud et aux Émirats arabes unis.

Au Canada, les textes de loi indiquent que la pénalité associée au non-respect de la loi peut aller jusqu'à 250 \$ en Ontario (Ontario, 2008), jusqu'à 500 \$ à Terre-Neuve et Labrador et en Saskatchewan (Newfoundland and Labrador, 2011; Saskatchewan, 2010), jusqu'à 1000 \$ au Manitoba (Manitoba, 2009) et jusqu'à un maximum de 2000 \$ en Nouvelle-Écosse et à l'Île du Prince Édouard (Nova Scotia, 2007; Prince Edward Island, 2009).

↷ Effets de la loi sur l'exposition à la fumée dans les voitures

À notre connaissance, une seule étude a analysé les effets de la loi sur l'exposition à la fumée de tabac dans les voitures, et il s'agit d'une étude canadienne

(Nguyen, 2013). Cette étude a été réalisée à partir des données de deux enquêtes canadiennes transversales sur le tabagisme, soit l'ESUTC, réalisée auprès de répondants âgés de 15 ans et plus, et l'Enquête sur le tabagisme chez les jeunes (ETJ), réalisée auprès d'élèves de la 6^e année du primaire à la 5^e année du secondaire (11 à 17 ans). Les données de plusieurs cycles de ces deux enquêtes ont été utilisées. Nguyen a comparé la proportion de jeunes ayant rapporté avoir été exposés à la fumée de tabac dans une voiture avant et après l'implantation de la loi, dans les provinces qui avaient implanté la loi (condition intervention) et dans les provinces où une telle loi n'était pas en vigueur (condition contrôle). Les analyses ont pris en considération certains facteurs confondants pouvant aussi expliquer une diminution de l'exposition des jeunes à la fumée dans une province ayant adopté une loi, comme le soutien de la population à l'égard des environnements sans fumée.

Les résultats de cette étude démontrent que l'exposition des jeunes à la fumée de tabac dans les voitures a diminué de manière significative après l'entrée en vigueur de la loi (Nguyen, 2013). La période au cours de laquelle les effets de la loi ont pu se faire ressentir variait de quelques mois (pour les provinces dont la loi est entrée en vigueur en 2010), à deux ans, dans le cas de la Nouvelle-Écosse. Ainsi, les lois interdisant de fumer dans les voitures en présence d'enfants (moins de 16 ans à moins de 19 ans, selon la province) ont eu pour effet de réduire de 5 à 10 points de pourcentage la proportion de jeunes exposés à la fumée de tabac dans les voitures, comparé aux jeunes des groupes d'âge non-couverts par la loi et aux jeunes vivant dans une province où une telle loi n'était pas en vigueur.

Enfin, Nguyen a vérifié si l'interdiction de fumer dans les véhicules privés s'accompagnait d'une augmentation du nombre de cigarettes fumées au domicile, un effet indésirable possible du déplacement des cigarettes fumées dans un lieu vers un autre en réaction à une interdiction de fumer (Nguyen, 2013). Pour ce faire, il a comparé le nombre de cigarettes

fumées par jour au domicile tel que rapporté par les répondants de l'ESUTC dans les provinces où une loi interdisait de fumer dans les véhicules privés en présence d'enfants, avant et après l'implantation de la loi. Dans l'ESUTC, les répondants devaient indiquer le nombre de cigarettes fumées par jour au domicile parmi les catégories suivantes : aucune cigarette; 1 à 10 cigarettes; 11-20; 21-30; 31-40; 41 et plus. Donc, une augmentation à l'intérieur d'une même catégorie, par exemple passer de 21 à 29 cigarettes, ne pouvait pas être décelée par les analyses de Nguyen (2013). Par contre, une augmentation d'une seule cigarette faisant passer à la catégorie suivante, par exemple de 10 à 11 cigarettes, aurait été détectée. Ses analyses ont considéré les cigarettes fumées au domicile par les répondants de tous âges qui habitaient avec des jeunes de 14 ans et moins. Les résultats n'ont pas démontré d'augmentation du nombre de cigarettes fumées par jour au domicile suite à l'implantation de la loi.

➤ Soutien de la population

Le soutien de la population à l'égard d'une loi interdisant l'usage du tabac dans les véhicules en présence d'enfants est élevé dans de nombreuses juridictions, tant chez les non-fumeurs que chez les fumeurs.

En Australie, plus de 80 % de la population et plus de 75 % des fumeurs étaient en faveur d'une telle loi avant son adoption (Cancer Council South Australia, 2008; Dunn et collab., 2008; Economo et collab., 2010; Hitchman et collab., 2011). Une opinion favorable était également exprimée dans 80 % des articles de journaux analysés qui traitaient de ce sujet parus au cours des 12 années précédant l'adoption de la loi (Freeman et collab., 2008).

Selon les résultats d'une étude réalisée simultanément dans plusieurs pays, le soutien de la population en 2007 était un peu plus élevé en Australie (83 %) qu'au Canada (74 %) et au Royaume-Uni (75 %) et un peu moins élevé aux États-Unis (60 %) (Hitchman et collab., 2011).

En Ontario, le soutien des adultes à l'égard d'une loi qui interdirait aux parents de fumer dans un véhicule lorsque des enfants sont présents a augmenté graduellement de 69 % en 2002 à 93 % en 2009 (Ontario Tobacco Research Unit, 2011).

Au Québec, en 2007, 84 % des fumeurs et anciens fumeurs récents (moins de deux ans) étaient d'accord pour qu'une loi interdise l'usage du tabac dans les véhicules privés lorsque des enfants sont à bord (Kairouz et collab., 2010). Une réglementation potentielle dans ce lieu non réglementé recueillait le plus grand soutien des fumeurs et anciens fumeurs récents comparativement à une loi qui interdirait de fumer dans les domiciles privés lorsque des enfants y sont présents (70 %), à l'entrée des édifices (59 %), dans des endroits extérieurs où des gens sont rassemblés comme les terrasses ou les files d'attente (43 %), à l'intérieur d'édifices à logement (34 %) et sur les trottoirs et les parcs (21 %) (Kairouz et collab., 2010).

Préoccupations des décideurs

Une étude réalisée en Nouvelle-Zélande en 2008-2009 a permis de documenter les perceptions et les réticences des décideurs à l'égard de mesures législatives interdisant de fumer dans les voitures en présence d'enfants (Thomson et collab., 2010). Une analyse documentaire et des entrevues avec une soixantaine de décideurs politiques de niveaux national et régional ont démontré que les décideurs reconnaissent la nécessité de protéger les enfants, vulnérables du fait qu'ils ne peuvent se soustraire volontairement à la fumée de tabac (Thomson et collab., 2010). Toutefois, ces mêmes décideurs étaient réticents quant au bien-fondé d'interventions législatives comme solution pour protéger les enfants dans un véhicule privé. Plus précisément, ils percevaient un conflit entre deux valeurs, soit la protection des enfants et le droit à la vie privée et accordaient plus d'importance aux droits individuels du fumeur et de l'adulte qu'aux droits collectifs et aux droits des enfants. Ils étaient inconfortables avec les interventions gouvernementales qui touchent la sphère

privée, craignant d'être accusés de paternalisme. Ils avaient l'impression que l'acceptabilité sociale des mesures législatives envisagées était faible et leur jugement se basait davantage sur leurs perceptions de l'opinion publique que sur les données de sondage. Ils étaient préoccupés par les difficultés de mise en application de la loi et par la croyance que le rôle des policiers ne concerne pas la santé publique. Ils détenaient peu de connaissances sur les autres juridictions qui avaient adopté une telle mesure législative. Ils considéraient que les impacts de l'exposition à la fumée de tabac, comme les maladies chroniques, qui apparaissent beaucoup plus tard, n'étaient pas suffisants pour justifier une loi aux yeux des citoyens. Ils sous-estimaient le rôle de la dépendance à la nicotine et percevaient que les programmes d'éducation et de sensibilisation sont suffisamment efficaces et qu'ils représentent une solution plus acceptable que les lois pour modifier des comportements. Bref, ils avaient l'impression que les enjeux politiques face à l'adoption d'une loi visant à interdire de fumer dans un véhicule privé excédaient les gains potentiels (Thomson et collab., 2010).

Certains de ces constats correspondent aux menaces à l'adoption de mesures législatives en santé publique identifiées par Pawson, Owen et Wong (2010), parmi lesquelles on retrouve :

- les doutes que la solution proposée puisse régler le problème;
- le manque de soutien de la population ou une opinion publique défavorable;
- les difficultés anticipées ou réelles de faire appliquer la loi;
- les ressources insuffisantes pour faire appliquer la loi;
- le risque de criminaliser certains groupes de la population;
- la crainte de déplacer un comportement d'un lieu à un autre, où il n'est pas sujet à la loi;
- l'opposition des groupes de défense d'intérêts privés (groupes de pression).

En 2011, la proposition déposée au Royaume-Uni à l'effet d'adopter une loi interdisant de fumer dans les véhicules en présence de jeunes de moins de 18 ans a fait l'objet d'une analyse par un groupe de parlementaires britanniques qui se sont basés sur des avis d'experts (All Party Parliamentary Group on Smoking and Health, 2011). Dans leur analyse, les décideurs reconnaissaient que les évidences scientifiques justifiaient des mesures de protection des enfants contre l'exposition à la fumée de tabac dans les véhicules privés, et que l'opinion publique était favorable à des interventions en ce sens. Toutefois, ils étaient d'avis que la nécessité de privilégier une mesure législative plutôt qu'un autre type de mesure moins contraignant n'avait pas été démontrée au Royaume-Uni et qu'elle pourrait bénéficier d'un débat public. Les difficultés d'application de la loi, dont les principales sont mentionnées ci-haut, étaient également une source de préoccupation importante pour eux (All Party Parliamentary Group on Smoking and Health, 2011).

Malgré des résistances de la part des décideurs dans plusieurs juridictions, certaines analyses sont favorables à l'adoption de mesures législatives dans les véhicules privés. Aux États-Unis par exemple, une analyse du Public Health Law Center sur les principes et les évidences qui justifient qu'une loi interdise de fumer dans les voitures en présence d'enfants conclut :

- que les dangers de l'exposition à la fumée de tabac dans les véhicules pour les enfants sont élevés et bien documentés;
- que les mesures volontaires de restrictions d'usage du tabac ont une portée limitée;
- que le législateur est en droit d'imposer une loi pour interdire de fumer dans les véhicules afin de protéger les enfants;
- que le soutien des fumeurs et des non-fumeurs pour une telle mesure est élevé et que cette loi n'a pas fait l'objet d'opposition de la part de l'industrie du tabac ou des groupes de défense des droits;

- et que l'application de la loi ne présente pas de problème particulier selon les informations recueillies auprès des États qui ont implanté cette loi (Weisman, 2010).

ÉTUDE AUPRÈS DE FUMEURS QUOTIDIENS QUÉBÉCOIS QUI VOYAGENT DANS UN VÉHICULE PRIVÉ EN PRÉSENCE DE JEUNES DE MOINS DE 16 ANS

Une étude a été réalisée en 2011-2012 afin de documenter, au Québec, la fréquence d'usage du tabac dans les véhicules privés en général et en présence de jeunes de moins de 16 ans, les restrictions volontaires concernant l'usage du tabac à cet endroit adoptées par les fumeurs ou leur entourage, de même que les croyances associées à une loi qui interdirait de fumer à cet endroit. Cette étude fait partie d'un projet en cours visant à évaluer les effets d'une loi interdisant de fumer dans les véhicules privés en présence d'enfants (voir l'encadré pour plus de détails). L'étude a été réalisée auprès des fumeurs les plus susceptibles d'être touchés par une telle loi au Québec, soit les fumeurs quotidiens voyageant régulièrement en présence de jeunes de moins de 16 ans.

Methodologie

Un sondage a été réalisé entre le 17 novembre 2011 et le 14 février 2012 auprès de fumeurs quotidiens de 18 ans et plus qui avaient voyagé, comme conducteur ou passager, dans un véhicule privé, le leur ou celui de quelqu'un d'autre, en présence d'un jeune de moins de 16 ans au cours des 30 jours précédant l'appel. Les participants ont répondu à une entrevue téléphonique d'une durée moyenne de 12 minutes.

Échantillon

La sélection des participants de l'échantillon a été réalisée selon un plan d'échantillonnage stratifié visant à recruter un tiers des participants résidant dans la région métropolitaine de Montréal, un tiers résidant dans les autres régions métropolitaines du Québec (Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec,

Saguenay) et un tiers dans les autres régions de la province. Dans chacune de ces trois zones géographiques, l'échantillonnage visait à recruter 50 participants dans chaque quintile de défavorisation matérielle. La valeur du quintile de défavorisation matérielle est un indicateur du niveau socioéconomique du quartier de résidence (Pampalon et collab., 2012). Il est calculé à partir de la proportion de personnes sans diplôme d'études secondaires, du revenu moyen des personnes et du rapport emploi/population d'une aire de diffusion donnée (la plus petite unité géographique pour laquelle Statistique Canada produit des données de recensement ce qui correspond en moyenne à 700 personnes). Chaque aire de diffusion au Québec se voit attribuer un quintile de défavorisation matérielle dont l'appariement est fait à partir du code postal et de la municipalité d'un individu (Pampalon et collab., 2012).

Près de sept ménages contactés sur dix (68 %) ont accepté de répondre à trois questions de sélection permettant d'établir s'il y avait une personne éligible au sondage dans ce ménage, c'est-à-dire une personne de 18 ans et plus, qui fume tous les jours, et qui a voyagé au cours des 30 derniers jours dans une voiture en présence d'un jeune de moins de 16 ans. Dans le cas où plus d'une personne était éligible, la prochaine personne à célébrer son anniversaire était sélectionnée (Binson et collab., 2000). Parmi les personnes éligibles, 66 % ont accepté de participer au sondage.

Un total de 754 personnes a complété l'entrevue téléphonique. Une valeur de l'indice de défavorisation matérielle du quartier de résidence (Pampalon et collab., 2012) a pu être attribuée à 682 participants, à partir du code postal et de la municipalité confirmés par les participants. Pour les autres participants, le code postal était soit incomplet, erroné ou inconnu. Les analyses ont donc été réalisées auprès de ces 682 participants. Pour plus d'informations sur la répartition des participants par zone géographique et par quintile, voir la note méthodologique en fin de document.

Variables

Les participants ont été interrogés sur :

- leur connaissance de l'état actuel de la loi au Québec au sujet de l'usage du tabac dans un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans;
- la fréquence à laquelle ils fument en général à l'intérieur d'un véhicule privé;
- la fréquence à laquelle ils fument en présence d'un jeune de moins de 16 ans à l'intérieur d'un véhicule privé;
- la fréquence à laquelle ils fument en présence d'un non-fumeur de 16 ans ou plus à l'intérieur d'un véhicule privé;
- la durée du dernier trajet en voiture où ils ont fumé en présence d'un jeune de moins de 16 ans;
- l'existence de restrictions concernant l'usage du tabac dans leur véhicule ou celui dans lequel ils voyagent le plus souvent;
- leur perception de l'efficacité d'une loi qui interdirait de fumer dans les véhicules en présence de jeunes de moins de 16 ans.

Les libellés des questions et des choix de réponses sont présentés au tableau 1.

Les informations sociodémographiques suivantes ont été recueillies : le sexe, l'année de naissance, la situation d'emploi (travailleur autonome, salarié, étudiant, en congé, sans emploi, retraité, au foyer, autre), le plus haut niveau de scolarité complété (primaire, secondaire, collégial, universitaire), le revenu du ménage (moins de 10 000 \$, 10-14 999 \$, 15-19 999 \$, 20-29 999 \$, 30-39 999 \$, 40-49 999 \$, 50-59 999 \$, 60-69 999 \$, 70-79 999 \$, 80-89 999 \$, 90-99 999 \$, 100-124 999 \$, 125-149 999 \$, 150-200 000\$, 200 000 et plus), la présence de jeunes de moins de 18 ans habitant dans le foyer, et le nombre de cigarettes fumées par jour des participants.

Tableau 1 Libellé des questions et des choix de réponse des variables étudiées, étude auprès de fumeurs quotidiens québécois qui voyagent dans un véhicule privé en présence de jeunes de moins de 16 ans, Québec 2011-2012

Variables	Questions et choix de réponse
Connaissance de l'état actuel de la loi au Québec	Selon vous, est-il permis de fumer dans un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans au Québec? (Il est permis de fumer sans restriction; Il est permis de fumer seulement si les vitres sont baissées; Il n'est pas permis de fumer du tout en présence d'un jeune de moins de 16 ans)
Fréquence d'usage du tabac en général à l'intérieur d'un véhicule privé	Quand vous êtes à l'intérieur d'un véhicule privé, à quelle fréquence fumez-vous? (toujours; plus de la moitié des fois; la moitié des fois; moins de la moitié des fois; jamais)
Fréquence d'usage du tabac en présence d'un jeune de moins de 16 ans à l'intérieur d'un véhicule privé	Quand vous êtes à l'intérieur d'un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans, à quelle fréquence fumez-vous? (toujours; plus de la moitié des fois; la moitié des fois; moins de la moitié des fois; jamais)
Fréquence d'usage du tabac en présence d'un non-fumeur de 16 ans ou plus à l'intérieur d'un véhicule privé	Règle générale, quand vous êtes à l'intérieur d'un véhicule privé en présence d'un non-fumeur de 16 ans ou plus, à quelle fréquence fumez-vous? (toujours; plus de la moitié des fois; la moitié des fois; moins de la moitié des fois; jamais)
Durée du dernier trajet en voiture où ils ont fumé en présence d'un jeune de moins de 16 ans	Pensez à la dernière fois où vous avez fumé à l'intérieur d'un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans. Quelle était la durée du trajet? (moins de 15 minutes; 15 à 30 minutes; 30 à 60 minutes; plus de 60 minutes)
Existence de restrictions concernant l'usage du tabac dans le véhicule utilisé le plus souvent	Est-il permis de fumer la cigarette à l'intérieur de ce véhicule? (oui; non; ne sait pas)
	Est-ce qu'il existe des restrictions concernant l'usage du tabac à l'intérieur de ce véhicule? (oui; non; ne sait pas)
	Quelles sont les restrictions concernant l'usage du tabac à l'intérieur de ce véhicule : Il est interdit de fumer en présence de jeunes de moins de 16 ans? (oui; non; ne sait pas); Il est interdit de fumer en présence de non-fumeurs de 16 ans et plus? (oui; non; ne sait pas); Il est interdit de fumer sauf si le fumeur est seul dans le véhicule? (oui; non; ne sait pas); Il est interdit de fumer sauf si la ventilation, l'air climatisé ou le chauffage est en marche? (oui; non; ne sait pas); Il est interdit de fumer sauf si une ou plusieurs vitres sont baissées? (oui; non; ne sait pas); Il est interdit de fumer sauf si les non-fumeurs sont d'accord? (oui; non; ne sait pas); Y a-t-il d'autres restrictions concernant l'usage du tabac à l'intérieur de ce véhicule autre que celles que je viens de mentionner? (oui; non; ne sait pas)
Perception de l'efficacité d'une loi qui interdirait de fumer dans un véhicule privé en présence de jeunes de moins de 16 ans	Croyez-vous qu'une loi qui interdirait de fumer dans les véhicules privés en présence de jeunes de moins de 16 ans serait un moyen très efficace, assez efficace, moyennement, peu ou pas du tout efficace pour éviter aux jeunes d'être exposés à la fumée de tabac? (très efficace; assez efficace; moyennement efficace; peu efficace; pas du tout efficace)

Analyses

Les intervalles de confiance présentés (IC) ont été calculés pour une probabilité de 95 % selon la méthode d'estimation avec la courbe normale.

Résultats

Caractéristiques sociodémographiques

Plus de la moitié des fumeurs quotidiens ayant voyagé avec un jeune de moins de 16 ans en voiture sont des

femmes (57 %), 63 % ont entre 25 et 44 ans, 47 % des participants ont un diplôme d'études secondaires, et 75 % occupent un emploi (tableau 2). Trois répondants sur quatre habitent avec au moins une personne de moins de 18 ans (75 %). Plus d'un répondant sur deux (53 %) habite dans un ménage fumeur (seul ou avec d'autres fumeurs) alors que 47 % cohabitent avec au moins un non-fumeur. Les répondants fument entre 14 et 15 cigarettes par jour en moyenne.

Tableau 2 Description de l'échantillon de fumeurs quotidiens de 18 ans et plus qui ont voyagé dans un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans au cours du mois précédant le sondage (n = 682), Québec, 2011-2012

	n	%
Femmes	389	57
Hommes	293	43
Âge		
18-24 ans	31	5
25-34 ans	186	27
35-44 ans	245	36
45-54 ans	132	19
55-64 ans	68	10
65 ans et plus	20	3
Éducation (plus haut niveau complété)		
Primaire	43	6
Secondaire	317	47
Collégial	182	27
Universitaire	136	20
Non-réponse	4	1
Revenu du ménage		
Moins de 20 000 \$	70	10
20-39 999 \$	116	17
40-59 999 \$	135	20
60-79 999 \$	97	14
80 000 et plus	146	21
Non-réponse	118	17
Situation d'emploi		
En emploi	509	75
Sans emploi (retraité, etc.)	173	25

Connaissance de la loi

Au moment du sondage, un fumeur quotidien sur deux croyait qu'il n'était pas permis au Québec de fumer dans un véhicule en présence d'une personne de moins de 16 ans, alors qu'aucune loi en ce sens n'existait.

Plus d'un tiers (37 %) des fumeurs interrogés savait que l'usage du tabac en voiture est permis, même en présence d'un jeune, 8 % croyaient que la loi permettait de fumer seulement avec les vitres baissées et 5 % ont affirmé ignorer l'état de la loi ou n'ont pas répondu (figure 1).

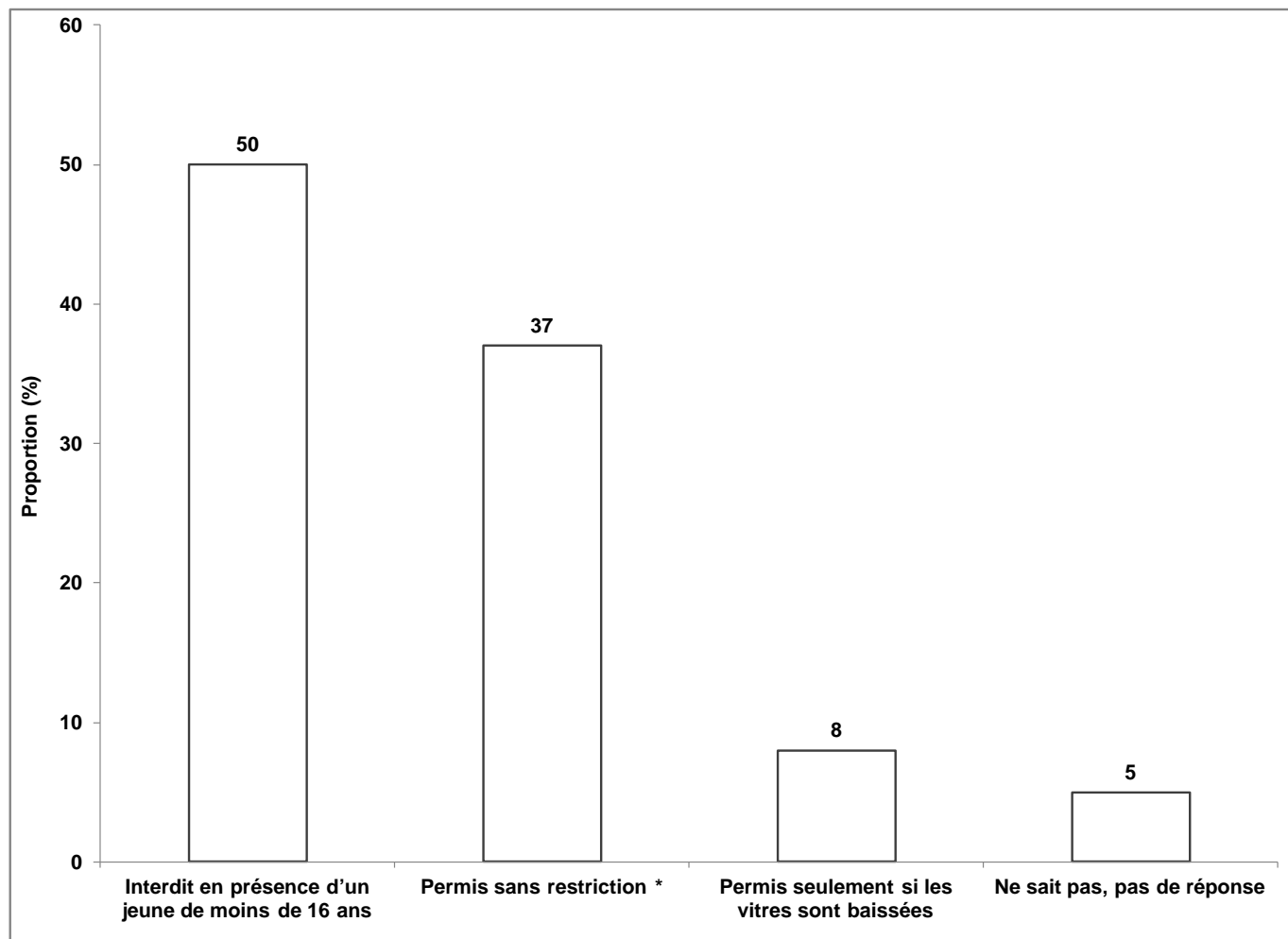


Figure 1 Connaissance de l'état de la loi au sujet de l'usage du tabac dans les véhicules privés en présence de jeunes de moins de 16 ans, Québec, 2011-2012

Univers : Fumeurs quotidiens de 18 ans et plus qui ont voyagé dans un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans au cours du mois précédant le sondage (n = 682).

* Seule cette option de réponse est juste.

Usage du tabac dans la voiture

Lorsqu'interrogés sur leur usage du tabac en général dans un véhicule privé, 63 % des répondants ont indiqué fumer en voiture au moins à l'occasion : 24 % moins de la moitié des fois, 18 % la moitié des fois, 8 % plus de la moitié des fois et 13 % toujours (tableau 3). En contrepartie, 36 % de l'échantillon de fumeurs quotidiens a rapporté ne jamais fumer dans une voiture. Les répondants étaient invités à répondre en pensant à leur usage du tabac dans leur propre véhicule et lorsqu'ils prennent place dans le véhicule de quelqu'un d'autre.

Lorsqu'interrogés sur leur usage du tabac dans un véhicule privé lorsque des jeunes de moins de 16 ans sont présents, la majorité des répondants (77 %) ont indiqué ne jamais fumer (tableau 3). Toutefois, près d'un répondant sur quatre affirmait fumer en voiture en présence de jeunes au moins à l'occasion : 13 % moins de la moitié des fois, 6 % la moitié des fois, et le reste plus de la moitié des fois (1 %) ou toujours (3 %).

Parmi les fumeurs qui pensaient que la loi était déjà en vigueur, seulement 12 % ont rapporté avoir fumé dans un véhicule en présence d'un jeune, pensant transgresser une loi qu'ils croyaient en application. C'était le cas de 33 % des fumeurs qui savaient qu'il était permis de fumer dans une voiture en présence d'un jeune, ou qui ignoraient l'état de la loi (données non illustrées).

Parmi les répondants qui rapportaient fumer au moins à l'occasion dans un véhicule en présence d'un jeune de moins de 16 ans, le plus récent trajet pendant lequel ils avaient fumé avait duré moins de 15 minutes pour 40 % d'entre eux, 15 à 30 minutes pour 22 %, 30 à 60 minutes pour 22 % et plus d'une heure pour 16 % (données non illustrées).

En présence d'un non-fumeur de 16 ans ou plus, 33 % des répondants ont indiqué fumer au moins à l'occasion, et 66 % ne jamais fumer, une proportion plus faible que celle rapportée en présence d'un jeune de moins de 16 ans (77 %) (tableau 3).

Tableau 3 Fréquence d'usage du tabac dans un véhicule privé, Québec, 2011-2012

	En général		En présence d'un jeune de moins de 16 ans		En présence d'un non-fumeur de 16 ans ou plus	
	%	IC (95 %)	%	IC (95 %)	%	IC (95 %)
Jamais (%)	36	33-40	77	74-80	66	62-69
Moins de la moitié des fois (%)	24	21-27	13	10-15	18	15-21
La moitié des fois (%)	18	15-21	6	4-8	7	5-9
Plus de la moitié des fois (%)	8	6-10	1		3	2-4
Toujours (%)	13	10-15	3	2-4	4	3-6
Ne sait pas/pas de réponse (%)	< 1		< 1		1	

Univers : Fumeurs quotidiens de 18 ans et plus qui ont voyagé dans un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans au cours du mois précédant le sondage (n = 682).

Restrictions de fumer dans la voiture

Un tiers (34 %) des fumeurs interrogés ont rapporté qu'il était interdit en tout temps de fumer dans leur véhicule ou celui qu'ils utilisent le plus souvent, 30 % ont indiqué qu'il était permis en tout temps de fumer dans ce véhicule et 36 % des fumeurs interrogés ont rapporté qu'il était possible de fumer dans ce véhicule en respectant certaines conditions (tableau 4). Les

restrictions les plus courantes étaient l'interdiction de fumer :

- en présence de jeunes de moins de 16 ans (27 %);
- sauf si une vitre est baissée (23 %);
- sauf si les non-fumeurs sont d'accord (21 %);
- en présence de non-fumeurs de 16 ans ou plus (18 %).

Tableau 4 Restrictions de l'usage du tabac dans le véhicule privé utilisé le plus souvent, Québec, 2011-2012

	%	IC (95 %)
Interdit en tout temps	34	30-37
Permis en tout temps	30	27-33
Permis, avec certaines restrictions	36	32-40
Interdit* :		
• en présence de jeunes de moins de 16 ans	27	24-30
• sauf si une ou plusieurs vitres sont baissées	23	20-26
• sauf si les non-fumeurs sont d'accord	21	18-24
• en présence de non-fumeurs de 16 ans et plus	18	15-21
• sauf si le conducteur est seul	11	9-13
• sauf si la ventilation, l'air climatisé ou le chauffage est en marche	7	5-9
• Autre interdiction	7	5-9

Univers : Fumeurs quotidiens de 18 ans et plus qui ont voyagé dans un véhicule privé en présence d'un jeune de moins de 16 ans au cours du mois précédant le sondage (n = 682).

* Plus d'un choix possible.

Perception de l'efficacité de la loi

Plus de quatre fumeurs quotidiens sur dix qui avaient voyagé dans un véhicule en présence d'un jeune de moins de 16 ans percevaient qu'une loi qui y interdirait de fumer serait un moyen très efficace pour éviter l'exposition des jeunes à la fumée de tabac (42 %), 20 % croyaient qu'une telle loi serait assez efficace et 15 % moyennement efficace. Seulement 11 % des fumeurs interrogés ne croyaient pas du tout en l'efficacité d'une telle mesure et la même proportion pensaient qu'elle serait peu efficace (12 %; données non illustrées).

DISCUSSION

L'analyse des publications scientifiques recensées révèle que l'adoption volontaire de mesures interdisant de fumer dans des lieux privés ne semble pas suffisante pour protéger les jeunes d'une exposition à la fumée de tabac. Les données d'enquête indiquent que ces mesures ont tendance à être adoptées surtout par des non-fumeurs, une tendance qu'on observe également au Québec. Des juridictions à l'avant-garde de la lutte contre le tabagisme, comme l'Australie et la Californie, ainsi que neuf provinces canadiennes ont adopté des mesures législatives interdisant de fumer dans les véhicules privés en présence d'enfants pour les protéger de l'exposition à la fumée de tabac. Le soutien de la population à l'égard de telles mesures est élevé dans tous les endroits où des sondages ont été réalisés, incluant au Québec, tant chez les fumeurs que les non-fumeurs. Une analyse des effets de cette mesure législative réalisée à partir de données d'enquêtes canadiennes indique que cette loi est associée à une diminution de l'exposition des jeunes à la fumée de tabac et qu'elle n'entraîne pas d'augmentation subséquente de l'exposition à la fumée de tabac au domicile. La littérature indique également que même si l'importance de protéger les enfants de l'exposition à la fumée de tabac fait consensus auprès des décideurs, ceux-ci expriment plusieurs réticences à

avoir recours à des mesures législatives pour le faire. Ils sont inconfortables avec les interventions gouvernementales qui touchent la sphère privée et sont préoccupés par les difficultés appréhendées de mise en application de la loi.

Un sondage réalisé en 2011-2012 auprès de fumeurs quotidiens québécois ayant voyagé récemment dans un véhicule en présence d'un jeune de moins de 16 ans révèle qu'un fumeur quotidien sur deux croyait qu'il y était déjà interdit par la loi de fumer en présence d'un jeune. Un tiers des fumeurs interrogés savaient qu'il était permis de fumer dans un véhicule, et les autres répondants ont affirmé ignorer l'état de la loi ou croyaient qu'il était permis par la loi de fumer sous certaines conditions. Les données recueillies par le sondage ne permettent pas d'identifier les raisons pour lesquelles la moitié des fumeurs interrogés croyaient la loi déjà en vigueur alors que ce n'est pas le cas. Il est possible que la couverture médiatique de l'adoption de la loi dans les autres provinces canadiennes ait pu confondre certains Québécois. Cette étude révèle également qu'un fumeur quotidien sur quatre ayant voyagé en présence d'un jeune de moins de 16 ans avait fumé en sa présence. Toutefois, cette proportion variait selon la perception du fumeur à l'égard de l'existence d'une loi : parmi les fumeurs qui croyaient qu'une loi interdisait de fumer dans un véhicule en présence d'un jeune, seulement un sur dix transgressait une loi qu'il croyait en application alors que plus d'un tiers des fumeurs qui savaient qu'aucune loi ne les empêchait de fumer dans leur véhicule mentionnaient avoir effectivement fumé dans un véhicule en présence d'un jeune. Plus de trois fumeurs quotidiens sur quatre qui avaient voyagé dans un véhicule en présence d'un jeune croyaient qu'une loi qui y interdirait de fumer serait un moyen efficace pour éviter l'exposition des jeunes à la fumée de tabac. Moins de un sur quatre pensait qu'une telle mesure serait inefficace.

Limites

Le sondage réalisé auprès de fumeurs quotidiens québécois qui voyagent dans un véhicule en présence de jeunes de moins de 16 ans présente certaines limites. D'abord, l'usage du tabac dans les véhicules était rapporté par les répondants, donc possiblement sous-rapporté. Ensuite, le taux de réponse est moins élevé que celui obtenu par Kairouz et collab. (2007) lors d'une étude similaire réalisée en 2006 auprès des fumeurs et anciens fumeurs récents québécois. Bien que considéré très acceptable selon les normes et lignes directrices canadiennes sur les taux de réponse d'études par sondage (Comité consultatif sur la qualité des sondages d'opinion publique par téléphone, 2013), ce taux de réponse plus faible des ménages dans la présente étude reflète la difficulté grandissante des enquêtes téléphoniques à joindre les ménages, une tendance observée pour l'ensemble des sondages peu importe le sujet. Il est à noter que la différence du taux de réponse parmi les personnes éligibles entre les deux enquêtes s'explique en partie par la différence entre les deux populations-cibles, soit les fumeurs et anciens fumeurs récents de la population générale dans l'étude de Kairouz et collab. (2007), et les fumeurs quotidiens ayant voyagé avec des enfants en automobile pour notre étude.

Aspects éthiques

Comme discuté dans le mémoire sur le rapport de mise en œuvre de la Loi sur le tabac 2005-2010 (Tremblay et Montreuil, 2013), les mesures qui visent l'interdiction de fumer dans les véhicules privés soulèvent un questionnement de nature éthique, compte tenu des valeurs privilégiées des Québécois du respect de la vie privée, d'autonomie et de liberté individuelle. Dans le cas des mesures interdisant de fumer dans les milieux de travail et les lieux publics adoptées jusqu'à maintenant, les données probantes indiquaient que l'impact sur la santé d'une exposition à la fumée de tabac chez des non-fumeurs, involontairement exposés dans le cadre de leur travail par exemple, était suffisamment important pour justifier une contrainte à la liberté des fumeurs. Une

interdiction de fumer dans un lieu comme un véhicule, lieu qui peut être considéré privé ou semi-privé, soulève le même questionnement éthique, en ajoutant aux valeurs d'autonomie, de liberté et du respect de la vie privée, la protection des enfants et l'autorité parentale.

Selon la Loi sur la protection de la jeunesse, la responsabilité d'assumer le soin, l'entretien et l'éducation d'un enfant et d'en assurer la surveillance incombe en premier lieu à ses parents. Une loi interdisant de fumer dans un véhicule privé en présence d'un mineur constitue une intervention coercitive de l'État dans l'exercice du rôle parental. Toutefois, l'intervention de l'État quant à la responsabilité du parent face à son enfant qui voyage dans un véhicule existe déjà depuis 1990 alors que la loi oblige à ce qu'un enfant soit assis dans un siège d'auto adapté à son poids et à sa taille. Une infraction à cette loi est passible d'une amende variant de 115 \$ à 154 \$ et de la perte de trois points d'inaptitude (Société de l'assurance automobile du Québec, 2013).

Selon Jarvie et Malone (2008), une loi interdisant de fumer dans la voiture est justifiée sur le plan éthique selon le principe de bienfaisance pour protéger les individus vulnérables, comme les enfants, mais ne serait pas justifiée pour protéger la santé d'individus considérés autonomes, comme des non-fumeurs adultes ne présentant pas de vulnérabilité particulière face à la fumée de tabac.

Application de la loi

Les conditions d'implantation des lois interdisant de fumer dans les voitures en présence de jeunes et les mesures de renforcement de l'application de ces lois n'ont pas fait l'objet de publications à notre connaissance. En Ontario, 300 constats d'infraction auraient été donnés au cours des neuf premiers mois suivant l'entrée en vigueur de la loi (soit de janvier à septembre 2009; communication personnelle, Ontario Campaign for Action on Tobacco). La couverture médiatique des premiers constats émis en Ontario ne

rapporte pas d'incident problématique ni de réaction négative de la part des fumeurs pris en défaut. Une situation qui pourrait paraître incohérente est toutefois relatée : celle d'un constat émis à un adulte pour avoir fumé en voiture en présence d'une jeune fille de 15 ans, qui aurait elle-même fumé une cigarette devant les policiers pendant qu'ils donnaient le constat d'infraction.

Un certain nombre d'études compare l'application de cette loi à d'autres lois qui ont imposé un changement de comportement dans la voiture, soit l'obligation du port de la ceinture de sécurité, l'obligation d'utiliser un siège d'auto pour enfants et l'interdiction d'utiliser le cellulaire au volant (Pawson et collab., 2010; Weisman, 2010). Des études sur le port de la ceinture de sécurité nous apprennent que les lois qui permettent à un agent d'interpeller une voiture en cas de doute afin de vérifier si la loi est respectée semblent plus efficaces que les lois qui permettent à un agent de vérifier si elle est respectée seulement s'il a interpellé un véhicule pour une autre raison (Beck et Shults, 2009; Dinh-Zarr et collab., 2001; Weisman, 2010). Les policiers sont plus réticents à émettre des constats d'infraction lorsqu'ils ont interpellé un automobiliste pour une autre raison car ils perçoivent que les lois appliquées de cette façon sont moins prioritaires pour les décideurs, les juges et la population en général (Dinh-Zarr et collab., 2001). Le risque de recevoir un constat d'infraction est plus élevé lorsque les policiers peuvent interpellé une voiture en cas de doute, ce qui contribue à augmenter le respect de la loi (Dinh-Zarr et collab., 2001).

En Ontario, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, ce sont les policiers qui sont chargés de faire appliquer la loi interdisant de fumer dans un véhicule privé en présence d'enfants (Newfoundland and Labrador, 2011; Ontario, 2008; Prince Edward Island, 2009). Les textes de lois de Terre-Neuve et Labrador et de l'Île du Prince-Édouard précisent que les policiers peuvent interpellé un véhicule sur la route pour vérifier si la loi est respectée

(Newfoundland and Labrador, 2011; Prince Edward Island, 2009). Dans ces trois provinces, l'estimation raisonnable de l'âge de l'enfant par le policier constitue une preuve suffisante de son âge.

Les obligations du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation d'un siège d'auto pour enfant sont des comportements aujourd'hui bien acceptés par la population. Ces comportements ont pour objectif la protection des enfants (siège d'auto) et des occupants de la voiture (ceinture de sécurité). Toutefois, la conséquence immédiate du non-respect de la loi est différente entre ces deux mesures et une interdiction de fumer dans les voitures en présence d'enfants. Ainsi, la conséquence du défaut de porter la ceinture de sécurité, et du non-usage d'un siège d'auto pour enfants, soit des blessures en cas d'accident de la route, peut être immédiate, visible et fatale. Les effets immédiats de l'usage du tabac dans une voiture en présence d'enfant sont peu visibles et de faible intensité (sauf pour les enfants souffrant d'asthme sévère). C'est plutôt à long terme que les effets se feront sentir et démontreront toute leur gravité.

Selon une recension d'études, l'utilisation du cellulaire au volant dans plusieurs juridictions a diminué immédiatement après l'entrée en vigueur de la loi, pour revenir par la suite près du niveau d'avant la loi (Wong et collab., 2011). Les auteurs de la recension concluent que des mesures de renforcement de l'application de la loi sont nécessaires pour assurer le respect de la loi et observer à moyen et long terme les effets bénéfiques envisagés. Ces mesures, par exemple des activités de surveillance policière, visent à augmenter la perception du risque d'être arrêté en cas de non-conformité à la loi. Les auteurs indiquent également que lorsqu'une mesure législative vise la protection des enfants, l'adhésion à cette valeur peut contribuer à augmenter la conformité à la loi.

D'autres types d'interventions peuvent également être promus en complément aux mesures législatives. Certains auteurs proposent d'influencer l'industrie automobile afin que celle-ci installe dans les voitures des détecteurs de fumée qui déclenchent une alarme lorsque quelqu'un fume, un peu comme l'alarme qui se déclenche automatiquement pour avertir le conducteur de boucler sa ceinture de sécurité (Desapriya et collab., 2009). Il est aussi proposé de demander à l'industrie automobile de ne plus installer systématiquement des cendriers et des allume-cigares dans les modèles de base afin de retirer des voitures les éléments qui rappellent l'usage du tabac (Desapriya et collab., 2009).

Effets indésirables potentiels

Une loi interdisant de fumer dans les voitures en présence d'enfants pourrait entraîner certains effets indésirables, comme d'inciter des fumeurs à fumer dans le véhicule les fenêtres fermées pour éviter d'être pris en défaut (Glover et collab., 2012). Cette loi pourrait également imposer un fardeau excessif aux populations défavorisées, qui comptent une proportion plus élevée de fumeurs comparativement aux populations favorisées. Le montant des amendes représenterait une fraction plus importante du revenu des personnes défavorisées que du revenu des personnes plus favorisées (Glover et collab., 2012). Toutefois, on ne retrouve pas dans la littérature recensée de cas qui démontrent que ces effets ont été observés dans les juridictions où la loi est en vigueur.

Lorsqu'interrogés sur les effets de l'interdiction de fumer dans les endroits publics sur leur consommation de cigarettes dans les véhicules privés, 10 % des fumeurs et anciens fumeurs récents québécois interrogés en 2008 ont indiqué avoir diminué leur consommation de tabac ou cessé de fumer dans les véhicules privés en raison de la loi, alors que 7 % ont rapporté l'avoir augmenté (Kairouz et collab., 2010). Bien qu'étant possible, un effet de déplacement d'usage du tabac dans les lieux privés suite à l'adoption d'interdictions de fumer dans les lieux publics n'a pas

été observé, ni au Québec ni ailleurs dans le monde (Akhtar et collab., 2007; Bauld, 2011; Hyland et collab., 2009; Kairouz et collab., 2010). Toutefois, il demeure important de surveiller ce phénomène au fur et à mesure que les interdictions de fumer touchent de plus en plus d'endroits.

CONCLUSION

Les écrits scientifiques et les résultats d'études québécoises suggèrent qu'une loi interdisant de fumer dans un véhicule privé en présence d'enfants obtiendrait fort probablement le soutien de la population québécoise et permettrait de mieux protéger les jeunes les plus exposés à la fumée de tabac. D'ailleurs, l'INSPQ et plusieurs organismes de santé ont recommandé l'adoption de cette mesure lors d'une Commission de la santé et des services sociaux portant sur la mise en œuvre de la Loi sur le tabac en août 2013 (Association pulmonaire Québec, 2013; Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2013; Tremblay et Montreuil, 2013). Les décideurs devraient toutefois s'assurer de tenir compte des enjeux éthiques et des difficultés potentielles d'application pour que cette mesure législative rallie l'ensemble de la population québécoise autour d'une valeur qui fait consensus : la santé des jeunes.

REMERCIEMENTS

- Johanne Laguë, chef d'unité Habitudes de vie, et Michel Lavoie, médecin-conseil, Institut national de santé publique du Québec, pour leurs précieux commentaires sur une version antérieure de ce document;
- Denis Hamel, Institut national de santé publique du Québec, pour sa contribution sur les questions d'ordre méthodologique;

- Joanna Cohen, John Hopkins School of Public Health, Jennifer McGrath, Université Concordia, et Yan Kestens, Centre de recherche du CHUM, pour leur contribution à l'élaboration du protocole de recherche;
- les Instituts de recherche en santé du Canada (IRSC) et le ministère de la Santé et des Services sociaux, pour leur contribution financière ayant permis la réalisation de l'étude.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Parmi les 682 participants, 34,8 % provenaient de la région métropolitaine de Montréal, 32 % des autres régions métropolitaines et 33,3 % des autres régions de la province; 11 % se situaient dans le premier quintile de défavorisation matérielle (le moins défavorisé), 20,8 % dans le deuxième, 19,8 % dans le troisième, 22,3 % dans le quatrième et 26,1 % dans le quintile le plus défavorisé. La distribution obtenue en fonction des zones géographiques et des quintiles de défavorisation ne correspond pas à la répartition réelle des fumeurs quotidiens selon les données d'enquêtes disponibles au moment de déterminer le plan d'échantillonnage. Selon l'ESCC 2007-2008, 30,7 % des fumeurs quotidiens au Québec se retrouvent dans

la région métropolitaine de Montréal, 22,5 % dans les autres régions métropolitaines du Québec et 46,7 % dans les autres régions de la province. Ces données d'enquête indiquent également que 51 % des fumeurs quotidiens de la région métropolitaine de Montréal se retrouvent dans les deux quintiles les plus favorisés, alors que dans les autres régions hors RMR de la province, 67 % des fumeurs quotidiens se retrouvent dans les deux quintiles les plus défavorisés. Une opération de redressement a été appliquée *a posteriori* à l'échantillon afin de rendre la distribution des participants similaire à la distribution des fumeurs quotidiens par zone géographique et par quintile selon l'ESCC 2007-2008. Étant donné que la distribution des fumeurs quotidiens qui voyagent dans un véhicule en présence de jeunes n'est pas documentée, elle a été présumée similaire à celle des fumeurs quotidiens. Cette hypothèse n'est pas vérifiable et la marge d'erreur qui pourrait y être associée n'est pas quantifiable. Un facteur de redressement a été appliqué à 682 participants. Les analyses ont été réalisées auprès des données avec et sans redressement. Puisque les résultats étaient semblables à 1 % près, les données rapportées sont les données brutes obtenues auprès de 682 participants, sans redressement.

Évaluation des effets d'une loi interdisant de fumer dans les véhicules privés en présence d'enfants

Un projet de recherche est en cours dans le but d'analyser les effets anticipés et paradoxaux potentiels d'une loi éventuelle interdisant de fumer dans les voitures en présence de jeunes de moins de 16 ans. Ce projet vise également à déterminer si les effets de la loi diffèrent selon le niveau de défavorisation matérielle des fumeurs. Trois études d'approches quantitative et qualitative font partie de ce projet.

La première étude compare la proportion de voitures observées transportant des passagers de moins de 16 ans exposés à la fumée de tabac avant et après l'entrée en vigueur de la loi. Les observations ont lieu à des intersections de la région métropolitaine de Montréal. Afin de maximiser les chances d'observer des véhicules transportant des fumeurs et des jeunes de moins de 16 ans de tous les niveaux de défavorisation matérielle, les intersections ont été sélectionnées en jumelant des données du recensement, de l'ESCC et de l'enquête Origine-Destination. La collecte de données « avant la loi » a été réalisée à l'automne 2011 et a permis d'observer plus de 20 000 véhicules privés transportant des jeunes.

La deuxième étude interroge des fumeurs quotidiens adultes qui ont voyagé en voiture avec des jeunes de moins de 16 ans, par voie de sondage, avant et après l'entrée en vigueur d'une éventuelle loi. Ces fumeurs de l'ensemble de la province sont interrogés sur la fréquence d'usage du tabac dans les véhicules privés, les restrictions imposées à l'usage du tabac dans leur véhicule ou celui qu'ils utilisent le plus souvent et les croyances à l'égard d'une loi qui interdirait de fumer dans les véhicules privés en présence d'enfants. Le premier de deux sondages transversaux a été réalisé de novembre 2011 à février 2012 auprès de 754 fumeurs.

La troisième étude, prévue après l'entrée en vigueur d'une éventuelle loi, explorera l'adaptation des fumeurs à la nouvelle loi en ce qui a trait à leur tabagisme, les lieux et les moments où ils fument, et l'adoption de restrictions de fumer dans des lieux privés. Des entrevues semi-structurées seront réalisées auprès d'une trentaine de fumeurs favorisés et défavorisés après l'entrée en vigueur de la loi.

L'équipe de recherche est composée de Jennifer O'Loughlin (Centre de recherche du centre hospitalier de l'Université de Montréal), Annie Montreuil (INSPQ), Michael Cantinotti (Université du Québec à Trois-Rivières), Bernard-Simon Leclerc (CSSS Bordeaux-Cartierville-St-Laurent), Michèle Tremblay (INSPQ), Joanna Cohen (John Hopkins School of Public Health), Jennifer McGrath (Université Concordia) et Yan Kestens (Centre de recherche du centre hospitalier de l'Université de Montréal). Ce projet est financé par les Instituts de recherche en santé du Canada (IRSC) et le ministère de la Santé et des Services sociaux.

RÉFÉRENCES

- Akhtar, P. C., Currie, D. B., Currie, C. E., & Haw, S. J. (2007). Changes in child exposure to environmental tobacco smoke (CHETS) study after implementation of smoke-free legislation in Scotland: national cross sectional survey. *BMJ: British Medical Journal (International Edition)*, 335(7619), 545-549.
- All Party Parliamentary Group on Smoking and Health (2011). *Inquiry into smoking in private vehicles* ASH.
- Apelberg, B. J., Hepp, L. M., Vila-Tang, E., Gundel, L., Hammond, S. K., Hovell, M. F. et collab. (2013). Environmental monitoring of secondhand smoke exposure. *Tob.Control.*, 22(3), 147-155.
- Association pour les droits des non-fumeurs. (2013). Quelle suite donner au rapport de la mise en œuvre de la Loi sur le tabac 2005-2010? Mémoire déposé à la Commission de la santé et des services sociaux, août 2013.
- Association pulmonaire Québec (2013). *Analyse du rapport sur la mise en œuvre de la Loi sur le tabac 2005-2010*. Mémoire déposé à la Commission de la santé et des services sociaux, août 2013.
- Bauld, L. (2011). *The impact of smokefree legislation in England: Evidence review*. Department of health, UK.
- Beck, L. F. & Shults, R. A. (2009). Seat belt use in states and territories with primary and secondary laws - United States, 2006. *Journal of Safety Research*, 40, 469-472.
- Binson, D., Canchola, J. A., & Catania, J. A. (2000). Random Selection in a National Telephone Survey: A Comparison of the Kish, Next-Birthday, and Last-Birthday Methods. *Journal of Official Statistics*, 16(1), 53-59.
- Borland, R., Yong, H. H., Cummings, K. M., Hyland, A., Anderson, S., & Fong, G. T. (2006). Determinants and consequences of smoke-free homes: findings from the International Tobacco Control (ITC) Four Country Survey. *Tob.Control.*, 15 Suppl 3, iii42-iii50.
- Bujold, M. (2013). *Mémoire présentant une analyse du Rapport sur la mise en œuvre de la Loi sur le tabac 2005-2010* Montréal, Canada : Conseil québécois sur le tabac et la santé.
- Cancer Council South Australia (2008). *Community support for smoke-free cars legislation: Findings from new South Australian research* Tobacco Control Research and Evaluation, Cancer Council South Australia.
- Coalition québécoise pour le contrôle du tabac. (2013). *Loi sur le tabac : Commentaires sur la mise en œuvre 2005-2010 et actions prioritaires*. Mémoire déposé à la Commission de la santé et des services sociaux, août 2013.
- Comité consultatif sur la qualité des sondages d'opinion publique par téléphone (2013). Normes et lignes directrices sur le taux de réponse. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Gouvernement du Canada : <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/rop-por/rapports-reports/comitephone-panelphone/page-06-fra.html>.
- Desapriya, E., Turcotte, K., Subzwari, S., & Pike, I. (2009). Smoking inside vehicles should be banned globally. *American journal of public health*, 99(7), 1158-1159.
- Dinh-Zarr, T. B., Sleet, D. A., Shults, R. A., Zaza, S., Elder, R. W., Nichols, J. L. et collab. (2001). Reviews of evidence regarding interventions to increase the use of safety belts. *American Journal of Preventive Medicine*, 21(4S), 48-65.

Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. (2013). Montréal sans tabac : mise en œuvre de la Loi sur le tabac 2005-2010 : observations et recommandations pour la mise à jour de la Loi. Mémoire déposé à la Commission de la santé et des services sociaux, août 2013.

Dunn, J., Greenbank, S., McDowell, M., Mahoney, C., Mazerolle, P., Occhipinti, S. et collab. (2008). Community knowledge, attitudes and behaviours about environmental tobacco smoke in homes and cars. *Health Promotion Journal Of Australia: Official Journal Of Australian Association Of Health Promotion Professionals*, 19(2), 113-117.

Economu, K., Stewart, S., Sullivan, D., Jalleh, G., Carter, O., & Lin, C. (2010). The importance of public education campaigns in raising awareness and support for smoke-free car legislation in Western Australia. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 34, 92-93.

Freeman, B., Chapman, S., & Storey, P. (2008). Banning smoking in cars carrying children: an analytical history of a public health advocacy campaign. *Australian & New Zealand Journal of Public Health*, 32(1), 60-65.

Global Advisors Smokefree Policy (2014). *Smoke-free vehicles when children are present* Summit, NJ: Global Advisors Smokefree Policy.

Glover, M., Maifeleni, T., Yeh, C. J., Lee, A., & Gentles, D. (2012). No need to ban smoking in cars with children present--it's almost snuffed out. *The New Zealand medical journal*, 125(1358), 84-88.

Halterman, J. S., Conn, K. M., Hernandez, T., & Tanski, S. E. (2010). Parent knowledge, attitudes, and household practices regarding SHS exposure: a case-control study of urban children with and without asthma. *Clinical Pediatrics*, 49(8), 782-789.

Haw, S. J. & Gruer, L. (2007). Changes in exposure of adult non-smokers to secondhand smoke after implementation of smoke-free legislation in Scotland: national cross sectional survey. *BMJ.*, 335(7619), 549.

Hitchman, S. C., Fong, G. T., Zanna, M. P., Hyland, A., & Bansal-Travers, M. (2011). Support and correlates of support for banning smoking in cars with children: findings from the ITC Four Country Survey. *Eur.J Public Health*, 21(3), 360-365.

Hyland, A., Hassan, L. M., Higbee, C., Boudreau, C., Fong, G. T., Borland, R. & collab. (2009). The impact of smokefree legislation in Scotland: results from the Scottish ITC Scotland/UK longitudinal surveys. *The European Journal of Public Health*, 1-8.

Institut de la statistique du Québec (2014). *Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire (EQSJS) 2010-2011. Fichier maître.*

Jarvie, J. & Malone, R. E. (2008). Children's Secondhand Smoke Exposure in Private Homes and Cars: An Ethical Analysis. *American journal of public health*, 98(12), 2140-2145.

Kabir, Z., Manning, P. J., Holohan, J., Keogan, S., Goodman, P. G., & Clancy, L. (2009). Second-hand smoke exposure in cars and respiratory health effects in children. *Eur.Respir.J*, 34(3), 629-633.

Kairouz, S., Montreuil, A., et Lasnier, B. (2010). *Habitudes tabagiques des fumeurs québécois après l'interdiction de fumer visant certains lieux publics* Montréal, Canada : Institut national de santé publique du Québec.

Kairouz, S., Montreuil, A., Poulin, I., Payette, Y., Hamel, D., et Tremblay, M. (2007). *Connaissance, utilisation et perception des interventions en arrêt tabagique chez les fumeurs québécois* Montréal, Canada : Institut national de santé publique du Québec.

Lasnier, B. et Leclerc, B. S. (2012). *Monitorage du Plan québécois de lutte contre le tabagisme* Montréal, Canada : Institut national de santé publique du Québec.

Lasnier, B., Leclerc, B. S., et Hamel, D. (2012). *Les inégalités sociales de santé en matière de tabagisme et d'exposition à la fumée de tabac dans l'environnement au Québec* Montréal, Canada : Institut national de santé publique du Québec.

Manitoba. (2009). Highway Traffic Amendment Act.

Murphy-Hoefer, R., Madden, P., Maines, D., & Coles, C. (2014). Prevalence of smoke-free car and home rules in Maine before and after passage of a smoke-free vehicle law, 2007-2010. *Prev. Chronic Dis.*, 11, 130132.

Nabi-Burza, E., Regan, S., Drehmer, J., Ossip, D., Rigotti, N., Hipple, B. et collab. (2012). Parents smoking in their cars with children present. *Pediatrics*, 130(6), e1471-e1478.

National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion (2012). *Secondhand smoke exposure in vehicles is detrimental to the health of children and nonsmoking adults* Atlanta, GA: Centers for Disease Control and Prevention.

Newfoundland and Labrador. (2011). Smoke-free Environment Act, 2005.

Nguyen, H. V. (2013). Do smoke-free car laws work? Evidence from a quasi-experiment. *J Health Econ.*, 32(1), 138-148.

Non-smokers' rights association (2014). Second-hand smoke in cars. Non-smokers' rights association: <http://www.nsra-adnf.ca/cms/page1497.cfm>.

Northcross, A. L., Trinh, M., Kim, J., Jones, I. A., Meyers, M. J., Dempsey, D. D. et collab. (2014). Particulate mass and polycyclic aromatic hydrocarbons exposure from secondhand smoke in the back seat of a vehicle. *Tob. Control.*, 23(1), 14-20.

Nova Scotia. (2007). Smoke-free Places Act.

Ontario. (2008). Smoke-Free Ontario Act.

Ontario Tobacco Research Unit (2011). *Smoke-free Ontario strategy evaluation report* Toronto, Canada: Ontario Tobacco Research Unit.

Organisation mondiale de la Santé (2006). *Air quality guidelines, Global update 2005, Particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide*. Organisation mondiale de la santé.

Organisation mondiale de la Santé (2013). "Asthme". <http://www.who.int/respiratory/asthma/fr/>.

Ott, W., Klepeis, N., & Switzer, P. (2008). Air change rates of motor vehicles and in-vehicle pollutant concentrations from secondhand smoke. *J Expo.Sci.EnvIRON.Epidemiol.*, 18(3), 312-325.

Pampalon, R., Hamel, D., Gamache, P., Philibert, M. D., Raymond, G., & Simpson, A. (2012). An area-based material and social deprivation index for public health in Quebec and Canada. *Can.J Public Health*, 103(8 Suppl 2), S17-S22.

Pawson, R., Owen, L., & Wong, G. (2010). Legislating for health: Locating the evidence. *Journal of Public Health Policy*, 31(2), 164-177.

Phillips, R., Amos, A., Ritchie, D., Cunningham-Burley, S., & Martin, C. (2007). Smoking in the home after the smoke-free legislation in Scotland: qualitative study. *BMJ (Clinical research ed)*, 335(7619), 15.

Prince Edward Islande. (2009). Smoke-free Places Act.

Rees, V. W. & Connolly, G. N. (2006). Measuring air quality to protect children from secondhand smoke in cars. *American Journal of Preventive Medicine*, 31(5), 363-368.

Réseau du sport étudiant du Québec. (2013). Mémoire : Révision de la Loi sur le tabac.

Saltman, D., Hitchman, S. C., Sendzik, T., & Fong, G. T. (2010). *The current status of bans on smoking in vehicles carrying children*. Report card on cancer in Canada, 2009-2010.

Saskatchewan. (2010). Tobacco Control Act.

Semple, S., Apsley, A., Galea, K. S., Maccalman, L., Friel, B., & Snelgrove, V. (2012). Secondhand smoke in cars: assessing children's potential exposure during typical journey conditions. *Tob. Control.*, 21(6), 578-583.

Sendzik, T., Fong, G. T., Travers, M. J., & Hyland, A. (2009). An experimental investigation of tobacco smoke pollution in cars. *Nicotine Tob. Res.*, 11(6), 627-634.

Société de l'assurance automobile du Québec (2013). Sécurité routière. Société de l'assurance automobile du Québec : http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/siege_enfants/loi.php.

Statistique Canada (2006). *Enquête sur la santé des collectivités canadiennes (ESCC) 2005*. Fichier de microdonnées à grande diffusion.

Statistique Canada (2009). *Enquête sur la santé des collectivités canadiennes (ESCC) 2007-2008*. Fichier de microdonnées à grande diffusion.

Statistique Canada (2013). *Enquête sur la santé des collectivités canadiennes (ESCC) 2011-2012*. Fichier de microdonnées à grande diffusion.

Thomson, G., Hudson, S., Wilson, N., & Edwards, R. (2010). A qualitative case study of policy maker views about the protection of children from smoking in cars. *Nicotine & Tobacco Research: Official Journal Of The Society For Research On Nicotine And Tobacco*, 12(9), 970-977.

Tremblay, M. & Montreuil, A. (2013). *Rapport sur la mise en œuvre de la Loi sur le tabac 2005-2010 : constats, interrogations et éléments de réflexion* Montréal, Canada : Institut national de santé publique du Québec.

U.S. Department of Health and Human Services (2006). *The Health Consequences of Involuntary Exposure to Tobacco Smoke: A Report of the Surgeon General - Executive Summary*. Atlanta, GA:U.S. Department of Health and Human Services.

U.S. Department of Health and Human Services (2014). *The health consequences of smoking: 50 years of progress. A report of the Surgeon General*. Atlanta, GA : U.S. Department of Health and Human Services.

Weisman, S. (2010). *Kids, cars and cigarettes: Policy options for smoke-free vehicles* St-Paul, Minesota: Public Health Law Center.

Wong, G., Pawson, R., & Owen, L. (2011). Policy guidance on threats to legislative interventions in public health: a realist synthesis. *BMC Public Health*, 11, 222.

Zhang, X., Martinez-Donate, A. P., Kuo, D., Jones, N. R., & Palmersheim, K. A. (2012). Trends in home smoking bans in the U.S.A., 1995-2007: prevalence, discrepancies and disparities. *Tob. Control.*, 21(3), 330-336.

**Fumer dans la voiture en présence d'enfants :
comportements de fumeurs québécois et
croyances au sujet d'une éventuelle loi**

Auteurs :

**Annie Montreuil
Michèle Tremblay
Michael Cantinotti
Bernard-Simon Leclerc
Benoit Lasnier
Jennifer O'Loughlin**

Institut national de santé publique du Québec

N° de publication : 1884

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site Web de l'Institut national de santé publique du Québec au : <http://www.inspq.qc.ca>.

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation du gouvernement du Québec qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande au guichet central du Service de la gestion des droits d'auteur des Publications du Québec à l'aide d'un formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante : <http://www.droitauteur.gouv.qc.ca/autorisation.php>, ou en écrivant un courriel à : droit.auteur@cspq.gouv.qc.ca.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

DÉPÔT LÉGAL – 3^e TRIMESTRE 2014
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA
ISBN : 978-2-550-71337-1 (VERSION IMPRIMÉE)
ISBN : 978-2-550-71338-8 (PDF)

©Gouvernement du Québec (2014)

**Institut national
de santé publique**

Québec 