

MÉMOIRE DÉPOSÉ À
LA TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
PAR
LE CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE

Des recommandations
qui tiennent la route

31 janvier 2007

Québec 

Ce mémoire a été adopté par les membres du Conseil permanent de la jeunesse lors de sa 147^e séance le 20 janvier 2007.

Les membres du Conseil permanent de la jeunesse sont : Sophie Paquet, présidente, Hélène Dumais, vice-présidente, Cindy Allaire, Julie Beauvilliers, Marie-Soleil Cloutier, Vincent Gaudreau, Frédéric Hamelin, Julie Harnois, Paul Huynh, Félix Joyal-Lacerte, Élyse Lachance, Maxime Lavoie, Romy Manigat et Pascal Nobécourt.

Supervision

Sophie Paquet

Hélène Dumais

Recherche et rédaction

Georges Lemieux

Révision

Danielle Gagnon

Francine Griffith

Édition

Valérie Benson

AVERTISSEMENT

Sauf dans les cas où le genre est mentionné de façon explicite, le masculin est utilisé dans ce texte comme représentant les deux sexes, sans discrimination à l'égard des hommes et des femmes.

Cette publication a été produite par le

Conseil permanent de la jeunesse

12, rue Ste-Anne, 2^e étage

Québec (Québec) G1R 3X2

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007

ISBN-13 : 978-2-550-49003-6 (version imprimée)

ISBN-13 : 978-2-550-49004-3 (PDF)

© Gouvernement du Québec

La traduction et la reproduction totale ou partielle de la présente publication à des fins non commerciales sont autorisées à la condition d'en mentionner la source.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
PREMIÈRE PARTIE : LES PROPOSITIONS SUR LA TABLE... DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	4
1. L'ÂGE MINIMAL D'ACCÈS À LA CONDUITE AUTOMOBILE	4
2. À PROPOS DES JEUNES ET DE LA CONDUITE DE NUIT	5
3. ZÉRO ALCOOL JUSQU'À 25 ANS.....	7
DEUXIÈME PARTIE : LES PROPOSITIONS DU CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE	8
AGIR EN AMONT : L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUT AU LONG DE LA VIE	9
BONIFIER LA PÉRIODE D'APPRENTISSAGE.....	11
CONTRÔLER SON VÉHICULE ET MAÎTRISER DES SITUATIONS DE CIRCULATION : LE PREMIER EXAMEN	
PRATIQUE DE CONDUITE	13
DEUX ANS DE PROBATION POUR TOUS LES CONDUCTEURS NOVICES	14
ENFIN, UN PERMIS DE PLEIN DROIT!.....	14
CONCLUSION	15
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS.....	16
ANNEXE COMPARAISON QUÉBEC-ONTARIO DES SYSTÈMES D'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE AUTOMOBILE	18

INTRODUCTION

En 2005, 704 personnes sont décédées sur les routes du Québec. Parmi ces victimes, 170 étaient âgées de 15 à 24 ans, soit près du quart. De plus, 6397 personnes ont été gravement blessées, dont 1703 jeunes âgés de 15 à 24 ans, soit 27 % des personnes gravement blessées. Les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes de 15 à 24 ans¹. Le Conseil permanent de la jeunesse (CPJ) ne peut rester indifférent quant à cette situation et partage de tout cœur les préoccupations exprimées par les intervenants participant à la Table de la sécurité routière et souhaite lui aussi voir diminuer le nombre de victimes des accidents de la route.

À cet égard, le CPJ adhère à la vision zéro et considère que chaque perte de vie, chaque vie ruinée à la suite d'un accident peut et doit être évitée. Le CPJ est également conscient du rôle prédominant qu'occupent les facteurs humains dans la grande majorité des accidents, y compris les accidents mettant en cause les nouveaux conducteurs qui sont souvent des jeunes. Parmi les facteurs humains dont il est habituellement question, on évoque surtout l'inexpérience et la témérité ou encore le sentiment d'invulnérabilité. Quand on parle des jeunes et de la conduite automobile, on cible donc le manque d'aptitude des jeunes, mais également une attitude dangereuse au volant.

À première vue, le réflexe de vouloir restreindre de façon considérable la possibilité pour les conducteurs novices de se retrouver dans des situations « à risque » peut sembler justifié. Le CPJ invite toutefois les membres de la Table de la sécurité routière à faire preuve de sagesse. Il faut faire en sorte que les nouveaux conducteurs acquièrent de bonnes aptitudes et attitudes envers la conduite automobile. Mais renforcer les restrictions imposées aux jeunes conducteurs, est-ce vraiment la façon d'y arriver?

En effet, si de nouveaux conducteurs obtiennent leur permis de conduire sans avoir les aptitudes requises, il ne faut pas pénaliser l'ensemble des jeunes conducteurs avec des normes restrictives qui, en plus d'être difficilement applicables, risquent de créer d'importants effets pervers. Il serait nettement préférable de faire en sorte que les futurs conducteurs acquièrent vraiment ces aptitudes avant d'accéder à la conduite automobile.

Il est vrai que certains jeunes semblent adopter des comportements dangereux sur la route. Cela ne signifie pas pour autant que tous les jeunes doivent être mis dans le même panier. Mais surtout, le CPJ croit que de simples mesures restrictives ne suffiront pas à modifier de tels comportements. Le Conseil estime, par ailleurs, que l'approche répressive envers les conducteurs novices n'est pas la meilleure voie à adopter. Il est préférable de responsabiliser les nouveaux conducteurs. Les mesures plus contraignantes doivent cibler les conducteurs à risque et non pas l'ensemble des nouveaux conducteurs.

¹ Avec 164 décès en 2004, comparativement à 144 décès causées par des blessures auto-infligées (suicides) la même année. Voir : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/naisn_deces/2004_15_19ans.htm et http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/naisn_deces/2004_20_24ans.htm.

Par ailleurs, le CPJ s'oppose à ce que les jeunes soient traités différemment des autres conducteurs novices. Cette discrimination fondée sur l'âge, introduite avec l'accès graduel à la conduite automobile, a déjà été vertement dénoncée par le CPJ dans son mémoire intitulé « Wô les moteurs » en 1996. Le Conseil recommande donc d'appliquer les mêmes règles à tous les nouveaux conducteurs, sans égard à l'âge. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'en Ontario, les 25 ans et plus doivent eux aussi passer par l'étape du permis probatoire (le permis G2) et on ne prévoit aucune exemption de permis probatoire pour les 25 ans et plus².

Le CPJ est également d'avis qu'il faut revoir au complet l'apprentissage de la conduite, afin d'y intégrer non seulement le maniement du véhicule, mais également une véritable maîtrise des situations de conduite et une éducation quant au contexte social de la conduite.

Finalement, il faut aussi réaliser que certaines personnes n'ont pas les attitudes requises pour conduire un véhicule automobile. Selon le CPJ, il est possible de mieux dépister ces personnes et d'agir afin d'éviter qu'elles mettent en péril leur vie ainsi que celle de leurs amis et des autres.

² Voir l'annexe.

PREMIÈRE PARTIE : LES PROPOSITIONS SUR LA TABLE... DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Depuis le début des travaux de la Table de la sécurité routière, plusieurs mesures concernant directement les jeunes de 16 à 24 ans ont été proposées³. En voici la liste :

- ☑ Repousser l'âge d'accès à la conduite automobile à 18 ans;
- ☑ Interdiction de la conduite de nuit jusqu'à 21 ans;
- ☑ Zéro alcool jusqu'à 25 ans;
- ☑ Prolonger à 12 mois la durée minimale de la période d'apprentissage pendant laquelle le conducteur novice doit être obligatoirement accompagné par un conducteur expérimenté, et ce, peu importe si l'apprenti conducteur a suivi un cours de conduite pratique ou non;
- ☑ Faire passer progressivement la limite de points d'inaptitudes suivant l'obtention d'un permis de plein droit de 4 (permis probatoire) à 15 points.

D'entrée de jeu, le Conseil est en accord avec le prolongement de la période d'apprentissage à 12 mois et l'augmentation graduelle des points de démerite de 4 à 15. Il est toutefois résolument contre l'accès à la conduite à 18 ans et l'interdiction de la conduite de nuit pour les moins de 21 ans. Le CPJ estime également que l'interdiction totale d'alcool pour les moins de 25 ans est une mesure exagérément répressive.

Dans cette première partie, le CPJ tient à faire part des raisons pour lesquelles il estime qu'il ne faut pas céder à la tentation de la coercition en matière d'âge minimal d'accès à la conduite, d'interdiction de conduite nocturne et de tolérance zéro en matière d'alcool jusqu'à 25 ans.

1. L'ÂGE MINIMAL D'ACCÈS À LA CONDUITE AUTOMOBILE

Repousser l'âge minimal d'accès à la conduite automobile à 18 ans aurait des impacts très importants. L'accès limité aux transports collectifs dans les régions du Québec rendrait la vie difficile aux jeunes de 16 à 18 ans. En conséquence, il incomberait probablement à leurs parents de les reconduire au cégep, au travail, ainsi que dans tous leurs déplacements. Il va donc sans dire qu'une telle mesure aurait des impacts négatifs majeurs sur la jeunesse au niveau de la mobilité.

De plus, il est difficile de prévoir les effets pervers qu'une telle mesure pourrait entraîner. On ne doit pas écarter la possibilité de voir les jeunes adopter des moyens de transport plus dangereux que la voiture, comme les cyclomoteurs, ni de voir ces derniers défier la loi. Cette possibilité ne doit pas être sous-estimée, étant donné que, selon une étude récente, 52,8 % des apprentis conducteurs avaient déjà conduit une automobile avant d'avoir atteint l'âge réglementaire, dont plus de 20 % l'ayant fait « souvent »⁴.

³ Ces mesures ont été proposées par le sous-comité de la *Table de la sécurité routière* sur les usagers vulnérables, sous-comité qui s'intéresse notamment aux conducteurs âgés de 16 à 24 ans.

⁴ Guy PAQUETTE, *Profil d'apprentissage de la conduite automobile chez les jeunes du Québec*, ministère des Transports du Québec, octobre 2005, 260 p.

Reporter à 18 ans l'âge minimal pour l'obtention d'un premier permis de conduire repousserait également de deux ans toutes les étapes successives. La période d'apprentissage se terminerait maintenant au plus tôt lors du 19^e anniversaire et le permis probatoire ne pourrait être obtenu qu'à 21 ans. De plus, le permis de plein droit n'en serait pas vraiment un pour les jeunes de 21 à 24 ans, puisqu'il faudrait atteindre son 25^e anniversaire pour avoir les mêmes privilèges que les conducteurs « adultes » quant à la consommation permise d'alcool et les points de démerite.

2. À PROPOS DES JEUNES ET DE LA CONDUITE DE NUIT...

D'abord, le CPJ se positionne clairement contre la proposition d'interdire la conduite de nuit pour les conducteurs âgés de moins de 21 ans. Selon le CPJ, une telle interdiction serait disproportionnée, discriminatoire, peu efficace, difficilement applicable, en plus d'entraîner de nombreux inconvénients pour les jeunes, leurs familles et leurs employeurs.

Cette mesure serait la plus restrictive de toute l'Amérique du Nord, voire du monde entier. En Ontario, ce ne sont que les apprentis conducteurs qui ne peuvent circuler entre minuit et 5 heures du matin. En Nouvelle-Écosse, les détenteurs de permis probatoire ont la même restriction, mais aucun critère d'âge n'est appliqué⁵. À notre connaissance, aucune autre province n'interdit la conduite de nuit. Aux États-Unis, une quinzaine d'États imposent de tels couvre-feux qui se limitent, dans l'immense majorité des cas, aux moins de 18 ans, parfois même seulement aux jeunes de 16 ans, voire aux 15 ans, étant donné que la majorité des États permettent à des jeunes de moins de 15 ans d'obtenir un permis d'apprenti conducteur⁶. C'est pourquoi le CPJ estime qu'interdire la conduite de nuit pour tous les conducteurs de moins de 21 ans serait une mesure disproportionnée.

Il est vrai que de nombreux accidents impliquant les jeunes conducteurs novices surviennent la nuit. Une étude de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) révèle en effet que ce sont les conducteurs de 16 ans qui sont le plus susceptibles de subir des accidents de nuit. S'il est vrai que, selon de nombreuses études, les administrations qui ont interdit la conduite de nuit pour les nouveaux conducteurs ont noté une amélioration de leur bilan routier,⁷ d'autres études en arrivent à des conclusions moins tranchées. C'est le cas d'une étude australienne qui a comparé le bilan des États américains qui imposent un tel couvre-feu et ceux qui ne le font pas. Selon cette étude, qui prend en compte une multitude de variables, il n'y a pas de lien significatif entre le taux d'accidents des jeunes et l'existence d'un couvre-feu⁸.

⁵ Voir le site Web <http://www.gov.ns.ca/snsmr/rmv/licence/gradlic.asp>.

⁶ Dans 7 États, il est possible de l'obtenir à 14 ans, alors que dans 34 États, on peut l'obtenir à 15 ans. Les jeunes doivent attendre leur 16^e anniversaire avant de pouvoir détenir un permis d'apprenti conducteur dans seulement 10 États (Kentucky, Massachusetts, New Hampshire, Pennsylvanie, New York, Connecticut, District de Columbia, New Jersey, Rhode Island et Utah). <http://golocalnet.com/drivingage>.

⁷ Voir, par exemple, le rapport de l'OCDE, *Young Drivers : the Road to Safety, 2006* ainsi que celui de la AAA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY, *Reducing the Crash Risk for Young Drivers*, qui compare l'Oregon et l'Ontario.

⁸ Greg SMITH, *License To Drive: Young Drivers And Nighttime Curfews In Australia*. <http://dspace.anu.edu.au/bitstream/1885/42666/1/PDP04-10.pdf>. Selon l'auteur, ces résultats étonnants s'expliquent de deux façons : d'une part, les programmes d'interdiction de conduite de nuit sont de valeur fort différente : certains sont mal conçus et n'obtiennent pas les résultats escomptés. Par exemple, les couvre-feux commencent souvent trop tard pour être réellement

Par ailleurs, il est constaté que conduire de nuit est dangereux pour tous les conducteurs, peu importe l'âge. En effet, la même étude de l'OMS révèle que le risque d'accident est multiplié par quatre pour les conducteurs de 20 à 44 ans⁹. Faudrait-il pour autant interdire à un conducteur de 42 ans de conduire une fois la nuit tombée? Selon le CPJ, interdire la conduite de nuit pour les moins de 21 ans serait discriminatoire.

Le simple bon sens indique qu'une telle mesure serait difficilement applicable. Une étude menée au Kentucky en arrive aux mêmes conclusions : la mise en application d'un tel couvre-feu était fort problématique pour les corps policiers, d'un point de vue tant pratique que légal. Selon cette étude, le fait d'avoir arrêté un véhicule pour vérifier si le conducteur avait le droit de rouler de nuit pouvait prêter le flanc à des contestations judiciaires si d'autres charges étaient portées, par exemple la présence d'alcool dans le véhicule ou la conduite en état d'ébriété. Conséquemment, les policiers interrogés n'avaient jamais ou très peu souvent procédé à de tels contrôles, sauf dans les comtés où des couvre-feux pour les jeunes ont force de loi¹⁰. En bref, pour que les policiers puissent appliquer efficacement une telle mesure à la grandeur du Québec, l'expérience du Kentucky nous indique que l'Assemblée nationale devrait imposer un couvre-feu pour les jeunes mineurs et ramener l'âge de la majorité légale à 21 ans. Tout un programme!

En revanche, des études canadiennes révèlent que les parents sont les mieux placés pour surveiller et contrôler les interdictions de conduite de nuit chez leurs adolescents¹¹. Selon l'étude de l'AAA, les parents de Colombie-Britannique étaient même plus nombreux à exiger de leurs enfants qu'ils ne conduisent pas durant la nuit que ceux de l'Oregon, même si la province canadienne n'imposait pas de couvre-feu, contrairement à l'État américain!¹²

Une étude de l'Union européenne avance également qu'il est préférable d'implanter sur la base du volontariat des mesures visant à convaincre les jeunes de restreindre leurs parcours nocturnes. En effet, une interdiction de conduire la nuit risque d'avoir peu d'effet sur les comportements des jeunes à risque, non seulement parce qu'elle est difficile mettre en application, mais aussi parce qu'elle est peu acceptable socialement. Une mesure coercitive qui est difficilement applicable et qui n'est pas acceptée par l'entourage des jeunes aura peu d'impact. En revanche, la sensibilisation au risque que constitue la conduite de nuit ainsi que

effectifs : la plupart des accidents de nuit ont lieu en fin de soirée alors que les couvre-feux ne commencent qu'à minuit. D'autre part, certains États, où de telles interdictions n'ont pas été promulguées, ont mis en place d'autres types de programmes qui peuvent atteindre les mêmes objectifs par des moyens différents. On mentionne dans d'autres études des mesures incitatives de la part d'assureurs, une supervision parentale accrue ou d'autres mesures de prévention.

⁹ ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève, 2004, p.79. http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en.

¹⁰ Steenbergen et al, « Kentucky's graduated drivers licensing program for young drivers : barriers to effective local implementation » *Injury Prevention* (2001) no.7, p. 288. <http://ip.bmijournals.com/cgi/reprint/7/4/286>.

¹¹ Se référer aux travaux de DR MAYHEW et al, « Graduated Licensing in Ontario : a Survey of Parents », *Journal of Traffic Medicine* (1999) vol. 27, no. 3-4, p.71-80.

¹² AAA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY, *op. cit*, p. 169.

la mise en place de programmes incitatifs représentent probablement de meilleures façons d'agir sur les attitudes à la base de ces comportements¹³.

3. ZÉRO ALCOOL JUSQU'À 25 ANS

Tous en conviennent : l'alcool au volant est un fléau. C'est pourquoi le Québec a adopté, depuis de nombreuses années et avec un succès véritable, une approche à la fois préventive et coercitive. En effet, grâce aux campagnes de sensibilisation musclées et à la sévérité des peines prévues par le code criminel, les conducteurs sont conscients des risques énormes que la conduite en état d'ébriété constitue pour eux-mêmes, leurs proches et les autres. Parmi les conséquences individuelles, la possibilité de perdre son permis et d'avoir un dossier criminel occupe une place importante.

Une des propositions soumises à la Table de la sécurité routière est de prolonger l'interdiction complète d'avoir consommé de l'alcool à tous les conducteurs âgés de moins de 25 ans. Cette interdiction s'applique à l'heure actuelle seulement pour les détenteurs de permis probatoire. Cette proposition peut certes être qualifiée d'extrême : elle va encore plus loin que les recommandations de l'organisme MADD¹⁴ qui fait campagne afin que le « zéro alcool » soit applicable pour tous les conducteurs de moins de 21 ans. Cette proposition est également plus restrictive que les lois américaines qui interdisent l'alcool aux moins de 21 ans. De l'avis du CPJ, une interdiction complète d'alcool pour les jeunes conducteurs de moins de 25 ans n'inciterait pas les jeunes conducteurs à adopter une approche responsable quant à la consommation d'alcool.

Le CPJ juge qu'un tel type de mesure, en voulant bien faire, risque plutôt d'infantiliser les jeunes et d'envoyer un message selon lequel la société ne réalise pas que l'immense majorité des jeunes est capable d'agir de façon responsable quant à la consommation d'alcool et la conduite automobile. Le CPJ estime qu'une telle approche est en contradiction avec la volonté de responsabiliser les jeunes quant à la consommation modérée et responsable d'alcool, comme le propose notamment les campagnes d'*Éduc' alcool*.

¹³ *Rapport DAN de l'Union européenne : Description et analyse des mesures post permis relatives aux conducteurs novices*, p. 230. http://www.inserr.org/securite_routiere/documents/2000-DAN.pdf.

¹⁴ MOTHERS AGAINST DRUNK DRIVING, *Youth and Impaired Driving in Canada* : Opportunities for Progress.

DEUXIÈME PARTIE : LES PROPOSITIONS DU CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE

Prises isolément, certaines des mesures proposées sont fort difficiles à accepter, notamment en raison du traitement différencié qu'elles réservent aux conducteurs novices en fonction de leur âge. Mais le scénario proposé devient encore plus inacceptable si on considère l'effet combiné de ces mesures. Si ces dernières étaient appliquées telles quelles, le Québec se retrouverait à faire l'expérience d'un modèle hybride d'accès à la conduite automobile qui combinerait les éléments les plus coercitifs des systèmes nord-américains (l'accès graduel à la conduite et les couvre-feux) et des systèmes européens (avec un accès plus tardif à la conduite).

Il est vrai que de nombreux États américains ou provinces canadiennes imposent des restrictions comparables à ce qui est proposé pour les jeunes conducteurs, notamment quant à la conduite de nuit. Par ailleurs, dans certains pays européens, les jeunes ne peuvent pas conduire avant 18 ans. Dans ces pays, la densité de population et l'accès aux transports collectifs sont toutefois incomparablement plus élevés qu'au Québec.

Le CPJ admet qu'il peut être intéressant de tenter de faire la synthèse des approches européennes et nord-américaines en matière de sécurité routière : mais encore faut-il considérer les réalités géographiques, sociales et économiques qui entourent la conduite automobile pour les jeunes. De plus, il ne faut pas se limiter aux seuls éléments contraignants, qui ont le double désavantage de pénaliser la grande majorité des jeunes qui ne sont pas plus dangereux que les conducteurs plus expérimentés, sans pour autant garantir qu'ils auront un réel impact sur les conducteurs à risque.

Le Conseil propose une autre approche, basée prioritairement sur l'éducation et la prévention. Ceci n'exclut pas qu'il faille également agir de façon coercitive et répressive, dans certains cas particuliers. C'est pourquoi le CPJ propose à la Table de la sécurité routière d'étudier sérieusement les mesures suivantes, selon une approche en cinq étapes, soit :

A gir en amont
B onifier la période d'apprentissage
C ontrôler et maîtriser des situations de circulation : l'examen pratique
D eux ans de probation, pour tous les conducteurs novices
E nfin, un permis de plein droit

AGIR EN AMONT : L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUT AU LONG DE LA VIE

L'apprentissage de la sécurité routière ne doit pas débuter avec le premier examen théorique à 16 ans. Dans un premier temps, les parents doivent sensibiliser leurs enfants à la sécurité routière. Cela fait partie de l'éducation. Dans certains cas, les parents ne sont pas en mesure de remplir ce rôle.

Il est donc important que la communauté, incluant l'école, joue elle aussi son rôle en la matière. On enseigne aux jeunes enfants à respecter les feux de circulation ou les consignes des brigadiers scolaires quand ils traversent la rue. On leur indique aussi les comportements sécuritaires à adopter en sortant de l'autobus scolaire. De la même façon, les élèves plus âgés doivent être sensibilisés bien avant qu'ils puissent prendre le volant aux rudiments de la sécurité routière.

Il serait souhaitable d'inclure de telles notions dans les différentes matières, ce qui pourrait prendre la forme d'exercices à propos des distances de freinage en mathématiques, par exemple. Ou encore, des discussions à propos des attitudes au volant dans les cours d'enseignement moral. Mais la sécurité routière passe également par une utilisation plus rationnelle des véhicules automobiles. Il est donc souhaitable d'inciter les jeunes à adopter de saines habitudes de vie, incluant l'utilisation de transports actifs, soit la marche et la bicyclette. Sans compter que ces modes de transport ne sont pas seulement bénéfiques pour les jeunes eux-mêmes, mais aussi pour l'environnement... ce qui en fait un sujet fort intéressant pour les cours de sciences naturelles.

Ces quelques exemples illustrent bien le fait que la sécurité routière pourrait occuper une plus grande place, notamment à l'école secondaire. Nul besoin, pour ce faire, de bousculer les cases horaires déjà bien remplies : la sécurité routière s'intègre fort bien dans de nombreuses matières. Et pour réussir, cette sensibilisation doit également déborder les murs de l'école.

Le gouvernement a proclamé 2007 l'Année de la sécurité routière au Québec. À cet égard, le CPJ estime que la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) devrait intensifier ses campagnes d'information, de promotion et de prévention à l'endroit de la population en général, en ciblant tout particulièrement les jeunes.

1. Le CPJ recommande au gouvernement du Québec de réaliser une campagne générale de sensibilisation à la sécurité routière, qui ciblerait, notamment, les futurs conducteurs et les conducteurs novices.

Cette campagne pourrait notamment mettre l'accent sur la conduite économique. En effet, si les jeunes conduisent de façon plus économique¹⁵, les conséquences positives seront multiples : la durée de vie du véhicule et les frais d'utilisation du véhicule seront moindres, les

¹⁵ Notamment en évitant les accélérations et freinages brusques ainsi que d'allonger inutilement les parcours ou de conduire pour le simple plaisir.

émissions polluantes et les nuisances sonores seront réduites, et, enfin, les risques d'accident seront grandement réduits.

De plus, le CPJ estime que la promotion de la sécurité routière va de paire avec la promotion et le soutien aux transports actifs et collectifs. Contrôler le nombre de véhicules circulant sur les routes pourrait avoir un effet positif majeur sur la sécurité routière, en plus de contribuer à l'amélioration de l'environnement et de la santé publique. En conséquence :

2. Le CPJ recommande au gouvernement du Québec de soutenir le développement des transports collectifs et des transports actifs et d'en faire la promotion.

Enfin, les moyens financiers de l'industrie automobile étant énormes :

3. Le CPJ recommande au gouvernement du Québec de mieux encadrer les attitudes transmises par la publicité sur les véhicules, à l'exemple de la recommandation de la conférence européenne des ministres des transports¹⁶.

Il sera possible, de cette façon, d'éviter que la campagne de sensibilisation gouvernementale ne soit pas ouvertement contredite par d'autres campagnes publicitaires qui feraient la promotion d'attitudes contraires à la sécurité routière.

¹⁶ Voir la *Résolution no. 56 sur la publicité nuisible à la sécurité routière*, <http://www.cemt.org/resol/safety/safe56f.pdf>.

BONIFIER LA PÉRIODE D'APPRENTISSAGE

En ce moment, une personne âgée d'au moins 16 ans peut obtenir un permis d'apprenti conducteur, à la condition qu'elle passe avec succès un examen théorique¹⁷. Ce permis donne le droit à son détenteur de conduire un véhicule à condition que l'accompagnateur possède un permis de plein droit. Cet accompagnateur doit superviser l'apprentissage pratique de la conduite de l'apprenti conducteur. En règle générale, la période d'apprentissage doit durer un minimum de 12 mois. Elle peut en ce moment être ramenée à huit mois à condition que l'apprenti conducteur ait suivi avec succès un cours pratique auprès d'une école de conduite reconnue. À la fin de cette période, l'apprenti conducteur qui réussit un examen pratique obtient un permis probatoire, s'il est âgé de moins de 25 ans ou un permis de plein droit, s'il est âgé de 25 ans ou plus.

Pour le CPJ, le permis de conduire à 16 ans représente bien plus qu'un rite de passage. Conduire est une nécessité pour un grand nombre de jeunes qui doivent poursuivre des études collégiales ou travailler.

Il faut cependant s'assurer que les jeunes qui obtiennent un permis d'apprenti conducteur possèdent réellement les connaissances théoriques minimales pour conduire un véhicule de façon sécuritaire. Actuellement, de nombreuses écoles de conduite offrent des cours théoriques optionnels de 12 heures.

Étant donné que les candidats qui échouent à l'examen théorique sont plus susceptibles de devenir des conducteurs « à risque » :

4. Le CPJ recommande à la SAAQ d'imposer six heures de cours théoriques aux candidats qui échouent à leur examen théorique avant qu'ils ne puissent passer cet examen à nouveau.

Quant à la durée de la période d'apprentissage, le Conseil partage entièrement l'opinion émise par la Table de la sécurité routière. Le CPJ propose de retirer la disposition actuelle qui permet de raccourcir la durée de l'apprentissage pour ceux qui ont suivi des cours pratiques.

5. Le CPJ recommande que la période d'apprentissage dure au minimum douze mois pour tous.

Par ailleurs, le Conseil estime que les cours pratiques de conduite sont utiles et permettent au nouveau conducteur de vivre des situations de conduite supervisée par un professionnel reconnu par la SAAQ.

¹⁷ En plus de passer un test de la vue et de fournir un consentement des parents dans le cas d'un mineur.
http://www.saaq.gouv.qc.ca/permis/apprenti_auto/comment.html

6. Le CPJ recommande de rendre obligatoire le cours pratique de conduite pour l'obtention du permis probatoire.

Ces cours de conduite doivent être revus en profondeur et ne plus se limiter à préparer les conducteurs novices en vue de leur examen pratique. Une façon d'améliorer le contenu des cours de conduite est de faire en sorte que les élèves soient confrontés à des situations difficiles, et ce, en toute sécurité.

7. Le CPJ recommande à la SAAQ, en collaboration avec ses partenaires, de revoir et d'améliorer le contenu des cours de conduite afin que ceux-ci soient axés non seulement sur les techniques de conduite, mais également sur la maîtrise de situations de conduite et, plus particulièrement, l'évaluation correcte des risques.

Afin de pouvoir simuler des situations difficiles, le CPJ recommande également de continuer à soutenir l'expertise québécoise en simulation de conduite et de favoriser l'utilisation de telles simulations par les écoles de conduite.

Par ailleurs, la période d'apprentissage ne doit pas simplement être une période d'attente. À cet égard, il faut faire en sorte que l'apprenti conducteur acquière une expérience pertinente de conduite. Les parents ou les autres accompagnateurs doivent mieux superviser la période d'apprentissage de la conduite automobile de l'apprenti conducteur.

8. Le CPJ recommande qu'un nombre minimal d'heures de conduite supervisées soit spécifié dans le *Guide de l'accompagnateur — véhicule de promenade*. Le CPJ recommande également que l'apprenti conducteur tienne à jour un registre de ses heures de conduite, attesté par son ou ses accompagnateurs.

Ce registre devra être remis aux autorités compétentes avant l'examen pratique de conduite. Cette nouvelle obligation aura également pour objectif de responsabiliser davantage les accompagnateurs. En effet,

Seulement 5,0 % (2/40) des accompagnateurs ont éprouvé le besoin de se préparer à leur nouveau rôle. Cette préparation s'est généralement limitée à se procurer le Guide de l'accompagnateur. Ceux dont les apprentis suivent des cours se sentent moins responsables et ils n'estiment pas nécessaire de se préparer de manière particulière. L'usage du Guide de l'accompagnateur n'est d'ailleurs pas très répandu : 50 % l'avaient déjà vu, 25 % l'ont lu et seulement 7,5 % l'ont utilisé. Aucun des accompagnateurs résidant dans une petite municipalité n'avait vu le Guide auparavant. Il faut noter que, parmi les accompagnateurs qui ne le connaissaient pas, 25 % auraient aimé en avoir disposé.¹⁸

¹⁸ Guy PAQUETTE, *op. cit.*, p. 238.

CONTRÔLER SON VÉHICULE ET MAÎTRISER DES SITUATIONS DE CIRCULATION : LE PREMIER EXAMEN PRATIQUE DE CONDUITE

La réussite d'un examen pratique de conduite est déjà nécessaire afin d'obtenir un permis probatoire. Il y a toutefois lieu de revoir certaines modalités entourant cet examen afin d'en assurer l'homogénéité.¹⁹ En effet, les exigences requises varient parfois selon les régions.

9. Le CPJ recommande donc à la SAAQ de s'assurer que le niveau de difficulté des examens pratiques soit comparable d'une région à l'autre.

De plus, un candidat qui échoue à son examen pratique doit actuellement attendre 21 jours avant de le reprendre. De l'avis du CPJ, il serait pertinent de rallonger la durée du permis probatoire pour le conducteur novice qui ne l'obtient pas au premier examen, mais qui le repasse avec succès plus tard.

10. Le CPJ recommande que le permis probatoire des conducteurs qui ont échoué à un premier examen pratique soit prolongé de trois mois.

¹⁹ *Ibid*, p. 254.

DEUX ANS DE PROBATION POUR TOUS LES CONDUCTEURS NOVICES

En ce moment, la durée du permis probatoire est fixée à 24 mois ou jusqu'à l'âge de 25 ans, selon la première des deux échéances. Pendant cette période, des sanctions spécifiques s'appliquent en cas de délit. Dès que quatre points d'inaptitude ont été accumulés, le titulaire voit son permis être suspendu pendant trois mois. La durée du permis probatoire est ainsi prolongée d'une durée équivalente.

Pour le titulaire d'un permis probatoire, il est interdit de conduire après avoir consommé de l'alcool. En cas d'infraction, une amende de 300 \$ à 600 \$ est prévue. Quatre points d'inaptitude sont également inscrits au dossier de conduite, entraînant la suspension du permis pour trois mois²⁰.

11. Le CPJ recommande d'ajouter des mesures de réhabilitation, par exemple, des stages pratiques obligatoires, une évaluation des attitudes par rapport à la conduite et des traitements, si besoin, pour les détenteurs de permis probatoires qui ont perdu tous leurs points.

Dans certains pays européens, les « Stages de formation psychologique complémentaire du conducteur », ont prouvé leur efficacité dans les cas d'alcool au volant²¹. Ces stages agissent sur les caractéristiques personnelles plutôt que sur les habiletés techniques et sont donc également utiles pour ceux qui font de la haute vitesse. Les coûts seraient à la charge des participants.

ENFIN, UN PERMIS DE PLEIN DROIT!

Le CPJ est en accord avec la proposition soumise à la Table de la sécurité routière selon laquelle le nombre de points d'inaptitude devrait être graduellement augmenté à la suite de l'obtention d'un permis de plein droit.

12. Le CPJ recommande que le nombre de points d'inaptitude des nouveaux conducteurs de plein droit soit d'abord augmenté à neuf points pendant les deux premières années, avant d'atteindre les 15 points qui sont accordés aux conducteurs expérimentés.

²⁰ http://www.saaq.gouv.qc.ca/permis/probatoire_auto.html.

²¹ Avec 50 % moins de récidive en Allemagne et en Autriche pour les contrevenants qui ont suivi de tels stages.

CONCLUSION

La sécurité routière est un sujet d'un grand intérêt pour le Conseil permanent de la jeunesse. En effet, les accidents de la route causent la mort de plusieurs centaines de Québécois chaque année, parmi lesquels les jeunes sont surreprésentés. Des milliers d'autres sont blessés et devront vivre avec des séquelles physiques et psychologiques parfois permanentes. C'est pourquoi le CPJ adhère totalement à la vision zéro et juge lui aussi que chaque mort et chaque blessé sur la route en est un de trop.

Dans ce bref mémoire, le CPJ a voulu, dans un premier temps, exposer son point de vue quant aux diverses propositions soumises à la Table de la sécurité routière concernant les usagers vulnérables que sont les jeunes conducteurs. Dans un deuxième temps, le Conseil propose quelques pistes de solution alternatives.

Selon le CPJ, il faut d'abord mieux sensibiliser les jeunes ainsi que la population tout entière à la sécurité routière. On doit également améliorer la formation des conducteurs novices, mieux accompagner les apprentis conducteurs, hausser significativement les exigences requises pour obtenir un permis de conduire et, finalement, suivre de plus près les conducteurs novices qui commettent des infractions graves.

Finalement, selon le Conseil, il faut que les mesures soient équitables envers les jeunes afin d'en améliorer l'acceptabilité sociale. L'équité, en matière de sécurité routière, cela consiste d'abord à traiter tous les nouveaux conducteurs de la même façon, peu importe l'âge. Mais l'équité, c'est également d'effectuer un meilleur suivi des nouveaux conducteurs afin de mieux cibler ceux qui constituent un risque et d'agir auprès d'eux.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Le CPJ recommande au gouvernement du Québec de réaliser une campagne générale de sensibilisation à la sécurité routière, qui ciblerait, notamment, les futurs conducteurs et les conducteurs novices.

2. Le CPJ recommande au gouvernement du Québec de soutenir le développement des transports collectifs et des transports actifs et d'en faire la promotion.

3. Le CPJ recommande au gouvernement du Québec de mieux encadrer les attitudes transmises par la publicité sur les véhicules, à l'exemple de la recommandation de la Conférence européenne des ministres des transports.

4. Le CPJ recommande à la SAAQ d'imposer six heures de cours théoriques aux candidats qui échouent à leur examen théorique avant qu'ils ne puissent passer cet examen à nouveau.

5. Le CPJ recommande que la période d'apprentissage dure au minimum douze mois pour tous.

6. Le CPJ recommande de rendre obligatoire le cours pratique de conduite pour l'obtention du permis probatoire.

7. Le CPJ recommande à la SAAQ, en collaboration avec ses partenaires, de revoir et d'améliorer le contenu des cours de conduite afin que ceux-ci soient axés non seulement sur les techniques de conduite, mais également sur la maîtrise de situations de conduite et, plus particulièrement, l'évaluation correcte des risques.

Afin de pouvoir simuler des situations difficiles, le CPJ recommande également de continuer à soutenir l'expertise québécoise en simulation de conduite et de favoriser l'utilisation de telles simulations par les écoles de conduite.

8. Le CPJ recommande qu'un nombre minimal d'heures de conduite supervisées soit spécifié dans le *Guide de l'accompagnateur — véhicule de promenade*. Le CPJ recommande également que l'apprenti conducteur tienne à jour un registre de ses heures de conduite, attesté par son ou ses accompagnateurs.

9. Le CPJ recommande donc à la SAAQ de s'assurer que le niveau de difficulté des examens pratiques soit comparable d'une région à l'autre.

10. Le CPJ recommande que le permis probatoire des conducteurs qui ont échoué à un premier examen pratique soit prolongé de trois mois.

11. Le CPJ recommande d'ajouter des mesures de réhabilitation, par exemple, des stages pratiques obligatoire, une évaluation des attitudes par rapport à la conduite et des traitements, si besoin, pour les détenteurs de permis probatoires qui ont perdu tous leurs points.

12. Le CPJ recommande que le nombre de points d'inaptitude des nouveaux conducteurs de plein droit soit d'abord augmenté à neuf points pendant les deux premières années, avant d'atteindre les 15 points qui sont accordés aux conducteurs expérimentés.

ANNEXE

COMPARAISON QUÉBEC-ONTARIO DES SYSTÈMES D'ACCÈS GRADUEL

À LA CONDUITE AUTOMOBILE

LE SYSTÈME D'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE AUTOMOBILE AU QUÉBEC	LE SYSTÈME D'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE AUTOMOBILE EN ONTARIO
1. Examen théorique (16 ans minimum)	1. Examen théorique (16 ans minimum)
2. Permis d'apprenti conducteur (Durée minimale : 8 mois si cours de conduite, sinon 12 mois) ☒ Conduite supervisée ☒ 4 points seulement ☒ Zéro alcool	2. Permis G1 (apprenti conducteur) (Durée minimale : 8 mois si cours de conduite, sinon 12 mois) ☒ Conduite supervisée ☒ Avertissement après 2 points, convocation à 6 points, suspension à 9 points ☒ Zéro alcool ☒ Interdit de conduire entre minuit et 5 heures ☒ Autoroutes et autres voies rapides interdites
3. Examen pratique	3. Examen pratique G1
4. Permis probatoire si moins de 25 ans (minimum 16 ans et 8 mois) Durée : 24 mois ou jusqu'au 25 ^e anniversaire ☒ 4 points seulement ☒ Zéro alcool	4. Permis probatoire G2 Durée : 12 mois ☒ Avertissement après 2 points, convocation à 6 points, suspension à 9 points ☒ Zéro alcool Moins de 20 ans : un seul passager âgé de moins de 20 ans (6 premiers mois G2), puis 3 passagers après 6 mois. Ne s'applique pas si accompagné d'un conducteur qui possède le permis G assorti de tous les privilèges (avec au moins 4 ans d'expérience de conduite automobile) et qui est assis sur le siège avant ou si les passagers sont des membres de la famille immédiate
	5. Examen pratique G2
5. Permis de conduire normal (minimum 18 ans et 8 mois)	6. Permis de conduire normal (minimum 17 ans et 8 mois)