

CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE

Accès graduel
à la conduite automobile :

Wô les moteurs!

Mémoire portant sur le projet de loi n° 12
modifiant le Code de la sécurité routière

présenté
à la Commission de l'aménagement et des équipements

Août 1996

CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE

Recherche et rédaction :

Marc-André Dowd,
vice-président

Secrétariat :

Danielle Gagnon

Production :

Marc-André Dowd

Révision linguistique :

Martin Matte

Conseil permanent de la jeunesse

875, Grande Allée Est, 3^e étage
Québec (Québec) G1R 5W5

Gouvernement du Québec

Dépôt légal - 1996

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN : 2-550-30529-9

Avant-propos

Chaque année au Québec, environ 100 000 personnes obtiennent avec fierté leur premier permis de conduire. Sur ce nombre, on estime à environ 80 000 le nombre de jeunes âgés entre 16 et 24 ans.

L'accession au permis de conduire représente pour plusieurs jeunes une étape fort importante. On peut presque parler d'un rite de passage. Avec l'autorisation de conduire, le jeune gagne une plus grande autonomie; il n'est plus tributaire de ses parents pour ses déplacements quotidiens. Il se sent responsable aussi, responsable de la sécurité et même de la vie des autres, passagers et conducteurs, avec qui il partage la route. Il a entre ses mains un engin puissant et de grande valeur auquel il doit accorder son attention. Ses parents lui font confiance en lui prêtant l'automobile familiale. L'achat de son propre véhicule devient un projet très motivant. Sans compter que, pour plusieurs jeunes, l'usage d'une automobile constitue un besoin impérieux.

Bref, accorder un permis de conduire à un jeune, c'est beaucoup plus qu'accomplir un acte administratif. C'est intégrer un peu plus ce jeune dans notre société. C'est lui permettre de faire un grand pas vers le statut d'adulte.

C'est pourquoi le Conseil permanent de la jeunesse s'est vivement intéressé aux modifications proposées par le gouvernement en ce qui concerne les conditions d'obtention du permis de conduire. Comme les modifications contenues dans le projet de loi n° 12 touchent d'une façon particulière les jeunes de 16 à 24 ans, le Conseil trouve important de faire part de ses commentaires à la commission parlementaire chargée de l'étude de ce projet de loi, d'autant plus que, selon lui, peu de jeunes sont susceptibles de venir se faire entendre sur ce sujet qui les touche au premier chef.

Dans sa réflexion, le Conseil a bénéficié de l'expertise de M. Claude Dussault, chef du service Études et stratégies en sécurité routière à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Le Conseil tient à le remercier sincèrement pour sa disponibilité et son empressement à lui faire parvenir la documentation pertinente. Des remerciements sont aussi adressés à M^{me} Louise Guimond, adjointe au président-directeur général de la SAAQ.

Sauf indication contraire, les statistiques utilisées dans ce document ont été fournies par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Introduction

Les modifications proposées au Code de la sécurité routière dans le projet de loi n° 12 sont nombreuses et importantes. Il s'agirait de la plus large réforme de ce code depuis 1990.

Les sujets touchés sont variés : accès graduel à la conduite, conduite durant une sanction, conduite avec facultés affaiblies, déréglementation de l'enseignement de la conduite automobile, programme d'antidémarrateurs, programme d'entretien préventif.

Dans ce mémoire, le Conseil a fait le choix de ne traiter que de l'accès graduel à la conduite. Il s'agit d'une question qui touche d'une façon directe les 16-24 ans, une partie importante de la jeunesse représentée par le Conseil.

Les autres propositions contenues dans le projet de loi auront un effet sur tous les conducteurs, y compris les jeunes. Mais la plupart de ces mesures visent d'une façon plus précise les conducteurs difficiles à contrôler (conduite durant une sanction ou avec facultés affaiblies) et touchent une minorité de personnes, contrairement aux dispositions concernant l'accès graduel à la conduite qui visent tous les nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans.

Sur cette question de l'accès graduel à la conduite, nous ferons, dans un premier temps, un résumé des dispositions du projet de loi n° 12 touchant les jeunes . En deuxième partie, nous nous interrogerons sur l'application du nouveau régime aux jeunes filles et aux jeunes âgés de 20 à 24 ans.

Nos commentaires porteront ensuite sur les quatre points suivants :

- A) Tolérance zéro pour l'alcool au volant.**
- B) Sévérité excessive du régime de points d'inaptitude à l'égard des nouveaux conducteurs de 16-24 ans.**
- C) Un effet pervers du régime proposé.**
- D) Une image négative de tous les jeunes.**

Nous concluons ensuite en présentant les recommandations du Conseil permanent de la jeunesse.

Première partie

Résumé des dispositions touchant les jeunes

Abandon des cours de conduite obligatoire

Depuis 1983, toute personne qui postule pour un premier permis de conduire doit suivre un cours de conduite automobile¹. L'obligation de suivre le volet théorique de cette formation a été abolie par le gouvernement en mars 1991.

S'appuyant sur le fait que la recherche des dernières années a démontré que les cours de conduite n'ont pas d'effets mesurables sur le bilan routier², le projet de loi n° 12 vient proposer d'abolir, à son tour, l'obligation de suivre un cours de conduite, volet pratique, pour obtenir un permis³.

Cette disposition affecte donc les jeunes qui postulent pour un premier permis de conduire.

¹ Article 65.1, *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-234-2.

² SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Code de la sécurité routière. Synthèse des modifications proposées*. «La déréglementation de l'enseignement de la conduite automobile et l'abandon des cours de conduite obligatoires», 8 mai 1996.

³ Article 11, projet de loi n° 12.

Accès graduel à la conduite

Le processus d'accès au permis de conduire régulier est transformé. Il s'agit de l'élément majeur qui touche les 16-24 ans dans le projet de loi.

Dans une première étape, tout nouveau conducteur, quel que soit son âge, devra détenir un *permis d'apprenti-conducteur* pendant une période de 12 mois.

Les restrictions particulières du permis d'apprenti-conducteur sont les suivantes :

Accompagnement obligatoire :

- ▶ Lorsqu'il est au volant, l'apprenti-conducteur doit être accompagné d'une autre personne, en état de conduire et qui détient un permis de conduire valide depuis au moins deux ans⁴.

Taux d'alcoolémie :

- ▶ Interdiction absolue d'avoir une présence d'alcool dans l'organisme lors de la conduite automobile (0 mg d'alcool/100 ml de sang)⁵.

Points d'inaptitude :

- ▶ Un maximum de quatre points d'inaptitude seront tolérés pendant cette période d'un an. Au-delà de cette limite, le permis d'apprenti-conducteur sera suspendu pour trois mois.

Le projet de loi prévoit cependant que le nouveau conducteur qui a suivi un cours de conduite voit sa période réglementaire d'apprenti-conducteur réduite de 12 à 8 mois.

⁴ Article 18, projet de loi n° 12.

⁵ Article 51, projet de loi n° 12.

Les changements par rapport à la situation actuelle sont notables. En effet, le régime en vigueur prévoit une période d'apprenti-conducteur d'une durée de trois mois.

Les restrictions actuelles sont moins draconiennes :

Accompagnement obligatoire :

- ▶ Même exigence concernant la conduite accompagnée, sauf qu'il n'est pas exigé que l'accompagnateur ait un permis valide depuis au moins deux ans⁶.

Taux d'alcoolémie :

- ▶ Interdiction d'avoir une présence d'alcool dans le sang supérieure à 80 mg d'alcool/100 ml de sang (seuil s'appliquant à tous les conducteurs⁷).

Points d'inaptitude :

- ▶ Un maximum de 10 points d'inaptitude tolérés⁸.

Présentement, après le permis d'apprenti-conducteur, le nouveau conducteur obtient un permis probatoire pour une période de deux ans⁹.

La seule différence entre ce permis et le permis régulier réside dans le fait qu'un maximum de 10 points d'inaptitude est toléré dans le cas du permis probatoire. Ce seuil grimpe à 15 avec l'obtention du permis de conduire régulier.

⁶ Article 191.2, *Code de la sécurité routière* et article 5, *Règlement sur les points d'inaptitude*, c. C-24.2, r. 4.001.

⁷ Article 99, *Code de la sécurité routière*.

⁸ Article 253b), *Code criminel*.

⁹ Article 122, *Code de la sécurité routière*.

Le projet de loi n° 12 vient changer cet état de faits.

Une discrimination fondée sur l'âge est créée. Le projet établit en fait deux catégories : les nouveaux conducteurs âgés de 16 à 24 ans et les nouveaux conducteurs de 25 ans et plus.

Pour ces derniers, après le permis d'apprenti-conducteur, l'étape du permis probatoire est éliminée. Ils obtiennent directement leur permis de conduire régulier. Ils peuvent donc accumuler impunément jusqu'à 15 points d'inaptitude et un taux d'alcoolémie ne dépassant pas 80 mg d'alcool/100 ml de sang sera toléré lors de la conduite.

Pour les 16-24 ans, la partie est moins facile. Le permis de conduire probatoire est maintenu pour eux pendant une période de deux ans¹⁰ ou jusqu'à l'âge de 25 ans, selon la première éventualité. De plus, les restrictions de ce permis sont resserrées :

Taux d'alcoolémie :

- ▶ Interdiction absolue d'avoir une présence d'alcool dans le sang lors de la conduite automobile¹¹.

Points d'inaptitude :

- ▶ Un maximum de quatre points d'inaptitude est toléré. Au-delà de ce seuil, il y a suspension du permis probatoire.

Le tableau suivant résume la situation :

¹⁰ Article 12, projet de loi n° 12.

¹¹ Article 51, projet de loi n° 12.

Accès graduel à la conduite automobile

Régime actuel	Régime proposé par le projet de loi n° 12
Première étape Permis d'apprentissage	
Applicable à tous les nouveaux conducteurs pour trois mois .	Applicable à tous les nouveaux conducteurs pour 1 an (8 mois, si un cours de conduite a été suivi).
Conduite accompagnée obligatoire.	Conduite accompagnée obligatoire. Le conducteur accompagnateur doit avoir son permis valide depuis au moins deux ans.
Taux maximum d'alcoolémie toléré de 80 mg d'alcool/100 ml de sang .	Taux maximum d'alcoolémie toléré de 0 mg d'alcool/100 ml de sang .
Un maximum de 10 points d'inaptitude toléré.	Un maximum de 4 points d'inaptitude toléré.
Deuxième étape Permis probatoire	
Applicable à tous les nouveaux conducteurs pendant deux ans .	Applicable aux seuls nouveaux conducteurs âgés de 16 à 24 ans pendant deux ans .
Taux maximum d'alcoolémie toléré de 80 mg d'alcool/100 ml de sang .	Taux maximum d'alcoolémie toléré de 0 mg/100 ml de sang .
Un maximum de 10 points d'inaptitude toléré.	Un maximum de 4 points d'inaptitude toléré.
Troisième étape Permis régulier	
Taux maximum d'alcoolémie toléré de 80 mg d'alcool/100 ml de sang .	Taux maximum d'alcoolémie toléré de 80 mg d'alcool/100 ml de sang .
Un maximum de 15 points d'inaptitude toléré.	Un maximum de 15 points d'inaptitude toléré.

Deuxième partie

Une discrimination envers les jeunes de 16 à 24 ans

Les nouvelles dispositions sont justifiées, selon la Société d'assurance automobile du Québec, par le fait que les nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans constituent un groupe particulièrement à risque d'être impliqués dans un accident avec blessés.

Taux d'accidents avec dommages corporels par 1 000 conducteurs 1989-1993

EXPÉRIENCE DE CONDUITE						
Âge	- de 1 an	1 an	2 ans	3 ans	4 ans	5-9 ans
16-24	36	30	26	25	23	22
25-64	40	27	20	16	13	13
65 et +	36	25	19	14	10	8

Le tableau précédent montre que, durant la première année de conduite, quel que soit l'âge du conducteur, les taux d'accidents sont très élevés. Cette situation justifierait, selon la SAAQ, l'imposition du permis d'apprenti-conducteur à *tous* les nouveaux conducteurs pendant une période d'un an.

Dès la deuxième année de conduite, les taux d'accidents des 25 ans et plus baissent plus rapidement que ceux des 16-24 ans. Cela justifie, selon la SAAQ, l'imposition d'un permis probatoire s'appliquant uniquement aux 16-24 ans.

La surreprésentation des jeunes de 16-24 ans en matière d'infractions vient renforcer ce constat. Ce groupe d'âge constitue 13 % des titulaires de permis et commet 25 % des infractions au Code de la sécurité routière et 23 % de celles au Code criminel.

À prime abord, ces chiffres peuvent paraître convaincants. Néanmoins, il faut y regarder à deux fois avant de se laisser séduire par l'argumentaire qui nous est servi.

L'inclusion de deux clientèles particulières, à savoir les jeunes femmes et les jeunes âgés de 20 à 24 ans, dans le nouveau régime de permis probatoire, mérite que nous nous interroguions sur elle.

A) Les jeunes femmes

Le régime du permis probatoire est imposé aux jeunes de 16-24 ans à cause de leur surreprésentation dans les accidents avec blessés.

Il est alors intéressant que nous regardions la répartition par sexe sur ce sujet.

Taux d'accidents avec dommages corporels par 1 000 titulaires de permis 1994

Âge	Hommes	Femmes
16-19	40	22
20-24	29	14
25-34	19	10
35-44	15	8

Il est étonnant qu'on assujettisse les nouvelles conductrices de 20-24 ans à des conditions très strictes pendant trois ans, alors qu'elles ont moins d'accidents avec dommages corporels que les hommes de 25 à 44 ans. Cela est d'autant plus vrai que les hommes de cet âge ont, en moyenne, plus d'expérience de conduite que les femmes de 16-24 ans.

Cependant, entre les deux sexes, la différence de kilométrage parcouru est significative. En effet, en 1986, on estimait que les femmes parcouraient deux fois moins de kilomètres que les hommes.

Ainsi, en réalisant une comparaison par sexe à kilométrage égal, nous obtenons :

**Taux d'accidents avec dommages corporels
par 10 000 kilomètres parcourus
1985-1986**

Âge	Hommes	Femmes
16-24 ans	27,64	21,83
25-64	9,24	9,97
65 et +	12,90	13,09

À ces conditions, le taux des femmes se compare alors sensiblement à celui des hommes.

Cependant, il faut être prudent dans l'analyse de ces chiffres. Quels objectifs vise le projet de loi n° 12 avec le permis probatoire ? Si c'est celui de la réduction des risques, il faut regarder les risques réels. Or, les femmes ont beaucoup moins de risques d'être impliquées dans un accident avec dommages corporels que les hommes. Comme nous l'avons vu, les hommes de 25 à 44 ans ont même un plus fort taux que les femmes de 20 à 24 ans. Pourquoi alors pénaliser ces dernières par des conditions nettement plus restrictives ? Le taux à kilométrage égal ne nous est pas d'une grande utilité puisqu'il ne reflète pas la situation réelle.

Si, par contre, c'est sur le comportement des jeunes conducteurs que le projet se fonde pour établir des critères plus sévères, nous soulevons également une objection.

Deux indices permettent de définir objectivement une mauvaise conduite automobile : l'inscription de points d'inaptitude au dossier à la suite d'une infraction au Code de la sécurité routière et la condamnation pour une infraction au Code criminel relativement à la conduite d'un véhicule.

Or, pour ces deux éléments, nous pouvons affirmer que les femmes de 16 à 24 ans affichent un meilleur résultat que les hommes de 25 à 34 ans.

**Nombre de conducteurs ayant commis au moins une infraction
entraînant l'inscription de points d'inaptitude
1994**

Taux par 100 000 titulaires

Âge	Hommes	Femmes
16-19	42 432	12 682
20-24	43 624	13 574
25-34	29 341	9 841
35-44	21 442	7 740

Présumant que les femmes accumulent environ deux fois moins de kilométrage que les hommes (données de 1986), si nous doublons le résultat obtenu du côté des femmes, nous observons que le comportement des femmes de 16 à 24 ans se compare avantageusement à celui des hommes de 25 à 34 ans.

La situation est encore plus marquée en ce qui concerne le nombre d'infractions au Code criminel.

**Nombre de conducteurs ayant commis une infraction
au Code criminel
1989**

Taux par 100 000 titulaires

Âge	Hommes	Femmes
16-19	913	67
20-24	1 320	96
25-34	1 250	133
35-44	991	121

Les chiffres ci-dessus se passent de commentaires.

Sachant que 96 % des infractions au Code criminel dans le tableau ci-dessus sont liées à la conduite avec facultés affaiblies, l'imposition d'une restriction absolue concernant la consommation d'alcool chez les jeunes conductrices est difficile à justifier, eu égard à ces statistiques.

C'est pourquoi le Conseil soulève la question de l'à-propos d'assujettir les jeunes conductrices au régime plus strict du permis probatoire. Ni les risques réels, ni les preuves de leur comportement de conductrices ne militent en faveur de leur inclusion dans ce régime spécial. D'ailleurs, les compagnies d'assurance reconnaissent le fait que les jeunes filles représentent un risque statistique moins élevé lors de l'établissement des primes d'assurance.

B) Les jeunes de 20-24 ans

Le choix de la cohorte des 16-24 ans pour l'imposition du permis probatoire peut aussi être mis en question.

Cette période couvre en fait deux réalités bien distinctes, la fin de l'adolescence et le début de la vie d'adulte. Il y a peu de choses en commun entre le finissant de cinquième secondaire de 16 ans et le jeune bachelier de 23 ans. Il faut comprendre que c'est durant cette période que le processus d'intégration à la société est le plus grand. Le jeune passe de la dépendance envers ses parents à une autonomie relativement complète.

Nous avons fait l'exercice de subdiviser la cohorte des 16-24 ans en deux parties, plus représentatives de la vie des jeunes : les 16-19 ans et les 20-24 ans. Le vingtième anniversaire est en effet vu par plusieurs comme une étape marquante. On n'est plus un *teenager*!

Taux d'accidents avec dommages corporels par 1 000 conducteurs 1989-1993

EXPÉRIENCE DE CONDUITE				
Âge	- de 1 an	1 an	2 ans	3 ans
16-19	37	32	30	33
20-24	33	25	22	22
25-64	40	27	20	16
65 +	36	25	19	14

Les 16-19 ans forment effectivement une cohorte particulière avec de forts taux d'accidents. Cependant, la situation des 20-24 ans se rapproche beaucoup plus de celle des 25-64 ans. Il y a une différence marquée, dans le tableau, entre la ligne des 16-19 ans et celle des 20-24 ans.

En conséquence, le régime spécial du permis probatoire ne devrait viser que les 16-19 ans. À l'instar de leurs aînés, les 20-24 ans devraient obtenir leur permis de conduire régulier après le permis d'apprenti-conducteur.

La Société de l'assurance automobile du Québec postule que le groupe des jeunes de 16 à 24 ans est celui à cibler pour prévenir les accidents sur nos routes. Selon le Conseil, ce groupe d'âge présente des réalités bien différentes et il y a lieu d'effectuer un découpage plus fin.

Troisième partie

Commentaires du Conseil permanent de la jeunesse

A) Tolérance zéro pour l'alcool au volant

Sur le plan de la sécurité routière, les dernières années ont été marquées par des campagnes de publicité fort efficaces orchestrées par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Des slogans comme «*Si tu lâches ton fou, lâche la roue*», «*La vitesse tue*» et bien entendu «*L'alcool au volant, c'est criminel*» ont eu une influence certaine sur la population, en particulier les jeunes.

Les jeunes conducteurs sont devenus conscients de questions comme celle de la conduite avec facultés affaiblies. Comme preuve, les services de raccompagnement du type Nez Rouge ont proliféré dans les cégeps et universités après les partys. L'époque où il était *cool* de prendre le volant après trois ou quatre bières est bel et bien révolue. Les jeunes qui persistent dans ce comportement sont perçus négativement par les autres. Qui plus est, c'est maintenant devenu une responsabilité de s'assurer que son camarade qui est *sur le party* ne partira pas avec sa voiture.

Les statistiques appuient cette perception. De 1990 à 1994, le nombre d'infractions au Code criminel liées à la conduite d'un véhicule (liées à la conduite avec facultés affaiblies dans 96 % des cas)¹² est passé de 1 064 à 803 chez les 16-19 ans et de 3 303 à 2 087 chez les 20-24 ans, soit une diminution de 34 % des infractions en quatre ans

¹² SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier - de 1990 à 1994*, dossier statistique, p. 58.

chez les jeunes de 16-24 ans. En comparaison, la diminution n'était que de 17 % chez les 35-44 ans (1990 : 5 922, 1994 : 4 869) et de 18 % chez les 45-54 ans (1990 : 2 917, 1994 : 2 399).

Le moins que nous puissions dire c'est que les jeunes *«ont compris le message»*.

Il est alors très étonnant de constater qu'en dépit du succès éclatant des campagnes de prévention chez les jeunes, le gouvernement s'apprête à changer totalement de stratégie en adoptant une attitude nettement plus répressive à l'égard des jeunes conducteurs.

L'objectif à poursuivre est celui d'éduquer le nouveau conducteur à adopter un comportement responsable face à l'alcool. Un comportement responsable suppose que soit responsabilisé le conducteur. Or, c'est exactement le contraire qui se produit dans le projet de loi.

L'interdiction absolue d'avoir une trace d'alcool dans l'organisme lors de la conduite automobile prive l'individu de faire des choix et d'acquérir des réflexes qui l'amèneront à être plus responsable. Choisir d'appeler un taxi, de remettre les clés de la voiture à un ami, d'utiliser l'alcootest commercial à la sortie d'un bar, de s'entendre sur la nomination, parmi le groupe, d'un chauffeur désigné, tous reconnaissent qu'il s'agit là de comportements responsables. Il faut cependant acquérir ces comportements.

La mesure proposée est infantilisante et ne tient pas compte du contexte social actuel. Un jeune professionnel de 23 ans, nouveau conducteur, ne pourrait pas prendre une bière lors d'un 5 à 7 et retourner chez lui en voiture! L'alcool est intégré à notre mode de vie. Le grand défi est de gérer la consommation d'une façon qui soit socialement acceptable. Or, nous avons décidé comme société que la norme acceptable d'alcoolémie lors de la conduite automobile était de 0,8 g/l. Pourquoi en serait-il autrement pour les seuls jeunes nouveaux conducteurs ?

Nous ne pouvons qu'appuyer l'interrogation que formule la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse dans son mémoire : «Sur quels facteurs se base-t-on pour conclure que la sécurité du conducteur et du public est plus menacée par un conducteur âgé de 19 ou 23 ans dont le taux d'alcoolémie est de 0,75 g/l, que par un conducteur de 25, 35 ou 50 ans qui atteint ce même taux ? En quoi l'âge intervient-il dans le niveau d'affaiblissement des capacités de conduire¹³ ?»

De plus, la mesure choisie, aucune trace d'alcool dans l'organisme, inquiète. Des traces minimales d'alcool peuvent subsister dans l'organisme plusieurs heures après l'arrêt de la consommation alors que la capacité de conduire n'est en rien affectée. Une interprétation littérale pourrait conduire à des abus lors d'interventions policières. En viendra-t-on à éviter les rince-bouche contenant de l'alcool ou les babas au rhum ? Dans ces conditions, choisir une mesure d'un taux d'alcoolémie inférieur à 20 mg d'alcool/100 millilitres de sang (en vigueur dans plusieurs États américains comme le Maine, le Maryland, l'Ohio et le Vermont)¹⁴ nous semblerait moins dangereux.

Le pari qu'entend relever le gouvernement est qu'après trois ans d'abstinence totale d'alcool lors de la conduite, le jeune conducteur acquière soudainement des réflexes d'autocontrôle quant à sa consommation. Mais où les aura-t-il exercés ? Il est illusoire de penser que l'abstinence totale sera la norme choisie par plusieurs conducteurs après la probation. Nous devons continuer sur la lancée de la sensibilisation qui touche les jeunes droit au but. Tout n'a pas été fait de ce côté. Ne cédon pas à la facilité de la répression.

¹³ COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE. *Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement et des équipements sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de sécurité routière.*

¹⁴ HINGSON, Ralph, et autres. «Effects of lower Legal Blood Alcohol limits for young and Adult Drivers», *Alcohol, Drugs and Driving*, volume 10, numéros 3-4, p. 244.

En fait, le Conseil permanent de la jeunesse constate que la notion de tolérance zéro gagne du terrain lorsqu'il est question des jeunes : Tolérance zéro pour le flânage dans les centres d'achats! Tolérance zéro pour les punks du Carré d'Youville ou du Square Berri! Et maintenant, tolérance zéro pour les jeunes et l'alcool au volant! Les jeunes ont le dos large.

B) Sévérité excessive du régime de points d'inaptitude

Le Conseil souligne également l'extrême sévérité du nouveau régime de points d'inaptitude qui sera appliqué aux nouveaux conducteurs de 16-24 ans.

Nous nous étonnons de la facilité avec laquelle le gouvernement s'engage sur la voie d'un système de *deux poids, deux mesures*.

Les nouveaux conducteurs de 25 ans et plus auront droit à un maximum de quatre points la première année et de 15 points l'année suivante.

De leur côté, les nouveaux conducteurs de moins de 25 ans auront droit d'accumuler un maximum de quatre points d'inaptitude sur une période de trois ans (avec possibilité de regagner les points perdus après deux ans).

Ainsi, après une année d'expérience de conduite, il serait inacceptable pour un jeune de 19 ans d'accumuler cinq points d'inaptitude, alors qu'un homme de 41 ans pourrait, en toute impunité, en cumuler 13!

Le Conseil s'explique mal ce choix de régime à deux vitesses.

Une même infraction est-elle plus grave parce qu'elle est commise par un jeune de 23 ans plutôt que par une femme de 50 ans ?

Pourtant, brûler un stop et faire un excès de vitesse de 25 km/h sur une autoroute, sur une période de deux ans, suffiraient à faire perdre le permis d'un jeune nouveau conducteur. Les mêmes infractions n'entraîneraient pas la même conséquence pour les autres nouveaux conducteurs.

S'il est jugé qu'accumuler plus de quatre points d'inaptitude sur une période de deux ans équivaut à un comportement répréhensible qui mérite la suspension d'un permis de conduire, comment le même régime peut-il accorder jusqu'à un maximum de 15 points d'inaptitude à une grande majorité de conducteurs ?

En pratique, pour les jeunes nouveaux conducteurs, la commission d'une deuxième infraction ordinaire (excès de vitesse, omission de faire un arrêt, etc.) entraînera la perte du permis de conduire probatoire. Nous nous demandons si ce sont les bons conducteurs qui sont visés par cette mesure draconienne. Le nouveau régime causera de nombreuses pertes de permis pour des jeunes conducteurs qui n'ont pas une conduite que nous pouvons qualifier de dangereuse. Qui d'entre nous n'a pas excédé deux fois dans les deux dernières années la limite de vitesse permise sur nos autoroutes ?

Au minimum, le régime de points d'inaptitude devrait être graduel, de façon à atteindre, dans un continuum, le seuil de 15 points après la probation. Par exemple, la première année, pendant la période d'apprenti-conducteur, le nouveau conducteur bénéficie d'un maximum de quatre points. Au début de sa première année de probation, il peut accumuler jusqu'à huit points, au début de sa deuxième année de probation, le maximum autorisé serait de 12 et, l'année suivante, à l'obtention de son permis de conduire régulier, il rejoindrait la norme des 15 points permis.

C) Un effet pervers du régime proposé

Devant le constat d'une surreprésentation des jeunes de 16-19 ans impliqués dans des accidents avec dommages corporels, une stratégie intéressante consiste à ne mettre aucune pression pour que les jeunes postulent très tôt pour leur permis de conduire. Autrement dit, il s'agit, sans coercition, de retarder le plus possible l'accession au permis de conduire de ceux et celles qui n'en n'ont pas besoin.

Si un jeune peut attendre jusqu'à 20 ans avant de prendre son permis de conduire, il représente statistiquement un risque moindre qu'un jeune de 16 ans qui obtient son permis.

Or, la réforme proposée va au contraire mettre une forte pression pour que le jeune postule pour son premier permis le plus tôt possible, dès l'âge de 16 ans.

Le Conseil estime qu'il y a à cela plusieurs raisons :

- ▶ L'exigence de conduite assistée pendant une période d'un an va inciter les parents à se débarrasser de cette restriction à un moment où les besoins de déplacement du jeune sont moindres qu'à la période du cégep. L'introduction de l'exigence que le chauffeur accompagnateur possède son permis depuis plus de deux ans vient renforcer ce fait. En effet, il ne sera plus permis à un jeune qui vient d'obtenir son permis de servir d'accompagnateur à ses amis; ce rôle va donc revenir naturellement aux parents.
- ▶ En région rurale, il est nécessaire pour une majorité de jeunes de bénéficier d'une voiture de façon autonome pour se rendre au cégep. Il n'y a en effet plus de transport scolaire à ce niveau. Or, l'usage quotidien et autonome d'une voiture exige que la période d'apprenti-

conducteur soit passée. Il est inconcevable d'exiger d'un parent qu'il accompagne tous les jours son enfant au cégep. Alors que maintenant plusieurs jeunes obtiennent leur permis de conduire juste avant d'entrer au cégep, dorénavant ces derniers devront devancer d'un an l'obtention de leur permis afin de couvrir la période obligatoire de conduite assistée avant de pouvoir librement bénéficier d'un véhicule.

- ▶ La perspective d'occuper un emploi qui exige l'utilisation d'un véhicule milite en faveur de l'obtention rapide du permis. À l'heure actuelle, avec trois mois de conduite assistée obligatoire, une personne peut rapidement arriver à un usage autonome d'un véhicule. Entre le moment où le projet de postuler un emploi prend forme et l'entrée en fonction, il y a une possibilité réelle d'obtenir son permis. Avec un an de conduite assistée exigée, le permis doit déjà être acquis pour pouvoir postuler l'emploi.

Ces facteurs vont donc inciter les jeunes à prendre leur permis le plus tôt possible, à 16 ans, alors que la société aurait tout avantage à ne pas brusquer ce mouvement. Il s'agit là d'un effet pervers du régime proposé.

D) Une image négative de tous les jeunes

Un amendement au Code de la sécurité routière, introduit par le projet de loi, vient préciser que l'autorisation de conduire n'est accordée qu'aux personnes qui possèdent les compétences et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité du public¹⁵.

Cette précision, en apparence anodine, prend un tout autre sens lorsqu'elle est couplée avec un durcissement très net des conditions imposées aux jeunes nouveaux conducteurs.

L'équation est simple. Dans le projet de loi, les jeunes sont présentés comme un groupe social irresponsable, incapable d'acquérir les attitudes de prudence requises. En conséquence, il faut leur imposer une tolérance zéro concernant l'alcool au volant et ne leur accorder qu'un minimum de points d'inaptitude avant de sévir de manière draconienne.

Or, devons-nous le rappeler, ce n'est qu'une minorité de jeunes qui ont une conduite automobile dangereuse et qui risquent de commettre ou d'entraîner des accidents. En 1994, au total, 525 266 jeunes de moins de 25 ans détenaient un permis de conduire. Sur ce nombre, il y a eu 2 083 révocations de permis pour conduite avec facultés affaiblies. Pourquoi imposer à tous les jeunes un seuil de «zéro alcool», alors que le problème de la conduite avec facultés affaiblies ne touche que 0,5 % des jeunes de cet âge ? Est-ce à dire que nous présumons que les 99,5 % conducteurs restants sont incapables de contrôler leur consommation personnelle ? En 1994, encore une fois, 13 621 jeunes de moins de 25 ans ont été impliqués dans un accident avec dommages corporels, soit 2,6 % des jeunes conducteurs. Il reste que 97,4 % des jeunes conducteurs n'ont pas été impliqués dans un tel type d'accident.

¹⁵ Projet de loi n° 12, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière*, article 8.

À la lecture du projet de loi, se sent l'urgence d'agir. Un groupe d'âge est visé et des mesures exceptionnellement strictes sont prises.

Le Conseil permanent de la jeunesse partage la conviction qu'il faut tout mettre en oeuvre pour réduire les risques sur nos routes. Un accident avec dommages corporels est un accident de trop. Le Conseil ne peut que s'inquiéter, également, de la surreprésentation des jeunes à certains chapitres comme, par exemple, l'inscription de points d'inaptitude au dossier.

Cependant, il faut éviter de stigmatiser tout un groupe social alors que c'est seulement une minorité dans ce groupe qui pose problème.

Les efforts d'éducation qui ont été entrepris doivent être poursuivis et même accrus. Nous avons la preuve statistique qu'ils touchent les jeunes et contribuent à modifier leurs comportements.

Pourquoi ne pas privilégier plutôt une approche qui laisse la chance à tous : un régime qui présume de la maturité des citoyens, y compris les jeunes, un régime qui intervient cependant avec force lorsqu'un conducteur fait défaut de respecter ses obligations légales ? Les nouvelles mesures sur la conduite durant sanction et la conduite avec facultés affaiblies semblent très intéressantes à cet égard, mais elles concernent des conducteurs qui ont démontré leur inaptitude à respecter la sécurité du public. Les jeunes de moins de 25 ans ont commis, comme seul crime, celui d'être né après 1972!

Le Conseil est déçu que le gouvernement s'engage dans la voie d'une discrimination qui ne lui apparaît pas justifiée. Il souhaite que le gouvernement présume de la responsabilité des jeunes de la même façon qu'il fait confiance aux autres citoyens.

En respectant ce principe d'équité, l'immense majorité des jeunes va continuer de démontrer au volant des comportements responsables et à respecter des normes établies par tous (l'alcoolémie avec un maximum de 0,08 par exemple). Ainsi, les 16-24 ans ne se verront pas imposer un régime infantilisant conçu pour prévenir les excès d'une minorité de conducteurs difficiles à éduquer comme à corriger.

Quatrième partie

Recommandations du Conseil permanent de la jeunesse

À la lumière des commentaires énoncés dans ce mémoire, le Conseil permanent de la jeunesse recommande :

- a) **De ne pas créer de discrimination envers les 16-24 ans dans le nouveau régime d'accès graduel à la conduite automobile.**
- b) **De réviser la durée du permis d'apprenti-conducteur d'un an à trois mois.**
- c) **D'élever à 20 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang le taux d'alcoolémie maximum toléré lors de la période d'apprenti-conducteur et d'assujettir le permis probatoire à la restriction actuelle concernant l'alcoolémie (maximum toléré de 80 mg d'alcool/100 ml de sang).**

Le Conseil recommande également de réviser, pour tous les conducteurs, les conditions relatives au permis probatoire de façon à instaurer un accès graduel au maximum autorisé de points d'inaptitude. Par exemple, la gradation pourrait s'effectuer de la façon suivante : permis d'apprenti-conducteur, 4 points; 1^{re} année de probation, 8 points; 2^e année de probation, 12 points; permis régulier, 15 points.

Le Conseil recommande de maintenir ou d'intensifier, en particulier auprès des jeunes, l'effort de sensibilisation sur des questions comme la vitesse excessive, la conduite dangereuse et la consommation d'alcool lors de la conduite automobile.

BIBLIOGRAPHIE

COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE DU QUÉBEC. *Mémoire à la Commission de l'aménagement et des équipements sur le projet de loi n° 12 Loi modifiant le Code de la sécurité routière*, 1996, 11p.

DUBOIS, ALAIN. *Code criminel annoté et lois connexes 1994*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1993, xc1379p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Assemblée nationale. *Projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, présentation*, Éditeur officiel du Québec, 1996, 41p.

LOCAS, Gérard. *Code de la sécurité routière annoté*, 2^e éd., Montréal, Wilson & Lafleur, 1994, 439p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Bilan 1995, accidents, parc automobile, permis de conduire, dossier statistique*, 1996, 205p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Code de la sécurité routière, synthèse des modifications proposées : 1. Conduite avec facultés affaiblies (CFA); 2. Conduite durant sanction (CDS); 3. Accès graduel à la conduite*, [1996?].

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Enquête sur le kilométrage des conducteurs québécois*, [tableaux statistiques], 1991, [3p.].

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier 1990 à 1994, dossier statistique*, 1995, 102p.

ARTICLES

HINGSON, RALPH, TIMOTHY HEEREN ET MICHAEL WINTER. *Effects of Lower Legal Blood Alcohol Limits for Young and Adult Drivers*, Alcohol, Drugs and Driving, 10, 3-4, 243-252, 1994.

LANGLEY, JOHN, ALEXANDER C. WAGENAR ET DOROTHY J. BEGG. *An Evaluation of the New Zealand Graduated Driver Licensing System*, Accident Analysis and Prevention, 28, 2, 139-146, 1996.

**Les membres du Conseil permanent de la jeunesse
1994 - 1997**

Martine Bouchard
Directrice d'un SEMO
Montréal

Diane Denault
Représentante, ressources humaines
Verdun

Christine Lagacé
Étudiante en communication
Saint-Ambroise

Julie Lévesque
Vice-présidente du CPJ
Saint-Jean-Port-Joli

Marie-Julie Michaud
Chargée de comptes
Ville de La Baie

Katia Parent
Téléphoniste, Service d'urgence 911
Shawinigan-Sud

Sophie Poirier
Conseillère en orientation au collégial
Gaspé

Stéphane Coudé
Président de l'Atelier
Solo-Création
Montréal

Marc-André Dowd
Vice-président du CPJ
Trois-Rivières

Yves Legault
Étudiant en études est-asiatiques
Brossard

Jana Mansour
Étudiant en droit
Saint-Lambert

Louis Morin
Consultant en aménagement du
territoire et en urbanisme
Montréal

Michel Philibert
Président du CPJ
L'Épiphanie