



COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR
LE PROJET DE LOI N° 42, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE ET LE RÈGLEMENT SUR LES POINTS D'INAPTITUDE, ET
LE PROJET DE LOI N° 55, LOI MODIFIANT DE NOUVEAU LE CODE DE
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AUTRES DISPOSITIONS
LÉGISLATIVES**

MÉMOIRE REMIS PAR CAA-QUÉBEC

QUÉBEC, NOVEMBRE 2007

La sécurité : au cœur de la mission de CAA-Québec

CAA-Québec, organisme à but non lucratif, veut assurer **sécurité** et tranquillité d'esprit à chacun de ses membres ainsi qu'à ses clients en leur offrant des services et des produits de très haute qualité dans les domaines de l'automobile, du voyage, de l'habitation et des services financiers.

CAA-Québec, c'est entre autres...

Un organisme à but non lucratif

Le regroupement de 925 000 membres (un automobiliste sur cinq)

Quelque 900 employés dans 13 centres de services

Des produits et services reliés à l'automobile, aux voyages, à l'habitation
et aux services financiers

Des réseaux d'établissements recommandés,

dont 120 écoles de conduite au Québec

De l'expertise en sécurité routière...

et

Un intervenant majeur sur la scène publique québécoise!

Chiffres et détails à l'annexe 1 – L'année CAA-Québec 2006 en chiffres

« Une chose est sûre : les mesures proposées par le gouvernement ne mèneront nulle part sans un contrôle policier efficace. Elles doivent de plus s'inscrire dans une politique cohérente à long terme en matière de sécurité routière, politique que l'on attend toujours... en espérant qu'on y trouvera la même volonté d'agir que celle dont a fait preuve la ministre en annonçant ces mesures. »

Paul A. Pelletier, président-directeur général
Éditorial « En matière de sécurité, ce n'est jamais assez »
Magazine *Touring*, automne 2007

Avant que l'Année de la sécurité routière ne se termine...

L'opinion de CAA-Québec est déjà connue par rapport à la plupart des différentes mesures sur lesquelles se penche la Commission des transports et de l'environnement (voir annexe 2 – Éditorial *Touring*, automne 2007 : « En matière de sécurité, ce n'est jamais assez »).

S'il se réjouit que l'Année de la sécurité routière se termine sur la concrétisation de mesures susceptibles de faire une différence en matière d'amélioration du bilan routier, CAA-Québec espère cependant que le chemin qu'on vient ainsi d'ouvrir permettra au grand dossier de la sécurité routière québécoise d'évoluer positivement au cours des années qui suivront. En fait, il est essentiel que les « Années de la sécurité routière » se succèdent, et urgent que soit adoptée la nouvelle politique de sécurité routière fixant des objectifs précis à atteindre dans un horizon politique assez étendu.

La Table québécoise de la sécurité routière, à laquelle participe d'ailleurs CAA-Québec, constitue depuis 2005 un mécanisme rassurant à cet égard, notamment grâce à son caractère permanent et aux échanges entre experts de toutes provenances dont elle pave la voie. Le groupe de travail qui amorcera bientôt ses travaux pour étudier plus précisément la question de la vitesse en milieu urbain en est un bel exemple.

CAA-Québec fera tout en son pouvoir pour que se maintiennent les acquis que l'on voit poindre pour 2007... et surtout pour que se poursuive la lancée. La tendance à l'aggravation du bilan routier est bien réelle depuis 5 ans, il ne faudrait pas croire qu'une seule année de tendance inverse comme celle que nous connaissons actuellement suffira à l'inverser.

Le présent mémoire se concentre essentiellement sur certains points de la réforme contenus dans le projet de loi n° 42 particulièrement en lien avec les intérêts des membres de CAA-Québec et des automobilistes en général. Il insiste par ailleurs sur le dossier particulier de la formation des futurs conducteurs.

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LE PROJET DE LOI N° 42,
LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LE RÈGLEMENT SUR LES POINTS
D'INAPTITUDE, ET LE PROJET DE LOI N° 55, LOI MODIFIANT DE NOUVEAU LE CODE DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES.**

Comme il l'a déclaré publiquement en juin dernier, CAA-Québec accueille d'un bon œil les diverses réformes prévues. Les médias ont largement traité de tout cela, le dossier a alimenté bien des discussions et on a pu sentir que la population est en général ouverte aux mesures prévues.

1.0 Vitesse excessive

Nous tenons d'entrée de jeu à souligner notre appui aux mesures retenues pour contrer un des principaux facteurs d'accidents routiers, soit la vitesse excessive. Que l'on double le montant des amendes prévues au Code de la sécurité routière et le nombre de points d'inaptitude prévus au Règlement sur les points d'inaptitude pour un grand excès de vitesse est une mesure que réclamait depuis longtemps CAA-Québec. La suspension immédiate du permis de conduire pour 7 jours en plus devrait aussi faire réfléchir nombre d'automobilistes, d'autant plus que celle-ci est portée à 30 jours en cas de récidive. **Une telle mesure restera cependant vaine ou son effet sans doute limité si une surveillance policière, ou effectuée sous toute autre forme, n'est pas au rendez-vous** pour conforter l'automobiliste dans l'impression qu'il aura qu'il peut de faire « prendre ».

2.0 Alcool au volant

La suspension administrative du permis de conduire pour 24 heures dans le cas de conduite avec alcoolémie oscillant entre 0,05 et 0,08 est une mesure qui n'avait pas fait l'objet en soi de recommandations de la part de CAA-Québec, ni même de la part de Table québécoise de sécurité routière lors du dépôt de son rapport. Cependant, CAA-Québec a toujours démontré son intérêt pour les programmes et les démarches visant à contrer le phénomène de l'alcool au volant. Pouvant d'abord apparaître contraignante, quoiqu'elle n'entraîne pas de conséquence telle l'imposition d'une amende (ni celle de points d'inaptitude, ni l'ouverture d'un dossier criminel), cette mesure administrative renforce le choix à faire entre boire ou conduire, choix que prône en réalité CAA-Québec depuis fort longtemps.

Contrairement à ce que trop de gens pensent encore, ce sont avant tout monsieur et madame Tout-le-monde qui constituent présentement la plus grande proportion des gens arrêtés pour conduite avec les facultés affaiblies, c'est-à-dire avec un taux d'alcool sanguin de plus de 0,08, limite jugée statistiquement assez dangereuse pour comporter toutes les sanctions criminelles qu'on lui connaît. Il faut voir la mise en place de ce 0,05 administratif pour ce qu'il est en principe : une mesure dissuasive visant à influencer les gens au bon moment, à mettre de côté le dernier verre avant la route, bref, à ancrer chez tous la préoccupation de toujours douter de ses capacités à conduire, et ainsi ne plus « prendre de chance ».

Quoique moins nombreux, les récidivistes et les conducteurs présentant un taux d'alcoolémie avancé (0,16 et plus) représentent cependant une question tout aussi préoccupante et CAA-Québec se montre rassuré que des mesures soient d'ailleurs prévues aussi dans ce projet de loi pour contrer le problème.

Toutes ces mesures restent cependant vaines ou leurs effets, sans doute limités si une surveillance policière efficace n'est pas au rendez-vous. Des barrages routiers plus nombreux devront aussi faire partie des outils prévus.

Dans un autre ordre d'idées, CAA-Québec est d'avis qu'une certaine confusion règne jusqu'ici en ce qui a trait à la nouvelle mesure administrative liée au taux d'alcoolémie entre 0,05 et 0,08. Pour susciter davantage l'adhésion de la population à ce nouveau consensus social, sans toutefois banaliser la saveur dissuasive de la mesure, il faudra prévoir une certaine sensibilisation au fait que la limite légale en vertu du Code criminel demeure toujours à 0,08, mais que c'est maintenant avant d'avoir 0,05 qu'il faut y penser, au risque d'une suspension de 24 heures de son permis. De même, il sera important de s'assurer de donner les outils nécessaires à la population afin qu'elle soit en mesure de bien intégrer cette nouvelle notion de 0,05 à son propre style de vie.

3.0 Nouvelles technologies de contrôle de la circulation

CAA-Québec est en faveur de l'installation et de l'utilisation, dans le cadre d'un projet pilote, de cinémomètres photographiques et d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges à des endroits stratégiques. Déjà, en 2005, CAA-Québec réclamait un tel projet pilote (voir annexe 3 – Éditorial *Touring*, « À envisager, les caméras aux intersections? »). En fait, dès la présentation du Livre vert *La sécurité routière au Québec : un défi collectif* en l'an 2000 par le gouvernement de l'époque, CAA-Québec avait appuyé le concept, mais à des conditions très claires, lesquelles n'ont pas changé depuis et qu'on retrouve pour la plupart dans le projet de loi actuel :

- Utilisation du cinémomètre qu'aux endroits présentant un risque important sur le plan de la sécurité **et** où la surveillance policière traditionnelle est difficile, voire dangereuse, pour la sécurité des policiers;
- Affichage clair prévenant à l'avance les automobilistes de leur arrivée imminente en des endroits technologiquement surveillés;
- Transparence sur la gestion et l'utilisation des amendes perçues par l'entremise de ces technologies, **celles-ci devant être exclusivement consacrées à des fins de sécurité routière;**
- Suivi administratif rapide et efficace.

Nous estimons par ailleurs nécessaire une présence policière stratégique dans les zones suivant immédiatement les endroits surveillés pour intercepter les automobilistes tentés de reprendre leur comportement délinquant.

Idéalement, ces mesures de surveillance à l'aide de la technologie ne devraient être que transitoires à chaque endroit où elles seront implantées, le temps de redresser une situation problématique, et se déplacer ensuite ailleurs, pour ne pas « habituer » les automobilistes. Ils doivent se sentir surveillés et non pas savoir à l'avance qu'une caméra, par exemple, les attend depuis des années au même endroit. Cela dit, rien ne remplacera la surveillance policière traditionnelle, laquelle devrait demeurer une priorité.

Rappelons que le projet pilote proposé ne devra comporter aucune exception pour quelque type d'utilisateur de la route que ce soit, par exemple sur le plan de l'imposition d'amendes. Tous devront être traités de la même façon.

Le gouvernement prévoit aussi donner accès à ces nouvelles technologies de surveillance aux municipalités qui seront intéressées à les utiliser. Un encadrement à cet effet, en ce qui a trait aux équipements, à la façon de les utiliser, au choix de sites, etc., a même déjà été prévu dans le projet de loi. Or, nous estimons qu'il est trop tôt pour prévoir une telle ouverture dans ce dossier. Nous suggérons que ce ne soit qu'à la lumière de l'expérience et des résultats évalués à la suite du projet pilote que, dans un deuxième temps seulement, on évalue la pertinence de permettre à l'ensemble des municipalités du Québec d'installer ces équipements sur une base permanente sur leur territoire.

Nous comprenons cependant qu'il est possible qu'un (ou plusieurs) des 15 sites déjà retenus par le gouvernement pour son projet pilote puisse être sous la responsabilité d'une municipalité, particulièrement en ce qui concerne l'étude d'une caméra au feu rouge. Nous n'y voyons aucun problème à condition que les sommes perçues soient entièrement consacrées à la sécurité routière tout au long du projet.

Parlant justement de l'utilisation des amendes perçues, la création du Fonds de la sécurité routière est une excellente démarche témoignant de la volonté de transparence du gouvernement en matière de gestion des amendes, condition *sine qua non* à la crédibilité de l'exercice.

Or, si les sommes perçues sur le territoire de juridiction provinciale seront déposées dans ce Fonds, il est par contre prévu que les municipalités en seront exemptées et pourront conserver les sommes perçues. Nous estimons essentiel que le projet de loi comporte un volet clair quant à l'obligation pour toute municipalité qui serait éventuellement impliquée dans le projet pilote, d'utiliser les sommes perçues à des fins de sécurité routière. Advenant le cas où il serait acquis, plus tard, d'étendre de façon complète ou partielle les technologies aux municipalités, cette obligation aurait déjà été intégrée à la loi. Le gouvernement prévoit même inclure dans le cadre d'ententes MTQ/municipalités le fait que celles-ci doivent investir les amendes dans de nouvelles mesures de sécurité routière; il est essentiel que ce soit plutôt dans une législation que le tout soit clairement intégré.

Enfin, tout au long du projet pilote et advenant le cas aussi où, à la suite des conclusions de ce dernier, la mesure devienne permanente, nous suggérons de favoriser une instance permanente de suivi, à l'image par exemple du Comité aviseur sur l'implantation du radar photo et caméra aux feux rouges, constitué par la Table québécois de sécurité routière

Même si le public semble par ailleurs favorable à cette mesure pour le moment, le défi demeure grand pour contrer la perception négative que peut avoir le public associant le tout à une source de revenus supplémentaires pour l'État. CAA-Québec est donc d'avis que, pour mériter l'adhésion définitive du public et asseoir la crédibilité de projet, l'utilisation de ces technologies devra, pendant et après cette étape expérimentale de 18 mois et si le projet devient permanent, respecter scrupuleusement ces conditions fondamentales.

4.0 Téléphone cellulaire et distraction au volant

Dans l'optique d'une législation visant à interdire l'usage du téléphone cellulaire au volant, CAA-Québec déplore que le projet de loi actuel ne règle qu'à moitié les choses. Mieux vaudrait établir une portée plus large interdisant autant le système main libre que l'appareil combiné, puisque c'est la concentration sur la discussion qui crée la distraction, elle-même source de danger, et non le simple fait de tenir ou non un appareil.

CAA-Québec est d'avis que c'est tout le phénomène de la distraction au volant qui est à revoir et non le seul rôle d'appareils ou de dispositifs précis. D'autres dispositifs vidéo et audio peuvent diminuer la capacité cognitive des conducteurs et augmenter les risques d'accident. CAA-Québec vient par ailleurs tout juste de réaliser sa propre étude sur la distraction au volant. Cette enquête, diffusée dans le cadre d'un reportage à TVA (émission J.E.) présentait une portée même plus large que l'utilisation du téléphone cellulaire. Nous avons démontré entre autres que bien des gestes de la vie courante viennent gruger l'attention de tout conducteur. Une étude récente réalisée par le *Virginia Tech Transportation Institute* révélait que, dans presque 80 % de toutes les collisions, un moment d'inattention a été noté dans les 3 secondes ayant précédé l'incident.

Bref, l'interdiction partielle du cellulaire envoie un mauvais message, dans un contexte précis où on considère que 80 % des accidents sont liés au comportement des automobilistes. À notre avis, le gouvernement risque de créer un faux sentiment de sécurité en permettant l'utilisation d'un appareil main libre, voire même d'encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser un cellulaire et à tenir davantage de conversations.

5.0 Accès à la conduite

Quoique l'obligation de suivre un cours de conduite n'ait pas fait non plus l'objet d'une recommandation formelle de la Table québécoise de la sécurité routière ni de proposition spécifique en ce sens de la part de CAA-Québec, nous nous rangeons derrière la décision de la ministre des Transports de proposer le retour de l'obligation, pour tout nouveau conducteur, de suivre un cours de conduite.

Tel que formulé cependant, le projet de loi ne nous apparaît pas clair. En effet, le projet stipule d'abord que le cours de conduite doit comporter une partie théorique et une partie pratique. Il met ensuite l'accent sur le fait qu'un règlement du gouvernement doit déterminer à quel moment l'obligation d'avoir suivi avec succès l'une ou l'autre de ces parties du cours est requise ainsi que les cas où un candidat est exempté de suivre un tel cours.

Pour nous, cet article nous préoccupe, car il laisse entendre que l'une ou l'autre des parties théorique ou pratique pourront être réussies et que certaines personnes pourront être exemptées de suivre le cours. Or, selon CAA-Québec, le retour à l'obligation de suivre un cours doit s'appliquer à tous les nouveaux conducteurs sans aucune exception et chacune des parties théorique et pratique doivent avoir été suivies avec succès pour que l'attestation de réussite soit émise par une école de conduite.

Pour atteindre l'objectif de sécurité routière recherché, CAA-Québec croit aussi que préalablement à ce retour de l'obligation, la formation théorique devra par ailleurs avoir fait

l'objet d'une profonde réforme pour vraiment inculquer aux nouveaux conducteurs non seulement les connaissances, mais aussi les attitudes inhérentes à un meilleur comportement sur la route. Cette réforme des cours de conduite constitue un dossier essentiel pour CAA-Québec et doit accompagner tout le processus d'accès graduel à la conduite proposé dans le projet de loi.

Nous croyons donc que la date d'entrée en vigueur de l'obligation de suivre un cours de conduite devra être fixée seulement au moment où un nouveau programme de cours aura été élaboré et approuvé et alors que tous les moniteurs et les instructeurs certifiés auront reçu la formation nécessaire relative à la diffusion de ce nouveau programme.

Entre-temps, il est impératif que les normes de reconnaissance des écoles de conduite soient modifiées dans les plus brefs délais afin que celles-ci puissent faire face à une augmentation prévisible de la clientèle et offrir des services de qualité (voir encadré ci-contre).

Au moins un salle et un instructeur...

À ce jour, de nombreuses écoles de conduite tiennent boutique ou encore peuvent obtenir un accréditation d'école de conduite reconnue, sans pour autant avoir une salle de cours ou un instructeur à leur disposition puisque les normes actuelles ne prévoient aucune exigence à cet effet. Mettre dès maintenant en vigueur la loi risque même d'en précipiter plusieurs vers la faillite. Une mesure doit être prise rapidement pour les obliger à se doter d'un local et du personnel à la hauteur des objectifs de la réforme.

Enfin, les examens menant à l'obtention du permis devront également être revus : leur niveau de difficulté doit être plus élevé, c'est-à-dire à la hauteur du défi qu'est celui de redresser le bilan routier québécois.

« Au terme de cette campagne, les usagers de la route devraient, plus que jamais, être conscients qu'ils font partie du problème autant que de la solution. »

Dépliant Année de la sécurité routière 2007
On est tous responsables de notre conduite
Société de l'assurance automobile du Québec

La clé du succès : l'adhésion de la population

Certes, la sensibilisation demeurera toujours un outil essentiel pour appuyer une réforme comme celle que propose le présent projet de loi. L'Année de la sécurité routière, grâce aux importants efforts mis en place en sens, a sûrement contribué à la réflexion générale nécessaire pour entreprendre un redressement du bilan routier. L'effort devra cependant se maintenir à long terme.

Ainsi, la plupart des changements annoncés (vitesse, alcool, technologies) ont un grand dénominateur commun, lequel a d'ailleurs été martelé de façon omniprésente dans le présent mémoire : la surveillance policière doit être à la hauteur des objectifs visés. Si on veut changer les comportements à long terme, il faut que les usagers de la route se sentent surveillés et perçoivent en tout temps un risque « d'être arrêté ».

Plus encore, la sécurité routière au Québec aura vraiment franchi une étape décisive quand, en plus d'une surveillance policière efficace, on aura su trouver l'équilibre nécessaire entre des lois justes et perçues comme telles par la population et la mise en place de mesures appliquées en toute transparence et soutenues par des programmes de sensibilisation et d'éducation conséquents.

Si toutes ces règles sont respectées et appuyées par une politique de sécurité routière à long terme, CAA-Québec ne pourra qu'être solidaire de l'avenir qu'on propose aux usagers de la route québécois.



UNE ANNÉE À CAA-QUÉBEC : LES CHIFFRES 2006

Service routier d'urgence.....	554 828 interventions
Services-conseils en consommation automobile.....	76 440 appels
Vérifications techniques réalisées dans les trois centres de vérification.....	19 271
Transactions d'immatriculation de véhicules automobiles et de permis de conduire.....	761 569
Centre de contacts.....	1 381 000 appels traités
Services-conseils en habitation.....	19 600 appels
Tracés routiers (TripTiks®) préparés.....	80 193
Commandes de documents touristiques.....	139 724
Agence de voyages.....	54 860 transactions
Réservations d'hôtels/autos.....	9 611
Réservations de forfaits CAA-Québec (Canada/États-Unis).....	5 958
Permis de conduire internationaux.....	28 429
Photos de passeport.....	64 717
Chèques de voyage.....	18 059 clients
Assurances voyage.....	48 744 polices vendues
Service boutique.....	107 700 produits vendus
Interventions médiatiques (entrevues, articles).....	1 275
Nouveaux conducteurs formés dans les écoles recommandées CAA-Québec ...	21 022
Brigadiers scolaires « juniors » membres de la Brigade scolaire CAA-Québec....	30 839
Écoles de conduite recommandées.....	123
Garages recommandés.....	440
Fournisseurs recommandés en habitation.....	610

L'accès à la conduite automobile

Depuis 1997, le cours de conduite automobile n'est plus obligatoire au Québec. Cette formation a été remplacée par un processus d'accès graduel à la conduite comportant, entre autres, une période de probation de deux ans.

Presque une décennie après l'abolition du cours de conduite et la mise en place de ces nouvelles mesures, qu'en est-il du bilan routier, notamment celui des jeunes conducteurs?

En 2005, les jeunes de 16 à 24 ans ne comptaient que pour 11 % de l'ensemble des titulaires de permis. Cependant, 22 % des conducteurs impliqués dans des accidents avec dommages corporels se retrouvaient dans ce groupe d'âge, soit une augmentation de 15 % par rapport à 2001. Préoccupant!

Il ne s'agit pas de revenir en arrière, au temps du cours de conduite obligatoire. D'ailleurs, de nombreuses études montrent qu'une telle obligation n'a pas d'influence sur le « bilan sécurité » d'un nouveau conducteur. Cela ne veut cependant pas dire que suivre un cours de conduite est inutile. Au contraire! Si environ 70 % des nouveaux conducteurs choisissent de suivre un cours de conduite avant d'entreprendre leur « carrière » d'automobiliste, c'est que cette formation répond à un besoin et facilite l'obtention du permis probatoire.

En fait, ce sont les attitudes et les comportements des jeunes au volant qui expliquent leur triste bilan routier. Faudrait-il resserrer les règles concernant l'accès graduel à la conduite? La question, comme les nombreuses autres questions qu'elle soulève, mérite qu'on s'y arrête. En fait, on ne doit négliger aucune des pistes de solution susceptibles de contribuer à l'amélioration du bilan routier des jeunes. Ainsi, on peut se demander si le programme de cours reconstruit actuellement est toujours bien adapté, et si les examens pratiques que fait passer la Société de l'assurance automobile du Québec sont suffisamment exigeants et s'ils sont bien adaptés aux conditions réelles de conduite auxquelles le jeune conducteur aura à faire face. On peut aussi se demander si on ne devrait pas imposer un autre examen pratique à la fin de la période de probation de deux ans, au lieu de remettre automatiquement au nouveau conducteur son permis « permanent », comme c'est le cas maintenant.

Plusieurs organisations spécialisées en sécurité routière se penchent présentement sur les différents aspects de l'accès à la conduite automobile, allant même jusqu'à reconsidérer l'âge légal pour l'obtention d'un permis de conduire ou encore la durée de la période d'apprentissage. C'est notamment la position du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui regroupe tous les ministères et



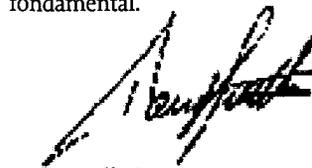
organismes provinciaux liés au domaine des transports.

Ailleurs au Canada ainsi qu'aux États-Unis, les règles entourant l'accès à la conduite automobile sont souvent plus rigides que chez nous. En Ontario, par exemple, on impose un couvre-feu aux conducteurs

en probation. Les nouveaux conducteurs doivent eux aussi être accompagnés d'un détenteur régulier de permis. Quant à la consommation d'alcool tolérée, elle est nulle pour le conducteur et fixée à 0,05 pour celui qui l'accompagne. De plus, les conducteurs en probation n'ont pas le droit d'emprunter certaines autoroutes.

L'adoption de ces différentes mesures a eu un réel effet sur le bilan routier des jeunes, et le nombre de victimes entre 1990 et 2004 a diminué de 43 %. L'AAA Foundation for Traffic Safety, organisme spécialisé en recherche sur la sécurité routière, a d'ailleurs corroboré l'efficacité de ces mécanismes de restriction, dont le fait d'interdire la présence à bord de passagers adolescents et le couvre-feu.

Lorsque le Québec annoncera sa nouvelle politique, espérons que ce sera en 2007, il sera intéressant de voir quelle place sera faite à cette importante question qu'est l'accès graduel à la conduite pour la sécurité de nos jeunes. Mais peu importe les mesures adoptées, la qualité de la surveillance policière restera primordiale et le rôle des parents, fondamental.



Paul A. Pelletier
Président-directeur général, CAA-Québec