



---

## **Les jeunes et la sécurité routière : la sensibilisation avant la coercition**

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière

*2 mars 2017*

---

**Citoyenneté jeunesse et la Fédération étudiante collégiale du Québec**

**Recherche, analyse et rédaction :**

Florence Côté, présidente de Citoyenneté jeunesse

Rose Crevier-Dagenais, présidente de la Fédération étudiante collégiale du Québec

Élyse Tremblay-Longchamps, vice-présidente de la Fédération étudiante collégiale du Québec

---

Anciennement connue comme la Table de concertation des forums jeunesse régionaux du Québec, Citoyenneté jeunesse regroupe l'ensemble des forums jeunesse régionaux du Québec. Depuis le tournant des années 2000, ces instances régionales sont composées de dizaines de jeunes de 12 à 35 ans qui s'affairent à :

- favoriser la représentation des jeunes en région;
- encourager et maintenir la concertation entre les représentants des jeunes et les partenaires locaux et régionaux;
- exercer un rôle-conseil en matière de jeunesse;
- promouvoir l'implication sociale des jeunes à l'échelle locale et régionale.

Par et pour les jeunes, les actions menées par Citoyenneté jeunesse et les forums jeunesse régionaux sont centrées sur la représentation jeunesse, la concertation et la participation citoyenne.

---

La Fédération étudiante collégiale du Québec (FECQ) est une organisation qui représente plus de 65 000 étudiants, répartis dans 22 cégeps à travers le territoire québécois. Fondée en 1990, la FECQ étudie, promeut, protège, développe et défend les intérêts, les droits et les conditions de vie des cégépiens. La qualité de l'enseignement dans les cégeps, l'accessibilité géographique et financière aux études et la place des jeunes dans la société québécoise sont les orientations qui guident l'ensemble du travail de la Fédération depuis plus de 25 ans. Pour la FECQ, tous devraient avoir accès à un système d'éducation accessible et de qualité.

---

**Citoyenneté jeunesse**

Bureau 2265, 2305, rue de l'Université,  
Québec (Québec) G1V 0A6

Téléphone : (418) 561-5992

Courriel : [presidence@citoyennetejeunesse.org](mailto:presidence@citoyennetejeunesse.org)

Site Internet :

<http://www.citoyennetejeunesse.quebec>

**Fédération étudiante collégiale du Québec**

1000, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 409A,  
Montréal (Québec) H3C 3R7

Téléphone : 514 396-3320

Télécopieur : 514 396-3329

Courriel : [fecq@fecq.org](mailto:fecq@fecq.org)

Site Internet : [www.fecq.org](http://www.fecq.org)

**Table des matières**

Table des matières .....	ii
Introduction .....	1
Limiter la conduite dangereuse la nuit : privilégier les prises de décisions responsables .....	2
Le covoiturage au service des bonnes pratiques environnementales et des bonnes habitudes de consommation .....	4
Discrimination basée sur l'âge : déjà une erreur en 2011 .....	5
Cyclistes et automobilistes : la campagne Dutch-reach .....	7
Conclusion .....	8
Liste des recommandations.....	9
Bibliographie et références .....	10

## **Introduction**

La sécurité routière au Québec est un enjeu qui touche toutes les générations. Que ce soit en terme de formation, d'environnement, de consommation et de moyens de transport, par exemple, tous ont leur mot à dire pour améliorer le bilan routier au Québec. La prémisse est sans équivoque : les lieux de transport et de circulation publics doivent demeurer des espaces sécuritaires favorisant la mobilité des individus. Au début de l'hiver 2017, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sollicitait donc l'avis et les recommandations des citoyens et des associations ou des groupes concernés afin de les remettre au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Pour Citoyenneté jeunesse et la Fédération étudiante collégiale du Québec (FECQ), le moment est bien choisi pour s'exprimer sur les droits de la jeunesse en terme d'accès à la route. Dans ce mémoire, les propositions s'attarderont ainsi plus spécifiquement aux aspects inconstitutionnels et contreproductifs de la limitation de l'accès à la conduite de nuit et au covoiturage pour les jeunes conducteurs ainsi qu'au partage de la route plus sécuritaire avec les cyclistes au moyen d'une campagne de sensibilisation pour le *Dutch-reach*.

## Limiter la conduite dangereuse la nuit : privilégier les prises de décisions responsables

Dans le document de consultation de la SAAQ, la section portant sur les jeunes conducteurs propose que le Québec puisse « interdire aux conducteurs en apprentissage de conduire la nuit<sup>1</sup> » pour répondre à la problématique des accidents de la route impliquant des jeunes de moins de 25 ans. En pratique, les statistiques démontrent que les caractéristiques des accidents de la route impliquant les jeunes conducteurs sont relatives à la prise de drogue ou d'alcool, la fatigue, les excès de vitesse et le port de la ceinture<sup>2</sup>. Mais le gouvernement, plutôt que de miser sur la prévention et la responsabilisation des conducteurs, prône la coercition excessive en suggérant l'interdiction pure et simple de conduire la nuit pour les jeunes conducteurs.

Pourtant, en 2002, une étude de l'Union européenne prévenait de la faible efficacité de la coercition : il est préférable de miser sur le volontariat et la prise de décision responsable faisant suite à des campagnes de sensibilisation que d'interdire la conduite nocturne de manière intransigeante et paternaliste. En effet, cette manière de fonctionner, en plus d'être difficile à mettre en application, est peu acceptable socialement. Les jeunes à risque doivent comprendre le danger de la conduite nocturne, et bénéficier de programmes incitatifs proposant des alternatives, pour modifier leur comportement<sup>3</sup>.

Pour la FECQ et Citoyenneté jeunesse, la solution passe donc par la mise en place structurelle d'alternatives accessibles et variées à la conduite nocturne. Puisque la consommation est un problème à l'origine des accidents, il faut encourager les initiatives comme le service de raccompagnement Tolérance Zéro à Québec et à Baie-Comeau, ou encore les coupons de Cool taxi dont Mme Di Iorio est porte-parole. L'initiative de l'Université Laval, qui offre gratuitement des vignettes de tolérance permettant aux étudiants de laisser sans frais leur voiture dans les stationnements du campus jusqu'à 13h le lendemain après-midi lors des soirées arrosées des associations et comités et au Pub Universitaire<sup>4</sup>, doit être saluée et s'étendre à tous les établissements d'enseignement supérieur pour encourager les retours à la maison sécuritaires. Étant donné que la fatigue au volant est aussi un enjeu, ces programmes devraient être offerts à tous et à toutes, peu importe le degré d'alcoolémie ou les activités préalables. Évidemment, les solutions de prévention qui seront amenées par les intervenants des autres axes de la consultation de la SAAQ pourront venir agrémenter ces suggestions.

---

<sup>1</sup> SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2017). *Document de consultation publique : la sécurité*

<sup>2</sup> *Ibid*, page 33.

<sup>3</sup> CIERA (2002). *Le Projet de l'Union Européenne ADVANCED : Description et analyse des formations post permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes.*

<sup>4</sup> UNIVERSITÉ LAVAL (2017). *Prévention de l'alcool au volant; conseils pour un retour sécuritaire*, Service de sécurité et de prévention, consultée le 25 février 2017.

Par ailleurs, il est primordial de s'interroger sur l'impact prédominant de cette possible interdiction de conduite nocturne pour les jeunes vivant en dehors des grands centres urbains. En effet, la possibilité de pouvoir conduire pendant la nuit pour les jeunes est très importante, surtout pour ceux habitant en région. Il s'agit là d'un enjeu d'accessibilité aux études postsecondaires, de travail et d'économie. Selon le rapport Demers, les trois quarts des étudiants collégiaux travaillent en moyenne 17 heures par semaine pendant l'année scolaire pour pouvoir subvenir à leurs besoins<sup>5</sup>. En début de carrière et en devant concilier les études et le travail, plusieurs d'entre eux ont des horaires atypiques. Alors que les transports en commun sont moins actifs la nuit, et qu'en dehors des grands centres urbains ils sont souvent quasi-inexistants, l'usage de la voiture pour se rendre et revenir du travail est primordial pour la plupart des jeunes. La proposition contenue dans le cahier de consultation discrimine donc les jeunes en dehors des centres urbains, en plus de poser un risque pour l'accessibilité financière aux études supérieures en limitant la possibilité de travailler pour les étudiants. Est-ce à dire que les hôpitaux ne pourraient plus embaucher de jeunes infirmières dont le quart se terminerait à minuit, puisque ces dernières ne pourraient pas rentrer chez elles ? D'autres jeunes devraient-ils refuser d'effectuer du temps supplémentaire, ou de rentrer tôt au travail, n'ayant plus le droit de se déplacer à certaines heures ? Une restriction des heures de conduite aurait ainsi le potentiel de placer les jeunes travailleurs dans une plus grande précarité économique, tout en créant des problèmes pour les employeurs.

De fait, essayer d'imposer une interdiction de conduire aux jeunes en bas d'un certain âge serait de toute façon extrêmement difficile à appliquer pour les corps policiers. Tel que l'avait déjà soulevé le Conseil permanent de la jeunesse (CPJ) en 2007, « 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 la 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 loi.<sup>6</sup> »

Finalement, le cahier de consultation avance que l'inexpérience des jeunes conducteurs serait une des raisons qui ferait en sorte qu'ils sont davantage impliqués dans les accidents de la

---

<sup>5</sup> DEMERS GUY (2014). *Rapport d'étape du chantier de l'offre de formation collégiale*, page 11.

<sup>6</sup> STEENBERGEN ET AL (2001). *Kentucky's graduated drivers licensing program for young drivers : barriers to effective local implementation*, Injury Prevention, no.7, tel que cité dans CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE (2007). *Des recommandations qui tiennent la route*, page 6.

route<sup>7</sup>. Les cours de conduite, obligatoires depuis 2010 et se déroulant sur plusieurs mois, permettent d'ailleurs une approche progressive des différentes situations de conduite en plaçant les apprenants sur les routes la nuit, en hiver, sous la pluie et sur différents types de routes. Il semble illogique, dès lors, de proposer de limiter cette acquisition d'expérience primordiale une fois le permis probatoire obtenu. L'habileté de conduire la nuit doit plutôt se développer par la pratique, comme toute situation de conduite. Bien que la conduite nocturne représente bel et bien un défi particulier, il faut laisser la chance aux conducteurs de pouvoir l'appivoiser peu à peu plutôt que de l'interdire d'entrée de jeu.

---

***Recommandation 1***

*Que soit abandonnée l'idée de nouvelles réglementations basées sur l'âge et/ou le degré d'apprentissage d'un conducteur relativement à la conduite nocturne.*

*Que la SAAQ et le ministère encouragent les campagnes de sensibilisation, les initiatives de accompagnement comme Tolérance Zéro, les coupons Cool taxi et les vignettes de tolérance dans les établissements postsecondaires.*

---

**Le covoiturage au service des bonnes pratiques environnementales et des bonnes habitudes de consommation**

Le cahier de consultation du ministère et de la SAAQ amène une autre idée de limitation basée sur l'âge : on souhaiterait interdire aux jeunes conducteurs de prendre plus d'un passager dans leur véhicule. Pour la FECQ et Citoyenneté jeunesse, une telle initiative, en plus d'être nuisible à l'accessibilité aux études supérieures et pour l'environnement, empêcherait les jeunes d'apprendre à choisir un chauffeur désigné lors de soirées.

La poursuite d'études postsecondaires est en effet influencée par la capacité effective de se déplacer vers le lieu d'études. Plusieurs jeunes font du covoiturage pour se déplacer vers le centre de formation professionnelle, le cégep ou l'université, en particulier en dehors des grands centres urbains et là où le transport en commun fait défaut. Limiter le nombre de passagers par voiture aurait pour effet de limiter la capacité des jeunes à se déplacer vers leur lieu d'étude. Cela aurait aussi pour effet d'augmenter le nombre de voitures sur la route au début et à la fin des classes, augmentant d'une part les embouteillages en ville et encombrant les stationnements des établissements scolaires, et, d'autre part, déversant une quantité multipliée de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

---

<sup>7</sup> SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2017). *Document de consultation publique : la sécurité routière, ça nous concerne tous!*, page 37.

Parallèlement, l'acquisition de l'expérience de la conduite doit s'adjoindre de l'apprentissage concomitant des responsabilités qui l'accompagnent. Lors d'une soirée entre amis où l'alcool est consommé, le retour à la maison sécuritaire doit être prévu d'entrée de jeu. Nous avons mentionné plus haut la nécessité d'alternatives de transport en fin de soirée, mais la principale et la plus utilisée demeure le chauffeur désigné. Pour les jeunes de la FECQ et de Citoyenneté jeunesse, il est évident que l'habitude de désigner un ami qui s'abstiendra de boire et qui raccompagnera les autres en fin de soirée doit se prendre dès le début de la conduite automobile. En limitant la conduite nocturne et le covoiturage pour les jeunes conducteurs, on rendra difficile cette prise d'habitude au moment de l'obtention du permis et il sera d'autant plus difficile pour les jeunes de l'acquérir après plusieurs années, lorsqu'ils pourront enfin combiner les deux activités.

---

***Recommandation 2.***

*Que la SAAQ et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports s'abstiennent de limiter le nombre de passagers pour les jeunes ou nouveaux conducteurs, dans une perspective d'accès aux lieux d'études, d'environnement et d'acquisition des responsabilités des conducteurs.*

---

**Discrimination basée sur l'âge : déjà une erreur en 2011**

Les propositions de la SAAQ et du ministère, dans la section réservée à la jeunesse, manquent de précision. On aborde d'une part la jeunesse des conducteurs, mais on mentionne également les "nouveaux conducteurs" et les "conducteurs en apprentissage". Il serait intéressant, d'abord, d'uniformiser le message et la terminologie. Les "conducteurs en apprentissage" sont-ils ceux qui doivent être accompagnés d'un conducteur expérimenté pour conduire, avant leur examen pratique, ou sont-ils les titulaires des permis probatoires ? Lorsqu'on propose des interdictions applicables aux "nouveaux conducteurs", sont-ils spécifiquement ceux de moins de 25 ans ?

Évidemment, pour la FECQ et pour Citoyenneté jeunesse, l'âge ne devrait pas servir de base à la mise en place de lois visant les conducteurs, notamment parce qu'on ne dispose pas de données probantes sur les accidents en fonction de l'expérience du conducteur. De plus, tel que mentionné dans le cahier de consultation, bien des facteurs entrent en ligne de compte lorsqu'on s'attarde aux accidents des jeunes : pour quelques individus, de moins en moins nombreux d'ailleurs, qui choisissent contre le bon sens commun de conduire en état d'ébriété, trop fatigués ou trop vite, on ne devrait pas limiter les droits de tous les jeunes.



En 2011, le gouvernement du Québec avait déjà amendé le Code de la sécurité routière pour interdire à tous les jeunes de moins de 21 ans, peu importe leur expérience de conduite, de conduire avec de l'alcool dans leur organisme. Comme mentionné dans l'Avis juridique de la Clinique juridique Juripop de l'époque sur la loi maintenant sanctionnée, « en utilisant uniquement l'âge pour déterminer l'octroi de certains droits et privilèges assortis au permis de conduire, le législateur québécois introduit une différence de traitement discriminatoire à l'égard des jeunes.<sup>8</sup> » Cela est notamment dû au fait que les statistiques connues sur les accidents automobiles s'attardent à l'âge, mais pas à l'expérience de conduite ; impossible, alors, de déterminer hors de tout doute la cause de l'accident entre l'âge et le manque d'expérience, par exemple. De plus, les effets de l'alcool sur un conducteur, à quantité égale, sont différents en fonction d'un ensemble de facteurs qui dépassent grandement le nombre d'années de vie<sup>9</sup>.

Déjà à l'époque, la FECQ s'était positionnée en désaccord avec cette disposition allant à l'encontre de la Charte des droits et libertés canadienne<sup>10</sup>. Devant ces nouvelles propositions contenues dans la section sur les jeunes conducteurs et limitant la conduite nocturne et le covoiturage, la Fédération et Citoyenneté jeunesse tiennent à ramener cette mise en garde au premier plan et refusent de voir le scénario se répéter.

Dans tous les cas, les sections précédentes présentaient des raisons universelles pour ne pas utiliser des mesures coercitives pour les nouveaux conducteurs : interdire certaines habitudes au lieu de sensibiliser et présenter des alternatives les empêcherait de se responsabiliser dans leurs habitudes de conduite et de consommation, et limiter l'accès aux lieux de travail et d'études et augmenter le nombre de voitures sur la route en empêchant le covoiturage sera nuisible pour tous, y compris pour l'environnement. Malgré tout, si le gouvernement décidait de modifier le Code de la route pour limiter les droits de certains groupes, il devrait le faire pour tous les nouveaux conducteurs, peu importe leur âge pour éviter de mettre en œuvre une législation qui contreviendrait à la Charte des droits et libertés canadienne en discriminant par l'âge.

---

**Recommandation 3.**

*Que le gouvernement du Québec n'instaure pas de nouvelle législation anticonstitutionnelle discriminant sur l'âge qui limiterait, notamment, la conduite nocturne et le nombre de passagers pour les jeunes conducteurs.*

---

<sup>8</sup> CLINIQUE JURIPOP (2011). *Avis juridique sur Constitutionnalité de l'article 28 para. 2 du projet de loi no 71*, commandée par la FECQ en mai 2011, page 39 (avis disponible sur demande)

<sup>9</sup> SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2017). *Les effets de l'alcool sur la conduite*, consulté le 26 février 2017

<sup>10</sup> LA PRESSE (2011). *La FECQ veut contester la loi du « zéro alcool » chez les jeunes*, consulté le 26 février 2017.

## Cyclistes et automobilistes : la campagne Dutch-reach

Dans un autre ordre d'idées, les jeunes de la FECQ et de Citoyenneté jeunesse sont bien conscients de l'attrait grandissant des modes de transports actifs pour les jeunes. Le vélo, notamment, prend beaucoup d'importance comme alternative à l'automobile. Dans les grandes villes, cependant, et dans tous les contextes où les automobiles côtoient les cyclistes, le risque d'accident est accru pour ces derniers. L'ajout de distances de 1 à 1,5 m à respecter pour les conducteurs par rapport aux vélos sur la route, ainsi que la mise en place d'amendes pour ceux qui causeraient un accident en ouvrant leur portière<sup>11</sup>, cet été, a constitué un pas en avant pour augmenter la sécurité de tous. Dans le cadre de la consultation actuelle, il est justifié d'aborder des moyens de sensibilisation pouvant précéder les amendes mises en place. La méthode du *Dutch-reach*, proposant aux conducteurs d'ouvrir leur portière de la main droite pour les forcer à regarder leur angle mort, pourrait justement grandement diminuer les emportières. Joël Lightbound, député fédéral, l'a mise de l'avant lors d'une prise de parole au Parlement en novembre dernier<sup>12</sup>. Il est temps que le gouvernement du Québec et la SAAQ l'intègrent, parmi d'autres, à une campagne de sensibilisation large sur l'acceptation des cyclistes en milieux urbains et la protection de leur sécurité par les automobilistes.

---

### ***Recommandation 4.***

*Que le gouvernement du Québec et la SAAQ mettent en place une grande campagne de sensibilisation sur l'acceptation des cyclistes en milieux urbains et la protection de leur sécurité par les automobilistes, en popularisant entre autres des initiatives comme le Dutch-reach.*

---

<sup>11</sup> VÉLO QUÉBEC (2016). *Annonce concernant l'emportière et la distance de 1 m lors des dépassements : une bonne nouvelle pour la nouvelle saison!*, consulté le 25 février 2017 .

<sup>12</sup> HUFFINGTONPOST (2016). *Sécurité routière : le député fédéral Joël Lightbound fait la promotion du « Dutch Reach »*.

## **Conclusion**

En somme, les propositions pour la jeunesse contenues dans le cahier de consultation du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ratent la cible. D'une part, cibler les jeunes avec des mesures coercitives, plutôt que des campagnes de sensibilisation et des moyens de transport alternatifs, empêchera les jeunes de devenir des conducteurs responsables tout en limitant leurs droits et en étant inefficaces et nuisibles pour l'environnement et la congestion routière. D'autres parts, il est discriminatoire et anticonstitutionnel de s'attarder aux jeunes conducteurs, comme cela l'était déjà en 2011.

Le nombre de jeunes conducteurs impliqués dans des accidents diminue constamment depuis 2010. Les décès de jeunes conducteurs sont également en baisse, selon le bilan routier 2015 de la SAAQ<sup>13</sup>. Il semble donc que les mesures actuelles pour diminuer les accidents chez les jeunes connaissent une certaine efficacité, et peuvent certainement encore s'améliorer. Dans la foulée de campagnes de sensibilisation souhaitées pour les cyclistes et le partage de la route, il faudrait de la même manière s'attarder à la sensibilisation sur la conduite nocturne et la consommation de drogues et d'alcool pour continuer de voir une véritable amélioration du bilan routier.

---

<sup>13</sup> SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2016). *Bilan routier 2015*.

**Liste des recommandations**

---

**Recommandation 1.**

*Que soit abandonnée l'idée de nouvelles réglementations basées sur l'âge et/ou le degré d'apprentissage d'un conducteur relatif à la conduite nocturne.*

*Que la SAAQ et le ministère encouragent les campagnes de sensibilisation, les initiatives de raccompagnement comme Tolérance Zéro, les coupons Cool taxi et les vignettes de tolérance dans les établissements postsecondaires.*

---

**Recommandation 2.**

*Que la SAAQ et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports s'abstiennent de limiter le nombre de passagers pour les jeunes ou nouveaux conducteurs, dans une perspective d'accès aux lieux d'études, d'environnement et d'acquisition des responsabilités des conducteurs.*

---

**Recommandation 3.**

*Que le gouvernement du Québec n'instaure pas de nouvelle législation anticonstitutionnelle discriminant sur l'âge qui limiterait, notamment, la conduite nocturne et le nombre de passagers pour les jeunes conducteurs.*

---

**Recommandation 4.**

*Que le gouvernement du Québec et la SAAQ mettent en place une grande campagne de sensibilisation sur l'acceptation des cyclistes en milieux urbains et la protection de leur sécurité par les automobilistes, en popularisant entre autres des initiatives comme le Dutch-reach.*

---

## Bibliographie et références

- CLINIQUE JURIPOP (2011). *Avis juridique sur Constitutionnalité de l'article 28 para. 2 du projet de loi no 71 commandée par la FECQ*, [http://www.juripop.org/wp-content/uploads/2010/09/Rapport\\_annuel\\_2011-2012-BR1.pdf](http://www.juripop.org/wp-content/uploads/2010/09/Rapport_annuel_2011-2012-BR1.pdf), page 39 (avis disponible sur demande)
- COMMISSION INTERNATIONALE DES EXAMENS DE CONDUITE AUTOMOBILE (2002). *Le Projet de l'Union Européenne ADVANCED : Description et analyse des formations post permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes*, <http://www.unic-ae.org/wp-content/uploads/2012/11/2002-ADVANCED.pdf>
- CONSEIL PERMANENT DE LA JEUNESSE (2007). *Des recommandations qui tiennent la route*, <https://www.jeunes.gouv.qc.ca/publications/publications-cpj/documents/securite-routiere/securite-routiere.pdf>.
- DEMERS GUY (2014). *Rapport d'étape du chantier sur la formation collégiale*, [http://www.cubiq.ribg.gouv.qc.ca/in/faces/details.xhtml?id=p%3A%3Ausmarcdef\\_0001146487&](http://www.cubiq.ribg.gouv.qc.ca/in/faces/details.xhtml?id=p%3A%3Ausmarcdef_0001146487&), page 11
- HUFFINGTONPOST (2016). *Sécurité routière : le député fédéral Joël Lightbound fait la promotion du « Dutch Reach »*, [http://quebec.huffingtonpost.ca/2016/11/14/joel-lightbound-dutch-reach-cyclistes\\_n\\_12976600.html](http://quebec.huffingtonpost.ca/2016/11/14/joel-lightbound-dutch-reach-cyclistes_n_12976600.html)
- LA PRESSE (2011). *La FECQ veut contester la loi du « zéro alcool » chez les jeunes*, <http://www.lapresse.ca/actualites/politique/politique-quebecoise/201105/24/01-4402381-la-fecq-veut-contester-la-loi-du-zero-alcool-chez-les-jeunes.php>
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2017). *Document de consultation publique : la sécurité routière, ça nous concerne tous!*, <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/document-consultation-publique-securite-routiere.pdf>
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2016). *Bilan routier 2015*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2015.pdf>
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2017). *Les effets de l'alcool sur la conduite*, <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/alcool/effets-alcool-conduite/>
- STEENBERGEN ET AL (2001). *Kentucky's graduated drivers licensing program for young drivers : barriers to effective local implementation*, Injury Prevention, no.7, <http://injuryprevention.bmj.com/content/injuryprev/7/4/286.full.pdf>
- VÉLO QUÉBEC (2016). *Annnonce concernant l'emportierage et la distance de 1 m lors des dépassements : une bonne nouvelle pour la nouvelle saison!*, <http://www.velo.qc.ca/fr/vq/Annonce-concernant-emportierage-et-la-distance-de-1-m-lors-des-depassements-Une-bonne-nouvelle-pour-la-nouvelle-saison->

UNIVERSITÉ LAVAL (2017). *Prévention de l'alcool au volant; conseils pour un retour sécuritaire*, Service de sécurité et de prévention, <https://www.ssp.ulaval.ca/prevention/prevention-de-lalcool-au-volant/>