

INTRODUCTION

Georges Dionne

Volume 65, Number 3, 1997

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1105162ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1105162ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Dionne, G. (1997). INTRODUCTION. *Assurances*, 65(3), 380–381.

<https://doi.org/10.7202/1105162ar>

INTRODUCTION

par/by Georges Dionne

Dans ce numéro, nous présentons la deuxième partie des textes retenus du colloque d'avril 1997 qui avait pour thème «L'assurance automobile : sécurité routière, nouveaux conducteurs, risques, fraude à l'assurance et réglementation». Ce colloque international avait été organisé conjointement par la Chaire de gestion des risques de l'École des Hautes Études Commerciales et le Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal.

Les quatre articles qui suivent traitent des nouveaux et des jeunes conducteurs. Ce groupe de conducteurs a un taux relatif d'accidents élevé. En effet, au Québec, en 1992, les jeunes conducteurs du groupe 16-24 ans ont été impliqués dans 24 % des accidents avec blessés, alors qu'ils ne représentaient que 13 % des détenteurs de permis et 12 % de la population au Québec (Dussault et Letendre, *Assurances*, juillet 1997). Les résultats de l'article de Laberge-Nadeau et autres collaborateurs confirment cette tendance mais montrent que les différences d'âge sont un facteur explicatif significatif des accidents, même durant la première année de détention de permis, ce qui implique que les nouveaux conducteurs ne représentent pas un groupe homogène. Leur non-expérience commune est un facteur explicatif important de leur taux d'accidents élevé mais les plus jeunes ont encore plus d'accidents. D'autres résultats sont présentés, reliés à la réforme de 1991, qui a été modifiée récemment de façon substantielle.

L'article de James McKnight analyse les causes des accidents des jeunes conducteurs. Leur risque particulièrement élevé semble

* Georges Dionne est professeur de finance et titulaire de la Chaire de gestion des risques de l'École des Hautes Études Commerciales.

être expliqué par leur manque d'expérience et leur immaturité. La première source de sinistre est leur difficulté à percevoir le degré de risque d'un environnement de conduite et d'y répondre adéquatement. La discussion aborde entre autres la vitesse, la distraction et la consommation d'alcool.

L'article de Allan Williams montre que les tendances observées au Québec sont semblables à celles des États américains. Son principal objectif est d'analyser le rôle de l'introduction du système graduel d'émission de nouveaux permis de conduire où l'on encourage les nouveaux conducteurs à conduire dans des situations moins risquées avant que le titulaire ait droit à tous les privilèges d'un détenteur de permis. L'introduction de l'accès graduel semble être efficace pour réduire les accidents mais introduit des coûts de mobilité. Le législateur doit donc trouver un juste milieu dans la relation d'arbitrage entre la mobilité et la sécurité (voir l'article de Dussault et Letendre dans le numéro de juillet 1997 de *Assurances* pour la prise en compte de cette relation d'arbitrage dans la mise en place de la nouvelle réglementation au Québec).

Dan Mayhew discute de différentes formes de réglementation adoptées par plusieurs pays. Différentes juridictions ont introduit des programmes graduels d'émission de permis et plusieurs autres envisagent de le faire. L'examen des programmes graduels révèle que chacun possède un caractère unique. Toutefois, il existe aussi des similarités importantes entre les différents programmes. L'expérience de quelques juridictions suggère que les programmes graduels d'émission de permis peuvent réduire le nombre de collisions d'au moins 6 à 8 %.



In this issue, we present the second group of retained papers from the April 1997 colloquium: Automobile Insurance: Road Safety, New Drivers, Risks, Insurance Fraud and Regulation. This international colloquium was jointly organized by the Risk Management Chair of the École des Hautes Études Commerciales and the Center for Research on Transportation of Université de Montréal.

The following four articles are focussed on young and new drivers. This group of drivers has a relatively high rate of accidents. Indeed, in Quebec, in 1992, young drivers of 16-24 years old were involved in 24% of accidents resulting of bodily injuries while they represent 13% of license holders and 12% of the population (Dussault and Letendre, *Assurances*, July 1997). The results from the Laberge-Nadeau and other contributors' study confirm this ten-

gency but show that differences between ages are a significant factor for accidents even during the first year of driving, which implies that new drivers do not represent an homogenous group. Their common absence of experience is a significant factor of accidents, but the younger drivers have more accidents. Other results related to the 1991 reform, that was substantially modified recently, are presented.

James McKnight's article analyses the accident factors of young drivers. Their high risk seems to be a result of both inexperience and immaturity. The primary sources of loss experience fails to precise the degree of risk in driving environment and to respond adequately to it. Speed, distractions and use of alcohol are three subjects among those discussed by the author.

Allan Williams's article shows that the tendency observed in Quebec are similar to those in American states. His main objective is to analyze the role of graduated licensing where new drivers are encouraged to drive in lower-risk situations before full privileges are given. The introduction of graduated licensing seems to be efficient to reduce accidents, but introduces mobility costs. Then, the regulator must find a fair trade-off between mobility and safety (see the article Dussault and Letendre in the 1997 July's issue of *Assurances* for the application of this trade-off in the set-up of the new regulation in Quebec).

Dan Mayhew discusses different forms of regulation in force in several countries and their effects. Several jurisdictions have introduced graduated licensing and many others are considering doing so. The review of graduated licensing programs reveals that each of these programs is unique. However, there are also important similarities across programs. Experience of some jurisdictions suggests that a graduated licensing program may result in at least a 6 to 8 % reduction in collisions.