

# L'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE AU QUÉBEC : LA RECHERCHE D'UN ÉQUILIBRE ENTRE LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ

Claude Dussault and Patrice Letendre

Volume 65, Number 2, 1997

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1105150ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1105150ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Dussault, C. & Letendre, P. (1997). L'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE AU QUÉBEC : LA RECHERCHE D'UN ÉQUILIBRE ENTRE LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ. *Assurances*, 65(2), 219–226. <https://doi.org/10.7202/1105150ar>

Article abstract

The phenomenon of overrepresentation of drivers age 16-24 in road accidents is widely known. While they comprise 13 % of licence holders, they commit 18 % of driving-related Criminal Code offences and 24 % of all Highway safety Code offences, which also corresponds to their share (24 %) of involvement by all drivers in accidents resulting in bodily injury. The article discusses the effectiveness of the different available countermeasures while analyzing their impact on the mobility of young drivers. Of eleven measures examined, three became part of graduated licensing reform in Québec (1996), precisely because they foster a better balance between mobility and safety.

# L'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE AU QUÉBEC : LA RECHERCHE D'UN ÉQUILIBRE ENTRE LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ

par Claude Dussault et Patrice Letendre

## RÉSUMÉ

Le phénomène de la surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents de la route est largement connu. Pour 13 % des titulaires de permis, ils commettent 18 % des infractions au Code criminel et 24 % des infractions au Code de la sécurité routière, ce qui correspond à leur proportion (24 %) parmi les conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. Le présent article discute de l'efficacité des différentes mesures pour contrer ce phénomène, telles que recensées dans la littérature, tout en analysant leur impact sur la mobilité des jeunes conducteurs. Parmi les onze mesures étudiées, trois ont été retenues dans le cadre de la réforme de l'accès à la conduite au Québec (1996) parce qu'elles présentaient le meilleur équilibre entre la mobilité et la sécurité.

## ABSTRACT

*The phenomenon of overrepresentation of drivers age 16-24 in road accidents is widely known. While they comprise 13 % of licence holders, they commit 18 % of driving-related Criminal Code offences and 24 % of all Highway safety Code offences, which also corresponds to their share (24 %) of involvement by all drivers in accidents resulting in bodily injury. The article discusses the effectiveness of the different available countermeasures while analyzing their impact on the mobility of young drivers. Of eleven measures examined, three became part of graduated licensing reform in Québec (1996), precisely because they foster a better balance between mobility and safety.*

---

### Les auteurs :

**Claude Dussault** est chef du Service des études et des stratégies en sécurité routière, Direction de la planification et de la statistique, Société de l'assurance automobile du Québec.

**Patrice Letendre** est conseiller en sécurité routière, Service de la promotion de la sécurité routière, Direction des communications, Société de l'assurance automobile du Québec.

## ■ INTRODUCTION

L'automobile fait partie intégrante du quotidien de la majorité des individus et constitue souvent un élément indispensable à la mobilité des personnes. Pour une population d'un peu plus de 7 millions d'habitants, on décompte au Québec plus de 4,2 millions de conducteurs qui parcourent collectivement quelque 75 milliards de kilomètres annuellement. C'est devenu un lieu commun que de relever que cette mobilité comporte un lourd tribut en termes de pertes de vie et de souffrances pour les victimes et leurs proches. Malgré des progrès substantiels au cours des 20 dernières années (plus de 2 200 morts en 1973), la route demeure toujours le site de près de 900 décès et 6 000 blessés graves par année.

D'ailleurs, le fait que l'on tolère pareille hécatombe illustre à quel point l'automobile occupe une place prépondérante dans notre vie de tous les jours : on s'imagine difficilement pouvoir s'en passer. L'automobile assure une mobilité et une autonomie si évidentes qu'elle constitue naturellement un bien hautement recherché par la vaste majorité des individus et ce, dès le début de l'âge adulte et même souvent à la fin de l'adolescence. Si l'âge adulte est celui de l'autonomie sous toutes ses formes, l'automobile s'avère certes le moyen par excellence pour acquérir l'autonomie lors de ses déplacements. Aussi, il appert que l'accès à une automobile fait fréquemment partie du rite de passage de l'adolescence à l'âge adulte.

Bien que l'ensemble du bilan routier constitue en soi une source majeure de préoccupation, la prévalence des traumatismes routiers chez les jeunes prend des proportions alarmantes. Pour 13 % des titulaires des permis, les 16-24 ans représentent 24 % des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels<sup>1</sup>. Cette surreprésentation des jeunes conducteurs de 16-24 ans apparaît d'autant plus préoccupante qu'ils effectuent en moyenne 30 % moins de kilométrage que les autres conducteurs<sup>2</sup>.

C'est dans ce contexte que la *Politique de sécurité dans les transports*, dévoilée par le gouvernement du Québec au printemps 1995, a identifié l'élaboration d'un système d'accès graduel et sécuritaire à la conduite comme un enjeu prioritaire. Avec les dispositions relatives à la conduite avec les facultés affaiblies, cet enjeu était d'ailleurs au cœur du projet de loi # 12 adopté par l'Assemblée Nationale en décembre dernier. Le présent article expose les principaux faits et principes qui ont guidé la réforme en matière d'accès à la conduite.

## ■ L'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE : POUR LES JEUNES OU POUR LES NOUVEAUX CONDUCTEURS?

*The overinvolvement of young road users is one of the largest and most consistently observed phenomena in traffic throughout the world. It is so robust and repeatable that it is almost like a law of nature. Its magnitude suggests that it must involve much more than a mere lack of driving experience.*

LEONARD EVANS<sup>3</sup>

La problématique de l'accès à la conduite s'avère éminemment complexe puisque les taux d'accidents des jeunes et/ou nouveaux conducteurs est fonction de l'interaction entre l'âge et l'expérience de conduite. D'emblée, il convient de relever qu'il existe une certaine polémique quant à l'importance relative de la prise de risques (associée aux jeunes conducteurs) et de l'inexpérience (associée aux nouveaux conducteurs). Selon la perspective, on peut soutenir un effet *âge* : pour 13 % des titulaires de permis, les jeunes de 16-24 ans représentent 24 % des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels; ou un effet *inexpérience* : pour 5 % des titulaires, les nouveaux conducteurs (<2 ans d'expérience) représentent 12 % des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels<sup>4</sup>.

Compte tenu que plus de 80 % des nouveaux conducteurs ont moins de 25 ans, il devient difficile de différencier les effets *âge* et *inexpérience* et l'on pourrait même suggérer que le débat est académique puisqu'il s'agit essentiellement des mêmes individus, jeunes et inexpérimentés. Or, ces considérations sont bien plus qu'académiques car il en va de la compréhension de la problématique et par conséquent, de l'identification de solutions efficaces. D'ailleurs, une analyse plus poussée, en cherchant à évaluer l'effet de l'âge indépendamment de l'*inexpérience* et vice versa, démontre toute la complexité de la problématique.

Comme on peut le constater au tableau 1, on observe en fait trois effets : 1. À âge égal, plus un conducteur a d'années d'expérience de conduite, moins il a d'accidents (effet principal : *expérience*); 2. À expérience égale, plus un conducteur est âgé, moins il a d'accidents (effet principal : *âge*); 3. Plus un nouveau conducteur est âgé, plus l'expérience de conduite produit un impact rapide sur son taux d'accidents (effet d'interaction : *âge* par *expérience*).

Essentiellement, l'analyse de l'interaction entre l'âge et l'*expérience* a permis de dégager deux constats :

- **Constat # 1 :** Durant la première année de conduite, les taux d'accidents sont très élevés et très similaires indépendamment de l'âge;
- **Constat # 2 :** Dès la deuxième année de conduite, les taux d'accidents des 25 ans et plus s'abaissent plus rapidement que chez les 16-24 ans. Pour ces derniers, le taux d'accidents demeure élevé et relativement constant (effet limité du gain d'expérience).

**TABLEAU I**  
**TAUX D'ACCIDENTS AVEC DOMMAGES CORPORELS**  
**PAR 1 000 CONDUCTEURS: 1989-1993<sup>5</sup>**

ÂGE	EXPÉRIENCE DE CONDUITE							Moyenne
	< 1 an	1 an	2 ans	3 ans	4 ans	5-9 ans	> 10 ans	
16-24 ans	36	30	26	25	23	22	N/A	<b>30</b>
25-64 ans	40	27	20	16	13	13	12	<b>13</b>
65 ans et +	36	25	19	14	10	8	10	<b>10</b>
<b>Moyenne</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>14</b>

Au-delà des constats purement factuels relativement aux taux d'accidents en fonction de l'âge et l'expérience, l'interprétation des résultats nécessite un examen des comportements sous-jacents. À cet effet, il apparaît fort probable que le taux d'accidents plus élevé des 16-24 ans s'explique principalement par la prise de risques. Pour 13 % des titulaires de permis, ils commettent 24 % des infractions au Code de la sécurité routière et 18 % des infractions au Code criminel<sup>6</sup>. Il est pertinent de noter que ces proportions sur le plan des infractions correspondent à leur pourcentage (24 %) parmi les conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. Ces statistiques sont d'autant plus concluantes que les 16-24 ans font en moyenne 30 % moins de kilométrage que les autres conducteurs.

Ainsi, le taux d'accidents initialement très élevé des 16-24 ans s'expliquerait par l'inexpérience et la prise de risques et il demeurerait ensuite élevé en fonction de leur prise de risques. Quant aux conducteurs de 25 ans et plus, leur taux d'accidents initialement très élevé s'expliquerait essentiellement par l'inexpérience et un kilométrage supérieur et il s'abaisserait rapidement ensuite en fonction d'une moins grande prise de risques. En simplifiant, on pourrait avancer que les bénéfices associés à l'acquisition de l'expérience n'ont pas l'occasion de se concrétiser chez les jeunes conducteurs parce qu'ils sont annihilés par la prise de risques.

Enfin, il convient de signaler que les effets différenciés de l'acquisition d'expérience selon l'âge ne sont pas uniquement l'apanage des conducteurs québécois. Après avoir analysé la problématique des jeunes et nouveaux conducteurs en Ontario, la *Traffic Injury Research Foundation*<sup>7</sup> note que : *The findings show an important difference – increases in experience appear to have a greater impact among the 30-year-olds than among the 20-year-olds. Indeed, the risk of collision among 30 year-old experienced drivers is about 38 % less than it is among the novice 30-year-olds. However, this differential is only about 8 % for the 20-year-olds.*

## ■ UN PRINCIPE DIRECTEUR : LA RECHERCHE D'UN ÉQUILIBRE ENTRE LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ

Comme pour toute politique en matière de transport, l'élaboration d'une réforme en matière d'accès à la conduite s'inscrit dans un contexte social et économique. Dans le cas présent, il convient particulièrement de se rappeler la relative prépondérance de l'impératif de mobilité sur l'impératif de sécurité. En d'autres termes, les individus sont toujours prêts à assumer un certain niveau de risque pour pouvoir se déplacer et en corollaire, la réduction des risques peut difficilement s'appliquer si elle entrave indûment la mobilité. En conséquence, on recherche d'abord évidemment les mesures offrant des gains significatifs de sécurité tout en ayant un impact limité sur la mobilité. Enfin, le choix de mesures affectant plus substantiellement la mobilité ou la liberté des personnes doit absolument être justifié par une efficacité importante de la mesure ainsi que par un lien clair et bien circonscrit avec la problématique.

La réforme en matière d'accès à la conduite a donc été guidée par un principe directeur, soit la recherche d'un équilibre entre la mobilité et la sécurité. Au total, onze mesures ont été répertoriées et analysées selon ce principe directeur. Le tableau 2 présente sommairement les résultats de cet exercice.

De façon succincte, nous pouvons indiquer que les mesures # 1, 2 et 3 ont été rejetées, malgré leur potentiel réel d'amélioration de la sécurité routière, parce qu'elles présentaient un impact trop important sur la mobilité ou la liberté des jeunes conducteurs. Les mesures # 4, 5, 6, 8 et 9 n'ont pas été retenues parce que leur impact sur la sécurité routière n'était pas suffisamment démontré.

Les mesures 7 et 10 (zéro alcool et limite de 4 points d'inaptitude) ressortaient comme idéales en ayant un fort potentiel sur le plan de la sécurité et un impact nul ou négligeable sur la mobilité ou la liberté des jeunes conducteurs. Enfin, la mesure # 11 (permis d'apprenti conducteur de 12 mois) a été retenue, malgré son effet limitatif sur la mobilité, en fonction de son impact très important sur les taux d'accidents durant la période visée et de son effet à plus long terme.

Une fois le choix des mesures effectué, l'étape finale consiste à arrimer le mieux possible ces mesures avec la problématique. À cet effet, il importe de rappeler les deux constats faits précédemment.

- **Constat # 1 :** Durant la première année de conduite, les taux d'accidents sont très élevés et très similaires indépendamment de l'âge; d'où l'allongement à 12 mois de la durée du permis d'apprenti conducteur (*conduite accompagnée, zéro alcool et limite de 4 points d'inaptitude*) pour tous les nouveaux conducteurs avec une possibilité de réduire la durée à 8 mois en suivant des cours de conduite.

**TABLE 2**  
**ÉVALUATION DES PRINCIPALES MESURES**  
**D'ACCÈS À LA CONDUITE**

MESURES	IMPACTS SUR LA SÉCURITÉ	IMPACTS SUR LA MOBILITÉ ET LA LIBERTÉ
1. Couvre-feu <sup>8</sup>	++	—
2. Âge minimal de 18 ans pour conduire <sup>9</sup>	++	—
3. Âge minimal de 21 ans pour l'achat d'alcool <sup>10</sup>	+	—
4. Interdiction de conduire sur les autoroutes	n/d	-
5. Interdiction de transporter des passagers	n/d	-
6. Identification du véhicule du nouveau conducteur	n/d	-
7. Zéro alcool <sup>11</sup>	++	aucun
8. Cours de conduire obligatoires	n/d	aucun
9. Révision des examens	n/d	aucun
10. Limite de 4 points d'inaptitude <sup>12</sup>	++	aucun
11. Permis d'apprenti conducteur de 12 mois <sup>13</sup>	+++	—
+ Impact positif faible      ++ Impact positif majeur      +++ Impact positif très important - Impact positif faible      — Impact positif majeur      n/d Non démontré		

- *Constat # 2*: Dès la deuxième année de conduite, les taux d'accidents des 25 ans et plus s'abaissent plus rapidement que chez les 16-24 ans. Pour ces derniers, le taux d'accidents demeure élevé et relativement constant (effet limité du gain d'expérience, contré par la prise de risques); ce qui **justifie un permis probatoire (zéro alcool et limite de 4 points d'inaptitude)** d'une durée de deux ans s'appliquant spécifiquement à ce groupe d'âge.

Enfin, l'octroi d'une réduction de 4 mois de la durée du permis d'apprenti conducteur pour ceux qui suivent volontairement un cours de conduite se justifie principalement en fonction du phénomène de recrutement sélectif (ou biais de sélection). En effet, il est largement connu que ce phénomène s'applique dans le cas d'individus qui suivent volontairement un cours de conduite; c'est-à-dire que les individus plus prudents

sont plus enclins à prendre un cours de conduite, ce que les compagnies d'assurances reconnaissent généralement par un rabais d'assurances.

## ■ CONCLUSION

La mobilité et la sécurité constituent des valeurs fondamentales dans notre société. Le fait que la mobilité soit plus prisée, particulièrement chez les jeunes comme en témoigne leur de prise de risque, rend fort délicat l'exercice d'identification de mesures à la fois efficaces et socialement acceptables. La recherche d'un équilibre entre la mobilité et la sécurité s'est traduite par l'adoption de nouvelles mesures qui, malgré leur potentiel important, ne sont pas toutes forcément les plus efficaces. Toutefois, ces mesures sont cohérentes par rapport à la problématique des jeunes conducteurs, supportées par une évidence scientifique solide et respectueuses du contrat social en vigueur au Québec.



## Notes et références

1. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (1995). *Bilan 1994: Accidents, parc automobile, permis de conduire*. SAAQ. Québec, Qc.
2. PICHETTE, P. (1991). *Enquête sur le kilométrage des conducteurs québécois*. SAAQ. Québec, Qc.
3. EVANS, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Van Nostrand Reinhold. N.Y. p. 41.
4. *Op.cit* # 1.
5. PAQUET, P. (1994). *Taux d'accidents avec dommages corporels selon l'âge et l'expérience (exploitation de fichiers informatisés)*. SAAQ. Québec, Qc.
6. VÉZINA, L. (1995). *Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier: 1990-1994*. SAAQ. Québec, Qc.
7. TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION (1991). *New to the road: Prevention measures for young or novice drivers*. TIRF. Ottawa, ON. p.13.
8. WILLIAMS, A., LUND, A. & PREUSSER, D. (1985). *Night Driving Curfews in New York and Louisiana: Results of a Questionnaire Survey*. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 17, no. 6, pp. 465-466.
- PREUSSER, D., ZADOR, P. & WILLIAMS, A. (1992). *City Curfew Ordinances and Teenage Motor Vehicle Fatalities*. Insurance Institute for Highway Safety. Aprix, p. 8.
9. PREUSSER, D. (1988). *Delaying Teenage Licensure*. *Alcohol, Drugs and Driving*. Vol. 4., no. 3-4, p. 295.
10. O'MALLEY, P. & WAGENAAR, A. (1991). *Effects of Minimum Drinking Age Law on Alcohol Use, Related Behaviors and Traffic Crash Involvement among America Youth: 1976-1987*. *Journal of Studies on Alcohol*. Vol. 52, no. 5, p. 490.
11. HINGSON, R., HEEREN, T., HOWLAND, J. & WINTER, M. (1991). *Reduced BAC Limits for Young People (Impact on Night Fatal Crashes)*, *Alcohol, Drugs and Driving*. Vol. 7, no. 2, April-June, pp. 117-127.
12. Pour une discussion sur l'impact général du système des points d'inaptitude, voir GAUDRY, M., FOURNIER, F., & SIMARD R. (1995). *DRAG-2, Un modèle économétrique appliqué au kilométrage, aux accidents et à leur gravité au Québec*. SAAQ. Québec, Qc. pp. 191-194.
13. Voir BISSON, A. & PICHETTE, F. (1995). *Impact des normes actuelles d'accès à la conduite sur la sécurité routière: Étude comparative pré-post au Québec, 1989-1993*. SAAQ. Québec, Qc.