



Sondage sur la sécurité routière 2004

Les jeunes
conducteurs



FONDATION
DE RECHERCHES
SUR LES BLESSURES
DE LA ROUTE

La Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les accidents de la route.

La FRBR est un institut de sécurité routière nationale, indépendante et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des accidents de la route et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

Fondation de recherches sur les blessures de la route
171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa (Ontario) K2P 0B4
Téléphone : (613) 238-5235
Télécopieur : (613) 238-5292
Courriel : tirf@trafficingjuryresearch.com
Site Web : www.trafficingjuryresearch.com

Octobre 2004

Fondation de recherches sur les blessures de la route
Droits d'auteurs © 2004
ISBN : 0-920071-44-0

Sondage sur la sécurité routière 2004

Les jeunes conducteurs

Douglas J. Beirness

Daniel R. Mayhew

Herb M. Simpson

Katharine Desmond

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Toyota Canada Inc.



Brewers of Canada



Brasseurs du Canada

Transports Canada

Canada



L'Association des chemins de fer du Canada

Soutien supplémentaire assuré par :

Conseil canadien de la sécurité

Table des matières —●

Sommaire	iii
Sondage sur la sécurité routière	1
Explication	1
Structure	2
Méthode	3
Jeunes conducteurs	5
Historique	5
Résultats du Sondage	9
PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC	9
Est-ce que le public perçoit les jeunes conducteurs comme un important problème de sécurité routière?	9
Différences démographiques	10
PRÉOCCUPATIONS PARTICULIÈRES AU SUJET DES JEUNES CONDUCTEURS	11
Différences démographiques	12
Différences régionales	13
COMPORTEMENTS AU VOLANT	13
EXPÉRIENCE DE CONDUITE	
Les jeunes Canadiens conduisent-ils beaucoup?	16
À quelle fréquence les jeunes conducteurs obtiennent-ils des contraventions?	17
À quelle fréquence les jeunes conducteurs ont-ils des collisions?	18
MESURES VISANT À RÉDUIRE LES COLLISIONS DES JEUNES CONDUCTEURS	19
Différences démographiques	21
Différences régionales	21
Bibliographie	23



Sommaire —●

- ◆ Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique aléatoire auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs canadiens.
- ◆ Les résultats de la quatrième édition du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports qui touchent plusieurs questions clés – le présent rapport met l'accent sur les jeunes conducteurs.
- ◆ Les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les collisions routières. Ils représentent 13 % des titulaires de permis de conduire au Canada, mais 25 % des conducteurs décédés ou blessés. Bien que le nombre de décès et de blessures ait diminué, les collisions routières demeurent la principale cause de décès chez les jeunes au Canada.
- ◆ Malgré l'ampleur du problème, la plupart des Canadiens ne considèrent pas les jeunes conducteurs comme représentant un grave problème de sécurité routière – seulement 24 % d'entre eux les voient comme un problème grave ou extrêmement grave.
- ◆ Certains comportements des jeunes conducteurs suscitent davantage d'inquiétude – 84 % des Canadiens se disent préoccupés par la consommation d'alcool et de drogue par les jeunes conducteurs, même si ces derniers sont les moins enclins à conduire après avoir pris de l'alcool.
- ◆ Les jeunes conducteurs sont plus susceptibles que les conducteurs plus âgés de manifester divers comportements à risque élevé au volant. Par exemple :
 - 38 % des 16 à 19 ans disent prendre des risques pour le plaisir, lorsqu'ils sont au volant. Seulement 12 % de ceux du groupe des 45 à 54 ans en font autant;
 - 66 % des conducteurs adolescents prennent le volant pour le simple plaisir de conduire, au moins occasionnellement. Environ le tiers des conducteurs de 35 à 54 ans en font autant;
 - Plus de 90 % des jeunes conducteurs déclarent dépasser la limite de vitesse affichée. La fréquence des excès de vitesse diminue régulièrement avec l'augmentation de l'âge des conducteurs;
 - Les trois quarts des conducteurs qui ont entre 16 et 19 ans disent accélérer pour traverser une intersection avant le changement des feux de circulation. Ce comportement diminue progressivement chez les conducteurs plus âgés.
- ◆ Les jeunes déclarent conduire environ 300 km par mois, ce qui est bien inférieur aux 1 000 km déclarés par des conducteurs plus âgés.
- ◆ Malgré le nombre relativement faible de kilomètres parcourus, les jeunes conducteurs sont plus susceptibles que les autres de recevoir une contravention et d'être en cause dans une collision :



- 20 % des conducteurs qui ont entre 16 et 19 ans ont reçu une contravention au cours des 12 derniers mois, par rapport à moins de 10 % des conducteurs de 25 ans et plus.
- 16 % des conducteurs qui ont entre 16 et 19 ans déclarent avoir été en cause dans une collision au cours des 12 derniers mois, comparativement à 6 % des conducteurs de 25 ans et plus.
- ◆ Les conducteurs canadiens sont en faveur des initiatives visant à protéger les jeunes conducteurs. De fait, 84 % d'entre eux appuient les cours de conduite obligatoires; 62 % sont d'accord pour que l'on oblige les nouveaux conducteurs à détenir un permis d'apprenti pendant au moins 12 mois; et un peu plus de la moitié est favorable à l'amélioration de l'examen de conduite en vue de bien vérifier la capacité du nouveau conducteur de conduire prudemment.



Sondage sur la sécurité routière

Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière.

Le Sondage révèle :

- ◆ ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- ◆ leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ◆ la façon dont ils se comportent sur la route;
- ◆ ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière.

Explication

L'information sur la connaissance qu'a le public des questions de sécurité routière est intéressante pour déterminer les aspects particuliers à propos desquels la sensibilisation doit être accrue et les connaissances, améliorées. L'information sur les attitudes du public relativement à la sécurité routière et sur les habitudes de conduite et les pratiques sécuritaires est intéressante pour orienter l'élaboration des programmes et la prise de décisions stratégiques.

Un sondage annuel dans ces domaines permet d'évaluer les changements survenus au plan des connaissances et de la sensibilisation, ainsi que des pratiques de sécurité et du degré de préoccupation à propos des problèmes persistants; il aide aussi à connaître les problèmes nouveaux qui font leur apparition.



Structure

Le Sondage sur la sécurité routière de la FRBR vise à évaluer l'opinion publique, la sensibilisation, les connaissances et les pratiques sur un large éventail de questions importantes en matière de sécurité routière. Il comporte une série de questions, posées chaque année pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné.

Il est possible de consulter les éditions de 2001, 2002 et 2003 des rapports du Sondage sur la sécurité routière à l'adresse suivante :

<http://www.trafficinjuryresearch.com/publications/publications.cfm>. Cette quatrième édition du Sondage comprend aussi plusieurs rapports. Celui-ci concerne les *Jeunes conducteurs*. Il expose les attitudes et les perceptions des Canadiens à l'égard des problèmes associés aux jeunes conducteurs et établit une comparaison des pratiques de conduite des jeunes et des plus âgés. Les prochains rapports porteront sur la *Conduite en état d'ivresse* et la *Somnolence au volant*.



Méthode —●

Cette quatrième édition du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR contenait 102 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. En moyenne, l'ensemble du sondage a pu être effectué en 20 minutes environ.

Le sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs canadiens. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en mai 2004. Parmi les 5 666 foyers avec lesquels le sondeur a communiqué pour demander à une personne de participer, 3 735 (66 %) ont refusé, 68 (1,2 %) ont mis fin au questionnaire rapidement et 642 (11,3 %) n'étaient pas admissibles.

Un total de 1 221 répondants se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Les données ont été pondérées pour faire en sorte que les résultats soient représentatifs de la population nationale. D'après la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de 2,8 %, 19 fois sur vingt (l'estimation la plus prudente).



Jeunes conducteurs —●

Historique

Apprendre à conduire et obtenir un permis sont des étapes importantes de la vie de bien des jeunes. Un permis de conduire procure l'indépendance, la liberté et la mobilité, des objectifs hautement souhaitables pour la plupart des Canadiens, mais surtout pour les adolescents. C'est une période enthousiasmante de leur vie et, bien souvent, elle marque le début de la transition vers la vie adulte. Toutefois, bien peu d'entre eux reconnaissent qu'elle signale aussi le début d'une période pendant laquelle les risques de décès ou de blessures graves à la suite de collisions routières sont très élevés.

Les statistiques font bien ressortir l'étendue du problème. En 2002 (année la plus récente pour laquelle on dispose de données), 331 adolescents (entre 15 et 19 ans) ont été tués dans des collisions routières et 29 236 autres ont été blessés. En outre, parmi les jeunes du groupe des 20 à 24 ans, 365 ont été tués et 30 073, blessés. Les collisions comptent pour 35 % de tous les décès chez les 15 à 19 ans et 30 % de ceux du groupe des 20 à 24 ans, ce qui fait des collisions routières la principale cause de mortalité chez les jeunes (Statistique Canada, 2003).

Ce qui est encore plus déconcertant, c'est que les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les collisions routières graves. Les décès et les blessures chez les jeunes conducteurs correspondent à environ 25 % de *tous* les décès et blessures graves au Canada, mais pourtant, les jeunes conducteurs ne représentent que 13 % de tous les conducteurs titulaires de permis au Canada.

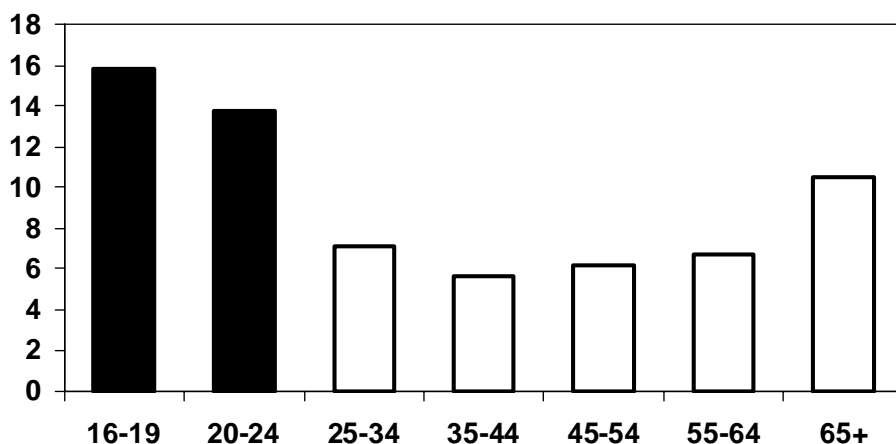
L'étendue de la surreprésentation peut être quantifiée en divisant le nombre de conducteurs des différents groupes d'âge tués ou blessés dans des collisions routières par le nombre correspondant de titulaires de permis. Le taux ainsi obtenu de conducteurs tués dans des collisions (soit le nombre de décès par 100 000 conducteurs) est présenté pour sept groupes d'âge à la figure 1. Il est évident que les conducteurs



des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 24 ans ont les taux de décès les plus élevés de tous les groupes d'âge. En fait, ceux de 16 à 19 ans ont un taux qui est plus du double de ceux des 25 à 34 ans (15,8 décès par 100 000 conducteurs titulaires de permis, comparativement à 7,1).

On pourrait affirmer, toutefois, que si les jeunes ont un taux aussi élevé, c'est qu'ils conduisent davantage. Afin d'évaluer cette hypothèse, on peut diviser le nombre de décès de conducteurs par le nombre annuel de kilomètres parcourus par chaque groupe d'âge¹. Lorsque l'on tient compte des distances parcourues, le taux élevé de décès des jeunes conducteurs est encore plus marqué. En effet, les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans ont un taux de mortalité qui est quatre fois plus grand que celui des conducteurs de 25 à 34 ans et neuf fois plus que celui du groupe des 45 à 54 ans (taux de mortalité de 27 par milliard de kilomètres parcourus en véhicule par les 16 à 19 ans, comparativement à un taux de 6 pour les conducteurs du groupe des 25 à 34 ans et de 3 pour ceux du groupe des 45 à 54 ans).

**Figure 1 : Taux de mortalité des conducteurs*:
Canada, 2001**



*Nombre de conducteurs tués par 100 000 titulaires de permis

Les jeunes conducteurs risquent davantage d'avoir des collisions, non seulement parce qu'ils conduisent depuis peu et n'ont pas l'expérience requise pour avoir des compétences de conduite de haut niveau, mais aussi à cause d'autres facteurs, tels que

¹L'estimation du nombre de kilomètres parcourus annuellement est tiré de l'Enquête sur les véhicules au Canada (Statistique Canada, 2002).



le sentiment d'invulnérabilité, la sensibilité à l'influence des pairs et l'envie de prendre des risques (Beirness, 1996; Mayhew et Simpson, 1990; Simpson, 1996). Des recherches continues sont menées par la FRBR sur la contribution relative de l'inexpérience et d'autres facteurs liés à la jeunesse dans les collisions de jeunes conducteurs, en vue d'améliorer les programmes d'instruction et de formation et de guider les mesures associées au permis pour mieux protéger les jeunes usagers de la route.

Dans ce contexte, des pas de géant ont été accomplis ces dernières années relativement au problème des collisions mettant en cause de jeunes conducteurs. Par exemple, le nombre de collisions mortelles chez les adolescents a chuté de près de 20 % depuis une dizaine d'années; les décès de conducteurs attribuables à l'alcool ont aussi diminué considérablement – depuis 1992, le pourcentage de conducteurs adolescents mortellement blessés ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg% est passé de 40 % à 26 %. Un certain nombre de facteurs ont contribué à ces changements positifs, notamment le processus de délivrance des permis par étape qui est devenu la norme dans la plupart des secteurs de compétence. Ce système impose au nouveau conducteur des restrictions qui sont retirées graduellement à mesure qu'il acquiert de l'expérience. Le système de délivrance de permis par étape s'est révélé efficace pour la réduction des décès et des blessures chez les jeunes conducteurs (Mayhew et coll., 2001; 2003).

Malgré ces gains, il y a encore beaucoup à faire comme le montrent les statistiques. Lorsque l'on envisage de mettre en place des programmes et des politiques visant à apporter des solutions efficaces au problème, il importe de bien comprendre l'étendue des préoccupations des Canadiens à l'égard des jeunes conducteurs en tant que problème de sécurité routière et de déterminer comment les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs diffèrent de ceux des conducteurs plus âgés et plus expérimentés. C'était l'objet principal de cette édition du Sondage sur la sécurité routière qui visait à évaluer :

- le niveau de préoccupation à propos des jeunes conducteurs;
- les attitudes et les pratiques de conduite des jeunes conducteurs;



- le degré d'appui aux divers programmes et politiques possibles pour diminuer le nombre de décès et de blessures chez les jeunes à la suite de collisions routières.



Résultats du sondage —●

PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC

Est-ce que le public perçoit les jeunes conducteurs comme un important problème de sécurité routière?

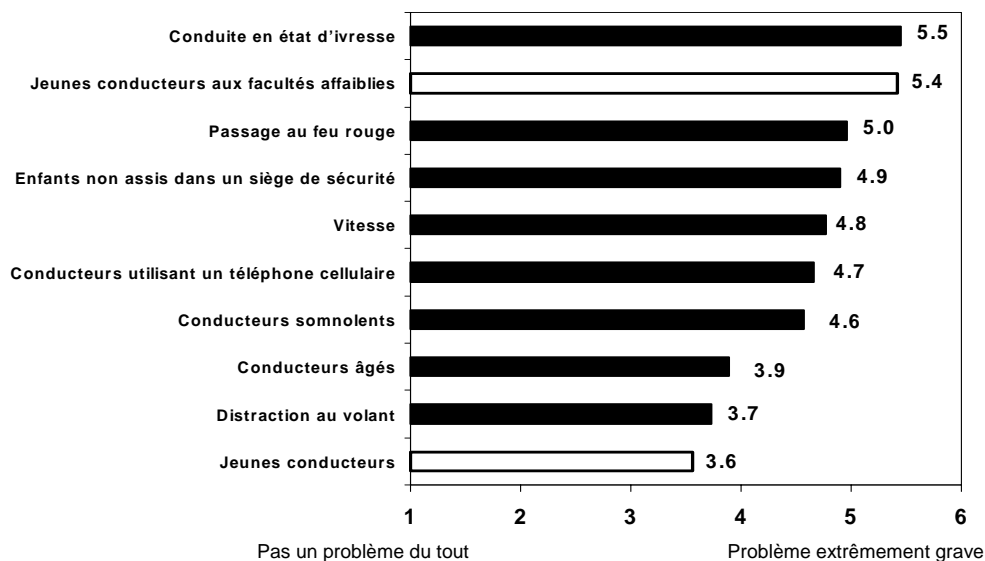
En général, les Canadiens ne considèrent pas les jeunes conducteurs comme un problème de sécurité routière particulièrement grave. De fait, seulement 24 % d'entre eux pensent qu'il s'agit d'un problème grave ou extrêmement grave. Toutefois, cette perception change radicalement lorsque la question porte sur les jeunes conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'alcool ou la drogue – dans ce cas, 78 % pensent que le problème est grave ou extrêmement grave.

Ainsi, quand ils le comparent à d'autres problèmes de sécurité routière, les Canadiens considèrent le problème des jeunes conducteurs comme le moins grave. La figure 2 montre les cotes moyennes de perception de la gravité d'un certain nombre de problèmes de sécurité routière – 1 correspondant à « pas de problème du tout » et 6, à « un problème extrêmement grave ». Comme on peut le constater, le problème des jeunes conducteurs a obtenu une cote moyenne de 3,6, la plus faible des dix problèmes présentés. Par contre, le problème des « jeunes conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue » a obtenu une cote moyenne de 5,4, venant en deuxième place, après le problème général de la conduite en état d'ivresse.

Le niveau de préoccupation relativement faible du public à propos des jeunes conducteurs ne semble pas concorder avec l'étendue du problème décrit dans l'*Historique*. Les inquiétudes du public à l'égard des jeunes conducteurs semblent liées plus directement à la conduite après la consommation d'alcool ou de drogue. Mais cet aspect semble aussi peu cohérent, compte tenu de la baisse considérable de la fréquence de la conduite en état d'ivresse chez les jeunes conducteurs.



Figure 2 : Perception de la gravité des problèmes de sécurité routière



Différences démographiques. En général, les femmes sont plus préoccupées que les hommes par les problèmes de sécurité routière. Il en va de même pour le problème des jeunes conducteurs; 27 % des femmes, comparativement à 20 % des hommes, trouvent que les jeunes conducteurs posent un problème très grave ou extrêmement grave². En outre, 88 % des femmes, proportionnellement à 79 % des hommes, qualifient le problème des jeunes conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue de très grave ou d'extrêmement grave.

Comme il fallait s'y attendre, le plus jeune groupe de répondants est le moins susceptible de se considérer comme un problème grave. Seulement 10 % des jeunes de 16 à 19 ans trouvent que les jeunes conducteurs constituent un problème très grave ou extrêmement grave. Par contre, au moins 20 % de ceux qui ont entre 20 et 64 ans et 33 % de ceux de 65 ans et plus jugent que le problème des jeunes conducteurs est très grave ou extrêmement grave.

²Lorsque les constatations de l'étude sont mentionnées, à moins d'indication contraire, seules les différences qui ont été considérées comme significatives sur le plan statistique ($p < 0,05$) sont présentées.

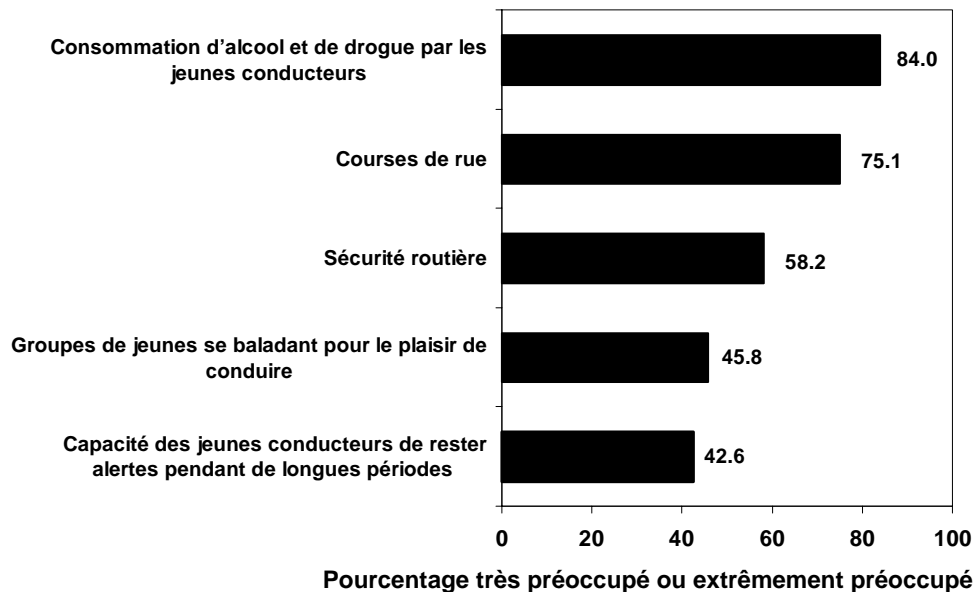


PRÉOCCUPATIONS PARTICULIÈRES AU SUJET DES JEUNES CONDUCTEURS

Bien que le public ne voie pas les jeunes conducteurs comme un problème de sécurité routière particulièrement grave en général, il s'inquiète tout de même de certains comportements particuliers de cette catégorie de conducteurs. Les répondants ont eu à indiquer dans quelle mesure ils étaient préoccupés par quatre questions de sécurité routière touchant les jeunes conducteurs, en utilisant une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé).

Les résultats sont présentés à la figure 3, où est indiqué le pourcentage des répondants très préoccupés ou extrêmement préoccupés par chacune des quatre questions. À des fins de comparaison, nous avons aussi précisé le niveau de préoccupation à propos de la sécurité routière en général. Les Canadiens sont surtout préoccupés par la consommation d'alcool et de drogue par les jeunes conducteurs – 84 % sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par cet aspect. À peu près les trois quarts des répondants sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par les courses de rue.

Figure 3 : Préoccupations relatives à des problèmes particuliers de sécurité routière



Des inquiétudes moindres, mais néanmoins substantielles ont été exprimées à propos des groupes de jeunes qui se baladent en voiture pour le simple plaisir de conduire

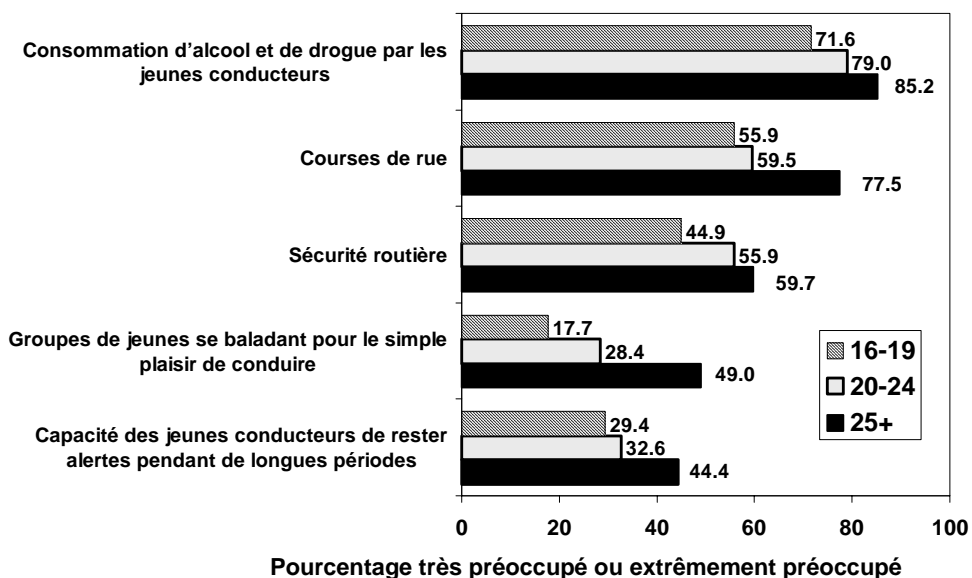


(46 % sont extrêmement ou très préoccupés) et la capacité des jeunes conducteurs de demeurer alertes pendant de longues périodes de conduite (43 %).

Différences démographiques. Les femmes ont exprimé davantage de préoccupations que les hommes à propos des quatre problèmes de sécurité routière. Par exemple, 53 % des femmes et seulement 36 % des hommes sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par les jeunes qui se baladent en voiture pour le simple plaisir de conduire. De plus, les femmes sont plus inquiètes de la sécurité routière en général.

L'étendue des préoccupations à propos de ces problèmes de sécurité routière est aussi largement associé à l'âge, comme le montre la figure 4, qui affiche le pourcentage de répondants très préoccupés ou extrêmement préoccupés par chaque problème. Pour simplifier, les répondants ont été divisés en trois groupes d'âge (de 16 à 19 ans, de 20 à 24 ans et 25 ans et plus). Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans sont ceux qui ont exprimé le moins de préoccupations à l'égard de chacune des questions. Ceux de 20 à 24 ans sont plus préoccupés, mais moins que ceux de 25 ans et plus.

Figure 4 : Préoccupations relatives à des problèmes particuliers de sécurité routière, selon l'âge



Fait à noter, même les jeunes conducteurs expriment un degré de préoccupation considérable à propos de la consommation d'alcool et de drogue par leurs pairs – 72 % de ceux du groupe des 16 à 19 ans et 79 % des 20 à 24 ans sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par ce problème. Parmi tous les problèmes, celui qui inquiète le moins les jeunes conducteurs est celui des groupes de jeunes qui se baladent en voiture pour le simple plaisir de conduire.

Différences régionales. Les préoccupations à propos de la consommation d'alcool et de drogue par les jeunes conducteurs et la capacité de ces derniers de rester alertes pendant de longues périodes sont plus importantes dans la région de l'Atlantique et au Québec que dans les autres régions. Les préoccupations à propos des courses de rue et des groupes de jeunes qui se baladent en voiture pour le simple plaisir de conduire sont plus grandes en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique que dans d'autres régions.

On ne constate aucune différence entre les conducteurs des régions urbaines et rurales quant aux préoccupations que suscitent les différents problèmes de sécurité routière.

COMPORTEMENTS AU VOLANT

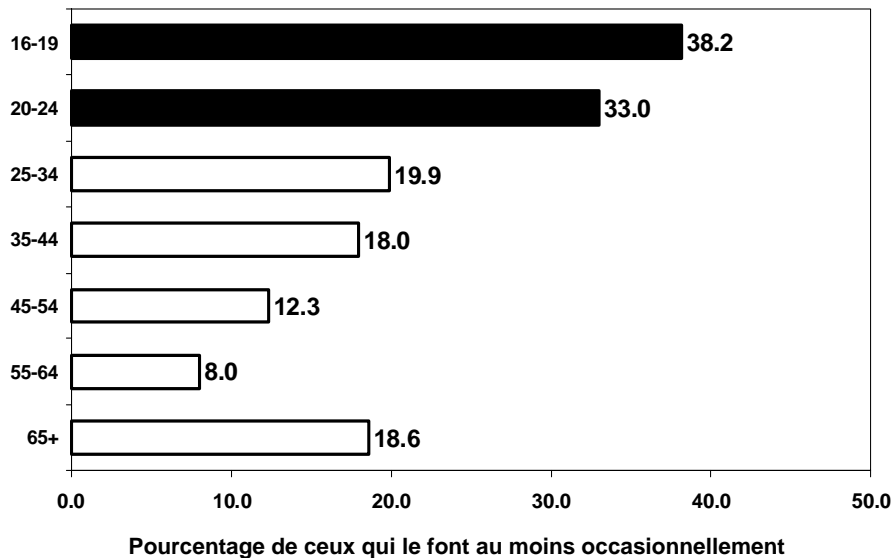
Un des facteurs qui a été associé au taux élevé de collisions des jeunes conducteurs est que ces derniers manifestent davantage de comportements à risque que les conducteurs plus âgés. Afin d'évaluer la mesure dans laquelle ils admettent avoir des comportements à risque, on a demandé aux répondants d'indiquer (à l'aide d'une échelle de 1 – jamais – à 6 – très souvent), à quelle fréquence ils manifestent divers comportements de conduite souvent associés à un risque accru de collision.

Par exemple, les répondants devaient préciser s'ils prenaient des risques au volant, pour le seul plaisir de le faire. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un comportement fréquent, 18 % de tous les conducteurs canadiens ont admis se comporter ainsi, tout au moins à l'occasion. La figure 5 présente les résultats selon l'âge. Il est évident que les jeunes conducteurs sont plus susceptibles que les conducteurs plus âgés de prendre des risques délibérément – 38 % de ceux du groupe de 16 à 19 ans et 33 % de ceux de 20 à



24 ans déclarent le faire, au moins occasionnellement. La fréquence diminue progressivement avec l'âge, jusqu'à 64 ans. Il convient toutefois de noter que la proportion de conducteurs qui déclarent avoir pris des risques au volant pour le simple plaisir augmente chez les 65 ans et plus (19 %) et est même comparable à celle des conducteurs du groupe des 25 à 34 ans (20 %).

Figure 5 : Pourcentage des conducteurs qui « prennent des risques au volant, par plaisir », selon l'âge

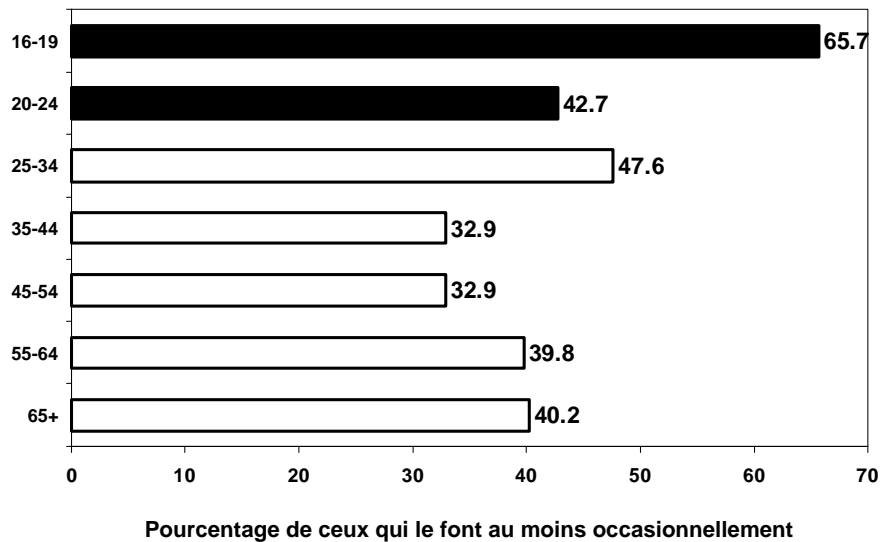


La conduite est depuis longtemps bien plus qu'un simple moyen de transport permettant de se rendre du point A au point B. Elle est souvent une activité en soi, c.-à-d. quelque chose à faire pour le plaisir ou pour se distraire. Dans l'ensemble, « se balader en voiture pour le plaisir de conduire » est une activité relativement courante chez les conducteurs canadiens, 56 % d'entre eux admettant le faire au moins occasionnellement. La figure 6 montre le pourcentage de répondants de chacun des sept groupes d'âge qui déclarent se balader en voiture pour le simple plaisir de conduire, du moins à l'occasion. Comme l'illustre la figure, ce comportement est le plus courant chez les conducteurs de 16 à 19 ans.

La vitesse figure souvent parmi les facteurs qui contribuent aux collisions et constitue un comportement que les Canadiens considèrent comme un grave problème de sécurité routière (voir la figure 2). Malgré cette perception, plus de 80 % des répondants ont indiqué qu'ils dépassaient la limite de vitesse, du moins à l'occasion. Le pourcentage de

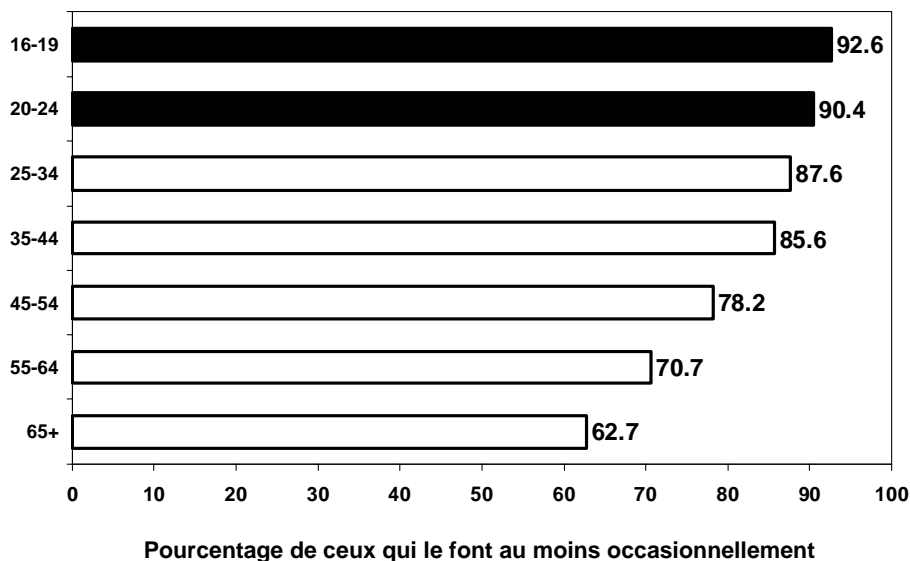


Figure 6 : Pourcentage des conducteurs qui vont « se balader en voiture pour le simple plaisir de conduire », selon l'âge



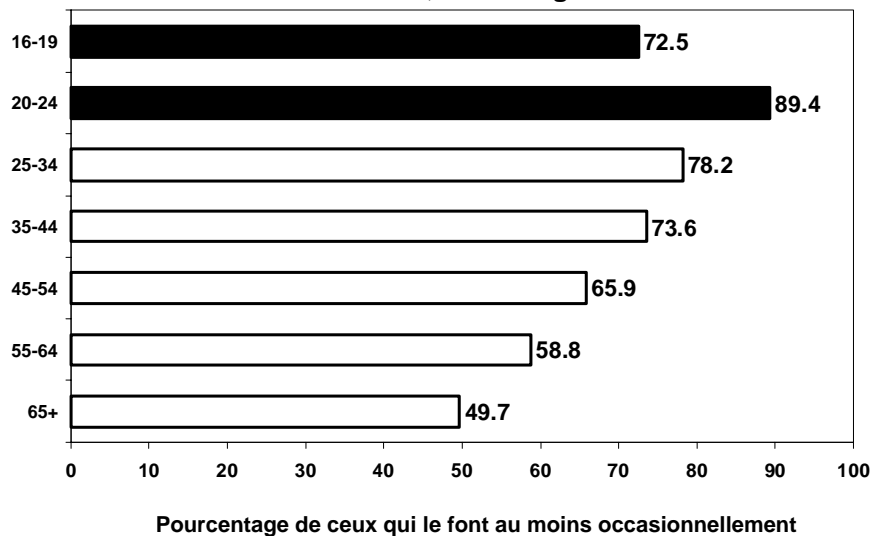
conducteurs de chacun des sept groupes d'âge qui déclarent avoir fait de la vitesse à l'occasion est présenté à la figure 7. Dans ce cas, les jeunes conducteurs de 16 à 19 ans sont les plus susceptibles de déclarer avoir dépassé la limite de vitesse affichée (93 %); ils sont suivis de près par le groupe des 20 à 24 ans (90 %). Le pourcentage des conducteurs qui font de la vitesse diminue progressivement dans chacun des groupes plus âgés, atteignant un minimum de 63 % chez ceux de 65 ans ou plus.

Figure 7 : Pourcentage de conducteurs qui « dépassent la limite de vitesse », selon l'âge



Un des comportements à risque associé au passage du feu rouge consiste à « accélérer pour traverser l'intersection avant le changement des feux de circulation ». Bien que ce comportement ne soit pas aussi courant que la vitesse, une proportion substantielle des conducteurs canadiens – 69 % – admettent le faire, du moins à l'occasion. La répartition selon l'âge des conducteurs qui déclarent accélérer pour franchir une intersection avant le changement des feux de circulation est présentée à la figure 8. À peu près les trois quarts des conducteurs adolescents disent accélérer pour passer avant le changement des feux, au moins occasionnellement. Les conducteurs du groupe des 20 à 24 ans sont les plus susceptibles de manifester ce comportement – 89 % le font occasionnellement. La fréquence diminue progressivement avec l'âge.

Figure 8 : Pourcentage de conducteurs qui « accélèrent pour franchir une intersection avant le changement des feux », selon l'âge



EXPÉRIENCE DE CONDUITE

Les jeunes Canadiens conduisent-ils beaucoup?

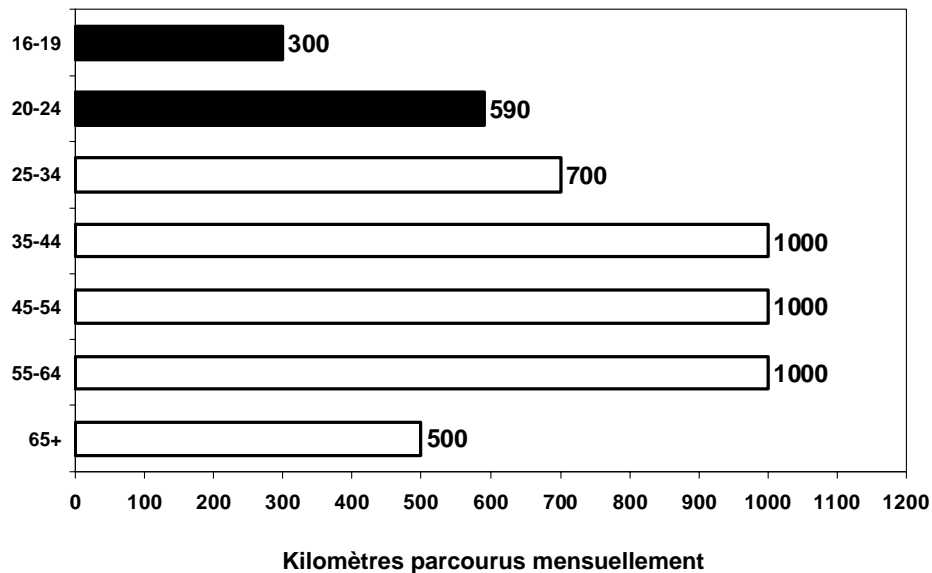
Afin de déterminer dans quelle mesure les conducteurs sont exposés aux risques de collision, on a demandé aux répondants d'estimer le nombre de kilomètres parcourus au cours d'un mois type. Plus le nombre de kilomètres parcourus est grand, plus grande est l'exposition aux risques de collision. En moyenne, les Canadiens disent conduire 1 612 kilomètres au cours d'un mois type. Puisque certains d'entre eux déclarent parcourir des distances beaucoup plus grande au cours d'un mois, la médiane (le point



qui sépare les premiers 50 % de la répartition des 50 % inférieurs) est un meilleur indicateur de la distance parcourue par le conducteur type. La médiane du nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs canadiens au cours d'un mois est de 1 000.

La distance parcourue varie selon l'âge du conducteur. La figure 9 présente le nombre médian de kilomètres parcourus au cours d'un mois donné par chacun des sept groupes d'âge. Il ressort que le groupe des plus jeunes conducteurs est celui qui déclare le nombre le plus faible de kilomètres parcourus, soit 300 en un mois. La distance parcourue augmente à 590 pour les 20 à 24 ans et atteint un sommet de 1 000 kilomètres chez les conducteurs des trois groupes d'âge se situant entre 35 et 64 ans. Le nombre de kilomètres parcourus mensuellement diminue alors à 500 chez les conducteurs de 65 ans ou plus.

Figure 9 : Nombre médian de kilomètres parcourus au cours d'un mois type, selon l'âge



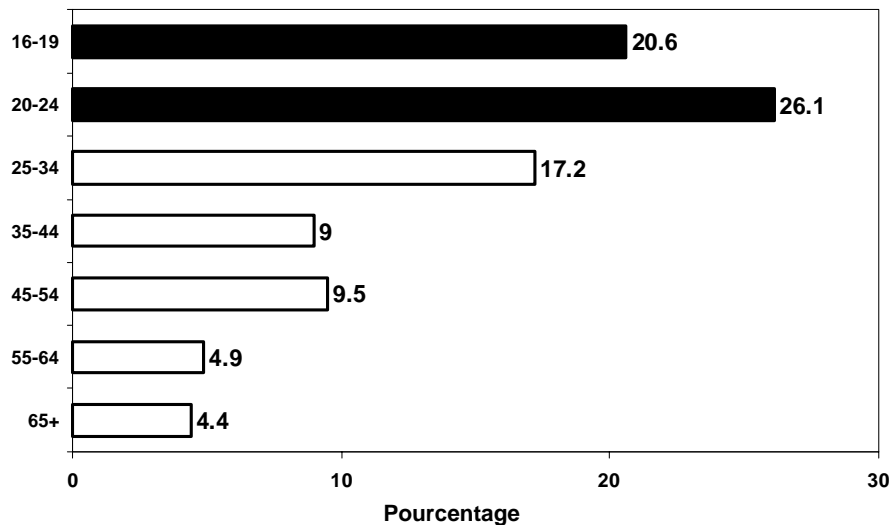
À quelle fréquence les jeunes conducteurs obtiennent-ils des contraventions?

Dans l'ensemble, 11,4 % des conducteurs canadiens recensés admettent avoir eu une contravention au cours des douze derniers mois – 8,9 % en ont reçu une et 2,5 %, deux ou plus. Les résultats décrits dans une section antérieure montrent que les jeunes conducteurs affichent divers comportements de conduite à risque élevé, certains



supposant des infractions au code de la route pouvant mener à des contraventions. Comme il fallait s'y attendre, et tout comme les comportements au volant à risque élevé qui sont liés à l'âge, l'obtention des contraventions varie également selon l'âge du conducteur. Le pourcentage des conducteurs de chacun des sept groupes d'âge qui ont reçu au moins une contravention au cours des douze derniers mois est présenté à la figure 10. Le groupe des plus jeunes conducteurs est celui qui est le plus susceptible de recevoir des contraventions. Un conducteur adolescent sur cinq déclare avoir reçu une contravention au cours des douze derniers mois. Plus du quart des conducteurs de 20 à 24 ans disent avoir reçu une contravention. Les conducteurs plus âgés sont beaucoup moins nombreux à se voir signifier une contravention.

Figure 10 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu une contravention, selon l'âge



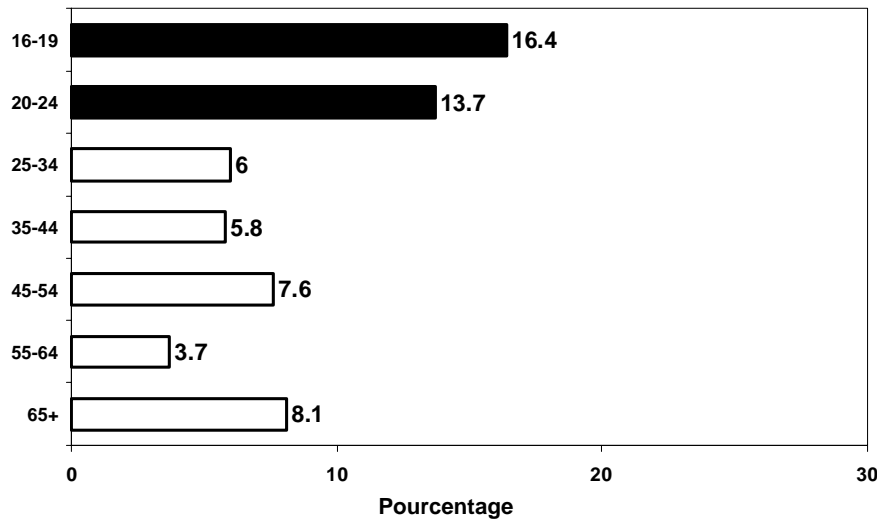
À quelle fréquence les jeunes conducteurs ont-ils des collisions?

Les comportements de conduite à risque élevé et les contraventions devraient être associés à des risques accrus de collision. Il n'a donc pas été surprenant de constater que la fréquence déclarée des collisions variait aussi selon l'âge du conducteur. La figure 11 présente le pourcentage de chaque groupe d'âge qui déclare avoir été en cause dans une collision routière au cours des douze derniers mois. Les conducteurs ayant entre 16 et 19 ans sont les plus susceptibles de déclarer avoir été en cause dans une collision, suivi de près par ceux qui ont entre 20 et 24 ans (16 % et 14 %,



respectivement). Après 25 ans, la fréquence déclarée diminue radicalement, à environ 6 % pour augmenter à 8 % chez les 65 ans et plus.

Figure 11 : Pourcentage de conducteurs ayant été en cause dans une collision routière, selon l'âge



MESURES VISANT À RÉDUIRE LES COLLISIONS DES JEUNES CONDUCTEURS

On a demandé aux répondants du Sondage d'indiquer, sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord), à quel point ils appuient différentes mesures visant à réduire le nombre de collisions mettant en cause des jeunes conducteurs. Les répondants devaient préciser leur appui à six politiques précises ciblant les jeunes conducteurs et destinées à réduire leur taux de participation aux collisions – rendre obligatoires les cours de conduite, exiger que le nouveau conducteur détienne un permis d'apprenti pendant 12 mois, améliorer l'examen de conduite et exiger que les nouveaux conducteurs soient accompagnés d'un surveillant lorsqu'ils conduisent la nuit, qu'ils transportent des passagers adolescents ou encore lorsqu'ils roulent sur les autoroutes dont la limite de vitesse est supérieure à 90 km/h. Les résultats sont illustrés à la figure 12.

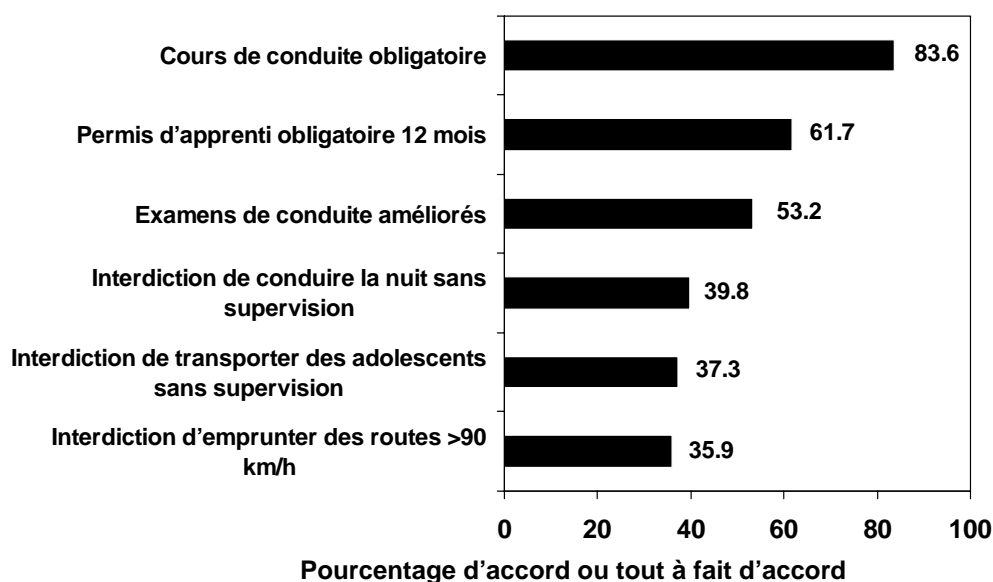
Les cours de conduite obligatoires ont obtenu la cote la plus élevée – 84 % des répondants se sont montrés d'accord ou tout à fait d'accord avec cette mesure.



L'obligation pour les nouveaux conducteurs de détenir un permis d'apprenti pendant au moins douze mois a reçu l'appui de 62 % des conducteurs canadiens. Par ailleurs, un peu plus de la moitié (53 %) des répondants est d'accord ou tout à fait d'accord pour améliorer l'examen de conduite afin de s'assurer de bien vérifier si le nouveau conducteur a la capacité de conduire prudemment.

Il est assez surprenant, compte tenu de l'acceptation généralisée de la notion de délivrance de permis par étape au Canada, de constater l'appui considérablement moindre à l'imposition de restrictions aux jeunes conducteurs. Moins de 40 % des répondants étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour que l'on oblige les jeunes conducteurs à être accompagnés d'un superviseur lorsqu'ils conduisent tard le soir, qu'ils ont des passagers adolescents ou qu'ils empruntent des routes où la limite de vitesse est supérieure à 90 km/h.

Figure 12 : Pourcentage favorable aux diverses options concernant les jeunes conducteurs



Différence démographique. À toutes les politiques proposées sauf une, les femmes ont exprimé un appui plus ferme que les hommes. L'exception touche l'amélioration de l'examen de conduite à laquelle les hommes et les femmes ont accordé un niveau d'acceptation équivalent.



Il n'est pas surprenant que les jeunes conducteurs soient moins enclins que les conducteurs plus âgés à se montrer favorables à chacune des mesures. En fait, le niveau de soutien à chaque mesure augmente avec l'âge des répondants. L'exception est l'option d'amélioration de l'examen de conduite; même si l'on constate les mêmes tendances de soutien liées à l'âge, les différences entre les groupes d'âge ne sont pas statistiquement significatives.

Différences régionales. L'acceptation de certaines des mesures visant à réduire les collisions des jeunes conducteurs varie selon les régions. Par exemple, c'est au Québec que l'on observe le soutien le plus important à l'obligation de détenir un permis d'apprenti pendant au moins douze mois. Viennent ensuite les provinces des Prairies, l'Ontario et les provinces de l'Atlantique. Le Québec, l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador exigent déjà une période d'apprentissage de douze mois, tout comme l'Alberta. Le niveau de soutien le plus faible à une période d'apprentissage prolongée est celui de la Colombie-Britannique qui a récemment rallongé la période minimale d'apprentissage de six à douze mois.

L'appui à la possibilité de restreindre la conduite la nuit pour les jeunes conducteurs varie aussi selon les régions. C'est dans les provinces de l'Atlantique que l'on semble le plus favorable à cette mesure; il existe d'ailleurs déjà une restriction du genre en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador dans le cadre d'une période intermédiaire d'obtention du permis. Les répondants de l'Ontario sont aussi en faveur d'une restriction sur la conduite de nuit des jeunes conducteurs. Les apprentis conducteurs de l'Ontario n'ont pas le droit de conduire entre minuit et 5 heures.

On note aussi des différences régionales quant à l'appui accordé à la restriction des jeunes conducteurs aux routes où la limite de vitesse est d'au plus 90 km/h. Le soutien le plus élevé à ce genre de mesure est observé en Ontario et dans la région de l'Atlantique. L'Ontario est la seule province à avoir une telle restriction pendant la période d'apprentissage en vue de l'obtention du permis.



Bibliographie

- Beirness, D.J. (1996) The relationship between lifestyle factors and collisions involving young drivers. In H.M. Simpson (Ed) *New to the Road: Reducing the Risk for Young Motorists*, pp 71-77, Los Angeles: Youth Enhancement Services.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2003a) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2004) *Sondage sur la sécurité routière : Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2003) *Sondage sur la sécurité routière : Sécurité aux passages à niveau*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2002a) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite à risque*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2002b) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2001a) *Sondage sur la sécurité routière : Conduite agressive*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2001b) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2002a) *Sondage sur la sécurité routière : Distraction au volant*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Pak, A. (2002b) *Sondage sur la sécurité routière : Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Mayhew, D.R., Donelson, A.C., Beirness, D.J. and Simpson, H.M. (1986) Youth, alcohol and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention* 18: 273-287.
- Mayhew, D.R. et Simpson, H.M. (1990) *New to the Road. Young Drivers and Novice Drivers: Similar Problems and Solutions?* Ottawa (Ont.) : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M., des Groseilliers, M. et Williams, A. (2001) Impact of the graduated driver licensing program in Nova Scotia. *Crash Prevention and Injury Control*, Vol. 3.



- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. et Pak, A. (2000) *Changes in Collision Rates Among Novice Drivers During the First Months of Driving*. Arlington, Virginia. Insurance Institute for Highway Safety.
- Mayhew, D.R. Effectiveness of graduated licensing. (2000) *Proceedings of the Road Safety, Policing and Education Conference*, Brisbane, Australia: Centre for Accident Research and Road Safety, Queensland.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M., Desmond, K. et Williams, A.F. (2003) Specific and Long-Term Effects of Nova Scotia's Graduated Licensing Program. *Traffic Injury Prevention* 4: 91-97.
- Mayhew, D.R. et Simpson, H.M. (1999) *Youth and Road Crashes: Reducing the Risks from Inexperience, Immaturity and Alcohol*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. and Beirness, D.J. (1996a) *Drinking and Driving in Canada: 1974-1993*. Ottawa : Transports Canada.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M., Ferguson, S.A. et Williams, A.F. (1999) Graduated licensing in Ontario: A survey of parents. *Journal of Traffic Medicine* 27: 71-80.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. et Pak, A. (2003) Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis and Prevention* 35: 683-691.
- Mayhew, D.R. et Simpson, H.M. (2002) The safety value of driver education and training. *Injury Prevention* 8 (supplement II): ii3-ii7.
- Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. (2003) *Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2001*. Ottawa : Transports Canada.
- Simpson, H.M. (2003) The evolution and effectiveness of graduated licensing. *Accident Analysis and Prevention* 34: 25-34.
- Simpson, H.M. (1996) *New to the Road: Reducing the Risk for Young Motorists*. Los Angeles: Youth Enhancement Services.
- Simpson, H.M., Beirness, D.J. et Mayhew, D.R. (1999) *National Opinion Poll on Drinking and Driving*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.
- Statistique Canada (2003) *Causes de décès, 2001*. Catalogue 84-208-XIF. Ottawa : Statistique Canada.
- Statistique Canada (2002) *Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2001*. Catalogue 53-223-XIF. Ottawa : Statistique Canada.
- Transports Canada (2004) *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2002*. TP 3322. Ottawa : Transports Canada.

