

Québec, le 3 décembre 2025



Notre référence : 03.06.34896

Objet : Demande de documents



Pour faire suite à votre demande formulée en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (ci-après la « *Loi* »), vous trouverez ci-joint copie des documents demandés.

Cependant, certains documents demandés n'existent pas ou nous ne les détenons pas. À cet effet, nous vous référons à l'article 1 de la *Loi* ci-annexé ainsi qu'à la note ci-jointe de la Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier.

Sachez toutefois que, selon la *Loi*, il est possible d'exercer un recours en vous adressant, dans les 30 jours de la présente réponse, à la Commission d'accès à l'information au numéro 1 888 528-7741.

Recevez,  nos salutations distinguées.

La responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels,

[ORIGINAL SIGNÉ PAR]

Nathalie Jacques

p.j.

ANNEXE

EXTRAIT DE LA *LOI SUR L'ACCÈS AUX DOCUMENTS DES ORGANISMES PUBLICS ET SUR
LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS*

ARTICLE 1

La présente loi s'applique aux documents détenus par un organisme public dans l'exercice de ses fonctions, que leur conservation soit assurée par l'organisme public ou par un tiers.

Elle s'applique quelle que soit la forme de ces documents: écrite, graphique, sonore, visuelle, informatisée ou autre.

1982, c. 30, a. 1.

NOTE

DESTINATAIRE : Bureau en accès à l'information et en protection des renseignements personnels (BAIPRP)

EXPÉDITRICE : Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier

DATE : Le 26 novembre 2025

OBJET : **Demande d'accès à l'information - 03.06.34896**

En réponse aux deux premiers points de la demande d'accès mentionnée en objet, sachez que nous ne détenons pas l'information, telle que demandée. Voici toutefois de l'information pertinente concernant l'amélioration de la sécurité routière et du programme d'éducation à la sécurité routière (PESR).

Pour améliorer la sécurité routière, il est essentiel d'avoir des programmes de formation de qualité. C'est pourquoi la Société s'appuie sur les meilleures pratiques recensées dans la littérature spécialisée en sciences de l'éducation et consulte ses partenaires de l'industrie tout au long du processus d'amélioration de l'un de ses programmes d'éducation à la sécurité routière.

Le 17 janvier 2010, la Société a déployé son Programme d'éducation à la sécurité routière pour l'obtention d'un permis de conduire de classe 5 (PESR – classe 5) à la suite de la réintroduction par le gouvernement de l'obligation de suivre un cours de conduite. Celui-ci est offert par les écoles de conduite reconnues par la Société.

La Société est constamment à l'affût de nouvelles situations qui pourraient nécessiter un ajustement du PESR dans un souci d'amélioration de la sécurité routière. Notamment, depuis 2010, elle a entre autres ajouté dans les guides de référence et dans le matériel de formation utilisés dans le cadre du programme d'éducation à la sécurité routière (PESR) des contenus tels que :

- **Emportiage :** C'est l'action de percuter un cycliste, de le faire tomber ou entrer en collision avec un autre véhicule, en ouvrant sans précaution une portière d'automobile. L'emportiage inclut également les accidents qui adviennent lorsque la personne se déporte pour éviter la portière et qu'elle chute ou qu'elle est heurtée par un autre véhicule. Bien que les cyclistes soient particulièrement exposés à ce risque, d'autres usagers de la route peuvent également en être victimes, notamment les cyclomotoristes, les motocyclistes et les automobilistes.
- **Écoconduite :** C'est une approche de conduite qui vise à réduire la consommation de carburant et l'impact sur l'environnement. Les principes de l'écoconduite tiennent compte des progrès technologiques et favorisent la sécurité routière.

- Corridor de sécurité : Il vise à protéger certains travailleurs de la route qui doivent sortir de leur véhicule pour exercer leur travail. Lorsque leur véhicule est arrêté et que les feux clignotants ou pivotants ou que la flèche jaune lumineuse fonctionne, le conducteur doit ralentir, s'éloigner autant que possible du véhicule arrêté après s'être assuré de pouvoir le faire sans danger et arrêter son véhicule si nécessaire. Les véhicules visés sont, notamment :
 - Les véhicules d'urgence : véhicule de police, ambulance, véhicule d'un service d'incendie, véhicule de Contrôle routier Québec;
 - Les véhicules de surveillance munis du signal lumineux d'une flèche jaune;
 - Les dépanneuses.

Aussi, en 2019, la Société a rendu disponible le matériel de formation du PESR – classe 5 en ligne au bénéfice de tous les clients et permettant de les rendre autonome en plus de simplifier toute modification ou amélioration à venir (<https://saaq.gouv.qc.ca/cours-conduite/automobile>).

La Société rencontre régulièrement les groupements des écoles de conduite dans une perspective d'amélioration continue et de prendre en compte les suggestions de l'industrie et transmet également des bulletins d'information aux écoles de conduite sur certaines situations spécifiques ou pour effectuer des rappels de bonnes pratiques.

Veuillez noter que la Société a aussi actualisé certains contenus du PESR – classe 5 portant sur la sécurité des usagers vulnérables, en cohérence avec le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ainsi, de la nouvelle matière ainsi que des outils ont été ajoutés au programme afin de sensibiliser davantage les apprentis conducteurs à la présence de ces usagers sur le réseau routier. Ce contenu est public sur notre site Internet :

- Actualisation du module 9 et des aide-mémoires qui l'accompagnent (<https://saaq.gouv.qc.ca/cours-conduite/automobile/module-9-partage-route>) :
 - Le module 9 porte sur le partage de la route et les aide-mémoires permettent à l'apprenti conducteur de reconnaître les caractéristiques propres à chacune des catégories d'usagers vulnérables et de mieux comprendre les environnements de conduite dans lesquels ils sont davantage susceptibles de les croiser;
 - Création d'un espace commun et diffusion d'une banque commune de connaissances, des capsules vidéo et/ou activités d'apprentissage : ces outils serviront d'accompagnement à l'enseignement et favoriseront l'apprentissage.

Par ailleurs, dans le but d'améliorer la sécurité routière et de s'assurer de la compétence des conducteurs de véhicules lourds, la Société a développé le PESR – classe 1, qui entrera en vigueur le 15 décembre prochain. Pour plus d'information sur cette nouvelle formation obligatoire pour les personnes souhaitant obtenir un permis de classe 1, consultez notre site Internet : <https://saaq.gouv.qc.ca/formation-obtention-permis-classe-1>.

En s'inspirant des travaux réalisés pour le PESR – classe 1, la Société procèdera à la refonte du PESR – classe 5 pour favoriser l'acquisition des connaissances et développer les compétences essentielles à la conduite et à l'utilisation du réseau routier en collaboration avec ses partenaires de l'industrie.

En espérant le tout conforme,

Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier

NOTE

DESTINATAIRE : Virginie Beaulieu
Bureau en accès à l'information et en protection des
renseignements personnels

DATE : Le 24 novembre 2025

OBJET : **Demande d'accès 03.06.34896 - Réclamations d'accidents
au courant des 15 dernières années**

Pour faire suite à la demande mentionnée en objet, nous avons effectué des recherches auprès des secteurs de la Vice-présidence aux services aux assurés (VPSA). Vous trouverez ci-dessous les liens vers le site web de la Société permettant d'accéder aux rapports annuels de gestion (RAG) qui contiennent les données relatives aux réclamations faites pour des accidents au courant des 15 dernières années (voir la section « Le régime d'assurance ») :

- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2024.pdf> (Page 17)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2023.pdf> (Page 17)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2022.pdf> (Page 15)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2021.pdf> (Page 6)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2020.pdf> (Page 6)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2019.pdf> (Page 7)

- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2018.pdf> (Page 7)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2017.pdf> (Page 7)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2016.pdf> (Page 5)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2015.pdf> (Page 3)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2014.pdf> (Page 3)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2013.pdf> (Page 2)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2012.pdf> (Page 2)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2011.pdf> (Page 2)
- <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/rapports-annuels-gestion-2010.pdf> (Page 2)

Espérant le tout conforme, recevez nos salutations distinguées.

Direction du soutien et du suivi administratif

Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière

NOTE

DESTINATAIRE : M^e Virginie Beaulieu

EXPÉDITRICE : Marie-Claude Thibault

DATE : Le 25 novembre 2025

OBJET : **Demande d'accès à l'information – 03.06.34896**

En réponse à la demande mentionnée en objet, vous trouverez ci-joint un rapport de 2017 intitulé *Évaluation du programme d'éducation à la sécurité routière et des nouvelles mesures d'accès graduel à la conduite pour les nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade – Effets sur le bilan routier*.

Concernant les statistiques au sujet des accidents au cours des 15 dernières années, nous vous référons à la section "Le bilan routier" que l'on retrouve aux pages des rapports annuels de gestion qui sont mentionnées dans la note de la Vice-présidence aux services aux assurés. Pour des données plus détaillées, les bilans routiers pour cette période sont tous disponibles sur le site web de la Société : <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/documentation/bilan-routier>.

Salutations distinguées

**ÉVALUATION DU PROGRAMME D'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ET DES NOUVELLES MESURES D'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE
POUR LES NOUVEAUX CONDUCTEURS D'UN VÉHICULE DE PROMENADE**

EFFETS SUR LE BILAN ROUTIER

Julie Béliveau et Michelle Gendreau

Service de la recherche en sécurité routière
Direction de la recherche et du développement en sécurité routière
Vice-présidence aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière
Société de l'assurance automobile du Québec

Février 2017

FAITS SAILLANTS

CONTEXTE

Malgré les actions entreprises par la Société et les résultats obtenus au cours des dernières années, il y avait encore, en 2006, une surreprésentation des jeunes dans le bilan routier québécois. Dans le but de diminuer leur nombre d'accidents, de nouvelles mesures d'accès graduel à la conduite (AGC) sont entrées en vigueur à partir du 17 janvier 2010. De plus, le contenu du cours de conduite a été revu sous la forme actuelle du Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR) et son caractère obligatoire a été réintroduit.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU CADRE MÉTHODOLOGIQUE

D'une manière générale, le cadre méthodologique de la présente évaluation du PESR et des nouvelles mesures d'AGC consiste en une comparaison du comportement routier des nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade avant et après l'entrée en vigueur du PESR, en tenant compte de la variation correspondante d'un groupe contrôle.

Il est possible de mesurer l'effet direct du PESR que pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur ou les titulaires d'un permis probatoire âgés de 16 à 24 ans. Pour les autres groupes d'analyse, les nouvelles mesures d'AGC doivent également être prises en compte et leurs effets sur les nouveaux conducteurs ne peuvent être dissociés des effets attribuables au PESR.

NOMBRE DE NOUVEAUX APPRENTIS CONDUCTEURS D'UN VÉHICULE DE PROMENADE

Quelques mois avant l'entrée en vigueur du PESR, un phénomène d'accélération de la prise du permis d'apprenti conducteur a été observé. Il semble que certains nouveaux apprentis conducteurs souhaitaient éviter de se soumettre aux nouvelles mesures du programme.

Par conséquent, dans les mois qui ont suivi, et même après quatre années d'entrée en vigueur du PESR, les cohortes annuelles d'apprentis conducteurs sont encore moins nombreuses que ce qu'elles étaient avant 2010, bien que la population ait légèrement augmenté au cours des années. De plus, depuis le 17 janvier 2010, une proportion plus importante d'apprentis conducteurs a obtenu leur permis à l'âge de 16 ans, par rapport à la période précédente.

EFFET DU PESR ET DES NOUVELLES MESURES D'AGC SUR LE BILAN ROUTIER DES NOUVEAUX CONDUCTEURS

Pour les nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans :

- l'effet individuel du PESR a permis de réduire de 17 % à 25 % le ratio de conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels lors de la phase d'apprentissage ou lorsqu'ils détiennent un permis probatoire;
- en première année avec un permis de conduire, l'effet du PESR, de la phase intermédiaire et du zéro alcool a permis de réduire d'environ 10 % le ratio de nouveaux conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels.

Pour les nouveaux conducteurs de 25 ans ou plus, les résultats indiquent également une amélioration de leur bilan routier :

- Le PESR a permis de diminuer d'environ 20 % le ratio des apprentis conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels;
- L'effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois a permis la réduction du ratio de conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels de 12 %, 18 % et 28 %, respectivement en première, deuxième et troisième année de conduite seule;
- À noter que le faible nombre de nouveaux conducteurs de 25 ans ou plus limite la portée des résultats et incite à prendre en compte ces résultats avec précaution.

TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS	2
LISTE DES TABLEAUX.....	6
INTRODUCTION.....	7
CHAPITRE 1 : DESCRIPTION DU PROCESSUS D'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE.....	9
APPRENTI CONDUCTEUR – Conditions d'obtention du permis	9
APPRENTI CONDUCTEUR – Conditions d'utilisation du permis.....	10
PERMIS PROBATOIRE – Conditions d'obtention du permis	12
PERMIS PROBATOIRE – Conditions d'utilisation du permis	12
PERMIS DE CONDUIRE – Conditions d'obtention du permis	14
PERMIS DE CONDUIRE – Conditions d'utilisation du permis	14
CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DU CADRE MÉTHODOLOGIQUE D'ÉVALUATION.....	16
Période d'observation.....	17
Groupe contrôle.....	21
Suivi du bilan routier	21
Résumé du cadre méthodologique	22
CHAPITRE 3 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE NOUVEAUX CONDUCTEURS	24
Évolution du nombre d'apprentis conducteurs	24
Évolution du nombre de titulaires en première année de conduite seule avec un permis probatoire ou un permis de conduire	28
Résumé de l'évolution du nombre de nouveaux conducteurs	28
CHAPITRE 4 : EFFET DU PESR ET DES NOUVELLES MESURES D'AGC SUR LE BILAN ROUTIER DES NOUVEAUX CONDUCTEURS	31
Effet individuel du PESR	34
Effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous	37
Effet du PESR, de la phase intermédiaire et du zéro alcool.....	39
CONCLUSION	40
ANNEXE A : RATIO DU NOMBRE DE CONDUCTEURS DU GROUPE CONTRÔLE IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR ANNÉE PAR 1 000 TITULAIRES.....	42

ANNEXE B :	EFFET DES NOUVELLES MESURES D'AGC SUR LE RATIO DU NOMBRE DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DE NOUVEAUX CONDUCTEURS PAR ANNÉE PAR 1 000 TITULAIRES.....	43
-------------------	---	-----------

LISTE DES TABLEAUX

TABLERAU 1.1 : Chronologie du processus d'obtention du permis d'apprenti conducteur	11
TABLERAU 1.2 : Chronologie du processus d'obtention du permis probatoire	13
TABLERAU 1.3 : Chronologie du processus d'obtention du permis de conduire.....	15
TABLERAU 2.1 : Nombre de nouveaux apprentis conducteurs d'un véhicule de promenade selon le mois et l'année d'obtention du permis	19
TABLERAU 2.2 : Cadre méthodologique d'évaluation	20
TABLERAU 2.3 : Schéma du cadre méthodologique d'évaluation	23
TABLERAU 3.1 : Nombre de nouveaux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur selon l'âge et l'année d'obtention du permis	26
TABLERAU 3.2 : Nombre de nouveaux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur selon l'âge et le sexe.....	27
TABLERAU 3.3 : Nombre de nouveaux conducteurs en première année de conduite seule selon l'âge et l'année d'obtention du permis probatoire ou du permis de conduire.....	30
TABLERAU 4.1 : Nouvelles mesures d'AGC affectant chaque groupe de titulaires	32
TABLERAU 4.2 : Effet du PESR sur le ratio du nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents par année par 1 000 titulaires	36
TABLERAU 4.3 : Effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous sur le ratio du nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents par année par 1 000 titulaires	38
TABLERAU 4.4 : Effet du PESR, de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans et du zéro alcool pour les moins de 22 ans sur le ratio du nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents par année par 1 000 titulaires.....	39

INTRODUCTION

Malgré les actions entreprises et les résultats obtenus au cours des dernières années, il y avait encore, en 2006, une surreprésentation des jeunes dans le bilan routier québécois. En effet, les conducteurs de 16 à 24 ans représentaient seulement 10 % des titulaires de permis, mais 24 % de ces conducteurs étaient impliqués dans les accidents avec dommages corporels.

La représentation des conducteurs de 16 à 24 ans parmi les titulaires de permis diminue en raison du vieillissement de la population, mais leur implication dans les accidents avec dommages corporels ne diminue pas proportionnellement en raison de la croissance plus forte de leur taux de possession d'une automobile. Les recherches menées au Québec et ailleurs ont établi que l'accès graduel à la conduite (AGC) réduisait le risque d'accident avec dommages corporels chez les conducteurs qui y sont soumis. Cependant, les jeunes étaient encore beaucoup trop impliqués dans les accidents. Un autre pas devait donc être franchi pour leur assurer une plus grande sécurité.

En juin 2006, la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) a mis sur pied un comité de travail chargé de revoir le Programme d'accès graduel à la conduite. En 2007, les travaux de ce groupe ont été liés à ceux de la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR), laquelle a mis à son agenda la question des jeunes conducteurs.

Dans le premier rapport de la TQSR déposé le 5 juillet 2007, il était recommandé de renforcer les mesures d'AGC tout en préservant la mobilité des nouveaux conducteurs, mais en étant plus sévère à l'égard des conducteurs fautifs. Le jeune conducteur serait soumis plus longtemps à des mesures plus strictes, mais sa mobilité ne serait pas réduite s'il n'enfreint pas les règles.

Les autorités ont approuvé une grande partie des recommandations de la TQSR et ont annoncé, en plus, la réintroduction de l'obligation du cours de conduite. Ainsi, à l'automne 2007, le projet de loi 42 était déposé et introduisait de nouvelles mesures concernant l'AGC. De surcroît, l'ensemble du processus d'obtention du premier permis de conduire d'un véhicule de promenade a été revu à la suite de la nouvelle approche retenue pour le cours de conduite, soit l'approche par compétences. Ainsi, le 17 janvier 2010, la Société a implanté le Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR) et l'a rendu obligatoire en vertu du Code de la sécurité routière (CSR).

Outre le retour de l'obligation du cours de conduite, les mesures suivantes sont entrées en vigueur le 17 janvier 2010 :

- L'allongement de la période de détention du permis d'apprenti conducteur à 12 mois pour tous;
- La délivrance du permis probatoire, même aux personnes âgées de 25 ans ou plus;
- L'allongement des délais de reprise aux examens (de 7 jours à 28 jours pour l'examen théorique et de 21 jours à 28 jours pour l'examen pratique).

De plus, le 19 juin 2011, les mesures suivantes sont entrées en vigueur :

- La phase intermédiaire pour les titulaires d'un permis de conduire (8 points pour les moins de 23 ans et 12 points pour les 23 ou 24 ans);
- Plus de sévérité à l'égard des titulaires d'un permis d'apprenti conducteur et d'un permis probatoire : lors de l'accumulation de 4 points d'inaptitude ou plus à leur dossier de conduite, leur permis est maintenant révoqué pour une période minimale de 3 mois, au lieu d'être suspendu;
- La durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d'inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années.

Enfin, c'est avec le projet de loi 71 qu'entrait en vigueur le 15 avril 2012 la mesure imposant le zéro alcool pour les titulaires d'un permis de conduire âgés de moins de 22 ans.

L'objectif du présent rapport consiste à évaluer l'effet du PESR et des nouvelles mesures d'AGC d'un véhicule de promenade (classe 5) sur le bilan routier des nouveaux conducteurs. Le premier chapitre présente les principales différences entre les anciennes et les nouvelles règles d'obtention d'un premier permis de conduire à partir du 17 janvier 2010. Le deuxième chapitre traite du cadre méthodologique d'évaluation. Les deux chapitres suivants sont consacrés respectivement à la définition des nouveaux conducteurs retenus pour l'évaluation et à l'effet des nouvelles mesures sur le bilan routier de ces derniers.

CHAPITRE 1 : DESCRIPTION DU PROCESSUS D'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

L'entrée en vigueur du PESR et des nouvelles mesures d'AGC a entraîné des modifications aux règles d'obtention et de détention du permis d'apprenti conducteur, du permis probatoire et du permis de conduire. Il importe donc de présenter ces nouvelles règles selon le type de permis auquel elles s'appliquent. Pour ce faire, le processus est décrit tel qu'il est vécu chronologiquement par le nouveau conducteur en comparaison avec celui en vigueur selon les anciennes règles.

APPRENTI CONDUCTEUR – Conditions d'obtention du permis

Cours de conduite

Pour obtenir un permis d'apprenti conducteur pour la conduite d'un véhicule de promenade, le candidat doit d'abord s'inscrire dans une école de conduite reconnue. En effet, depuis l'entrée en vigueur du PESR, le cours de conduite est de nouveau obligatoire et l'approche de formation a été entièrement revue. Le PESR a été développé en s'inspirant des connaissances les plus récentes en matière de formation des conducteurs. Ce programme ne vise pas uniquement à préparer les candidats à la réussite de l'examen pour l'obtention du permis de conduire, mais également à former une nouvelle génération de conducteurs au comportement sécuritaire, coopératif et responsable. Cette nouvelle approche a entraîné une augmentation de la durée du cours et de son coût. Avant le 17 janvier 2010, le cours de conduite n'était pas obligatoire, mais le fait de le suivre permettait au nouveau conducteur de réduire sa durée de détention du permis d'apprenti conducteur de 12 à 8 mois. Depuis le 17 janvier 2010, la durée de détention du permis d'apprenti conducteur est de 12 mois pour tous les nouveaux conducteurs.

Âge, autorisation, déclaration médicale et test visuel

Parmi les autres conditions à satisfaire, le candidat doit être âgé d'au moins 16 ans. Dans le cas où ce dernier a 16 ou 17 ans, il doit aussi obtenir le consentement écrit du titulaire de l'autorité parentale. Par ailleurs, il doit remplir la déclaration médicale et réussir le test visuel de la Société. Toutes ces exigences préalables n'ont pas connu de changements avec l'introduction des nouvelles mesures.

Examens théoriques

Après avoir suivi les premiers modules de la phase 1 du cours de conduite, la dernière exigence pour l'obtention du permis d'apprenti conducteur est la réussite d'un examen relatif à cette phase. Cet examen a été conçu par la Société et est administré par l'école de conduite.

Avant le 17 janvier 2010, un examen théorique portant sur la signalisation, le CSR et les compétences sur la route était une condition à l'obtention du permis d'apprenti conducteur. Cet examen est devenu une condition pour l'obtention du permis probatoire, et les nouvelles exigences qui l'accompagnent seront détaillées plus loin.

APPRENTI CONDUCTEUR – Conditions d'utilisation du permis

Les règles d'utilisation du permis d'apprenti conducteur n'ont pas été modifiées. En effet, les conditions d'utilisation du permis d'apprenti conducteur sont les suivantes : l'apprenti conducteur doit être accompagné d'un titulaire de permis de conduire valide autorisant la conduite d'un véhicule de promenade depuis au moins deux ans qui est en mesure de fournir aide et conseils, l'apprenti conducteur est soumis à un régime de quatre points d'inaptitude et à la règle concernant l'obligation d'absence totale d'alcool dans le sang (zéro alcool).

Cependant, depuis le 19 juin 2011, l'accumulation de quatre points d'inaptitude ou plus au dossier de conduite entraîne une révocation du permis d'apprenti conducteur, au lieu de sa suspension. Dorénavant, un examen de réobtention du permis est nécessaire pour ces conducteurs dont le permis est révoqué. De plus, la durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d'inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années.

Le tableau 1.1 schématise le processus d'acquisition du premier permis d'apprenti conducteur avant et après l'introduction des nouvelles mesures.

TABLEAU 1.1

Chronologie du processus d'obtention du permis d'apprenti conducteur

CHRONOLOGIE DU PROCESSUS	AVANT LE 17 JANVIER 2010	DEPUIS LE 17 JANVIER 2010
1. Condition préalable Inscription dans une école de conduite reconnue	Pas obligatoire Cours depuis 1997 sous AGC <ul style="list-style-type: none"> • Prix : ± 500 \$ • Durée du cours : ± 20 h 	Obligatoire PESR <ul style="list-style-type: none"> • Nouveau contenu • Prix maximal : 825 \$ • Durée du cours : 39 h
2. Conditions d'obtention <ul style="list-style-type: none"> • Âge minimal • Consentement de l'autorité parentale dans le cas d'un mineur • Déclaration médicale • Test visuel • Examen théorique de la phase 1 du cours de conduite <ul style="list-style-type: none"> - Note de passage - Contenu - Délai de reprise • Examen théorique (signalisation, CSR et compétences sur route) <ul style="list-style-type: none"> - Note de passage - Contenu - Délai de reprise 	16 ans Oui Oui Oui Ne s'applique pas - - - Oui 75 % pour chaque partie Standard 7 jours	16 ans Oui Oui Oui Examen de la Société sous la responsabilité de l'école (modifié le 27 juin 2012) ± 75 % (dépend des écoles) Notions de base Quelques jours Condition pour l'obtention du permis probatoire (voir tableau 1.2) - - -
3. Conditions d'utilisation <ul style="list-style-type: none"> • Accompagnateur (permis de conduire depuis au moins 2 ans) • Règles de l'accès graduel • Durée minimale du permis 	Oui 4 points d'inaptitude Zéro alcool 12 mois ou 8 mois si cours	Oui 4 points d'inaptitude Zéro alcool 12 mois
Autres mesures en vigueur depuis le 19 juin 2011 <ul style="list-style-type: none"> • Il y a une révocation au lieu d'une suspension de permis lors de l'accumulation de quatre points d'inaptitude ou plus. • La durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d'inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années. 		

PERMIS PROBATOIRE – Conditions d’obtention du permis

Examen théorique

Une période d’apprentissage d’une durée minimale de 10 mois est requise avant que l’apprenti conducteur puisse se présenter à l’examen théorique composé de 3 parties : la signalisation, le CSR et les compétences sur la route. Le contenu de cet examen théorique a été révisé (de juin à décembre 2010) pour l’adapter au nouveau contenu du PESR. De plus, la note de passage est demeurée à 75 % pour chaque partie, alors que le délai de reprise à la suite d’un échec à l’une ou l’autre de ses parties est passé de 7 à 28 jours.

Examen pratique

La détention du permis d’apprenti conducteur valide depuis au moins 12 mois ainsi que la réussite de l’examen théorique et du cours de conduite permettent au titulaire de se présenter à l’examen pratique. Sa réussite permet l’obtention du permis probatoire. Le contenu de l’examen pratique a été révisé (de décembre 2010 à février 2011) pour l’adapter au PESR. Enfin, la note de passage est demeurée à 75 %, alors que le délai de reprise à la suite d’un échec est passé de 21 à 28 jours. Avant le 17 janvier 2010, l’examen pratique était également une condition à l’obtention du permis probatoire après une période de détention du permis d’apprenti conducteur de 12 mois, ou 8 mois si un cours de conduite avait été réussi par l’apprenti conducteur.

PERMIS PROBATOIRE – Conditions d’utilisation du permis

Tout comme pour le permis d’apprenti conducteur, les conditions d’utilisation du permis probatoire relativement au régime de quatre points d’inaptitude et la règle concernant l’obligation d’absence totale d’alcool dans le sang du conducteur (zéro alcool) n’ont pas été modifiées.

Depuis le 19 juin 2011, et conformément au permis d’apprenti conducteur, l’accumulation de quatre points d’inaptitude ou plus au dossier de conduite entraîne une révocation du permis probatoire, au lieu de sa suspension. De plus, la durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d’inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années.

Comme dernier changement, depuis le 17 janvier 2010, le permis probatoire est délivré à toute personne pour une période de 24 mois. Auparavant, il était dédié aux titulaires âgés de 16 à 24 ans, pour une période de 24 mois ou jusqu'à l'atteinte de l'âge de 25 ans, selon la première éventualité.

Le tableau 1.2 décrit le processus d'obtention du permis probatoire ainsi que les conditions d'utilisation du permis selon le cadre légal en vigueur.

TABLEAU 1.2
Chronologie du processus d'obtention du permis probatoire

CHRONOLOGIE DU PROCESSUS	AVANT LE 17 JANVIER 2010	DEPUIS LE 17 JANVIER 2010
1. Conditions d'obtention <ul style="list-style-type: none"> • Examen théorique (signalisation, CSR et compétences sur route) <ul style="list-style-type: none"> - Note de passage - Contenu - Délai de reprise • Examen pratique <ul style="list-style-type: none"> - Note de passage - Contenu - Délai de reprise 	Condition pour l'obtention du permis d'apprenti conducteur (voir tableau 1.1) <ul style="list-style-type: none"> - - - 12 mois ou 8 mois si cours, après l'obtention du permis d'apprenti conducteur <ul style="list-style-type: none"> 75 % Standard 21 jours	10 mois après l'obtention du permis d'apprenti conducteur <ul style="list-style-type: none"> 75 % pour chaque partie Révisé pour l'adapter au PESR (juin à décembre 2010) 28 jours 12 mois après l'obtention du permis d'apprenti conducteur <ul style="list-style-type: none"> Après réussite du cours de conduite Après réussite de l'examen théorique 75 % Révisé pour l'adapter au PESR (décembre 2010 à février 2011) 28 jours
2. Conditions d'utilisation <ul style="list-style-type: none"> • Règles de l'accès graduel • Durée du permis 	4 points d'inaptitude Zéro alcool 24 mois ou jusqu'à 25 ans	4 points d'inaptitude Zéro alcool 24 mois pour tous
Autres mesures en vigueur depuis le 19 juin 2011 <ul style="list-style-type: none"> • Il y a une révocation au lieu d'une suspension de permis lors de l'accumulation de quatre points d'inaptitude ou plus. • La durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d'inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années. 		

PERMIS DE CONDUIRE – Conditions d’obtention du permis

Depuis le 17 janvier 2010, tous les titulaires d’un permis probatoire doivent détenir ce permis pendant 24 mois avant qu’un permis de conduire puisse leur être délivré.

PERMIS DE CONDUIRE – Conditions d’utilisation du permis

D’autres mesures d’AGC pour les titulaires d’un permis de conduire de moins de 25 ans sont entrées en vigueur le 19 juin 2011 et le 15 avril 2012 afin d’ajouter quelques conditions à un permis qui était avec plein privilèges auparavant. En effet, le 19 juin 2011, une phase intermédiaire pour les titulaires de permis de conduire (8 points pour les titulaires âgés de moins de 23 ans et 12 points pour les titulaires âgés de 23 ou 24 ans) a été introduite. De plus, tout comme pour le permis d’apprenti conducteur et le permis probatoire, la durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d’inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années. Enfin, la mesure imposant le zéro alcool pour tout titulaire d’un permis de conduire âgé de moins de 22 ans est entrée en vigueur le 15 avril 2012.

Le tableau 1.3 présente le processus d’obtention du permis de conduire ainsi que les conditions d’utilisation du permis selon le cadre légal en vigueur.

TABLEAU 1.3**Chronologie du processus d'obtention du permis de conduire**

CHRONOLOGIE DU PROCESSUS	AVANT LE 17 JANVIER 2010	DEPUIS LE 17 JANVIER 2010
1. Condition d'obtention Durée du permis probatoire	24 mois ou jusqu'à 25 ans	24 mois pour tous
2. Conditions d'utilisation • Phase intermédiaire	Ne s'applique pas • Pour tous : 15 points d'inaptitude	Depuis le 19 juin 2011 • Moins de 23 ans : 8 points d'inaptitude • 23 et 24 ans : 12 points d'inaptitude • À partir de 25 ans : 15 points d'inaptitude
• Zéro alcool pour les moins de 22 ans	Ne s'applique pas	En vigueur depuis le 15 avril 2012
Autre mesure en vigueur depuis le 19 juin 2011 • La durée de la révocation du permis (3, 6 ou 12 mois) est calculée en fonction du nombre de points d'inaptitude et du nombre de sanctions inscrites au dossier du conducteur au cours des 2 dernières années.		

Ces nombreux changements apportés au processus d'obtention d'un premier permis de conduire pour les nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade font en sorte qu'il n'est pas toujours possible d'évaluer l'effet individuel de chacun d'eux sur le bilan routier des nouveaux conducteurs, tel qu'il sera détaillé au chapitre 4.

CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DU CADRE MÉTHODOLOGIQUE D'ÉVALUATION

D'une manière générale, le cadre méthodologique d'évaluation consiste en une comparaison des nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade après l'entrée en vigueur du PESR (période **depuis** le 17 janvier 2010) par rapport à la période avant son entrée en vigueur (période **avant** le 17 janvier 2010), en tenant compte de la variation correspondante d'un groupe contrôle.

Le chapitre précédent a démontré que les nouvelles mesures d'accès à la conduite pour les nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade sont différentes des anciennes mesures, et ce, relativement au processus menant à l'obtention du permis d'apprenti conducteur, du permis probatoire et du permis de conduire. Deux éléments issus des anciennes mesures nécessitent une attention particulière.

Premièrement, des différences s'observent entre les titulaires de 16 à 24 ans et ceux de 25 ans ou plus selon le type de permis détenu. En effet, avant le 17 janvier 2010, le permis probatoire était détenu pour une période de 24 mois ou jusqu'à l'âge de 25 ans, selon la première éventualité. Certains titulaires passaient même directement du permis d'apprenti conducteur au permis de conduire s'ils avaient déjà 25 ans ou plus. Depuis le 17 janvier 2010, le permis probatoire est obligatoire pour tous pour une période de 24 mois. Par conséquent, les trois premières années de conduite non accompagnée ont été renommées en utilisant l'expression *conduite seule* et analysées séparément.

Dans un deuxième temps, aucune information précise n'est disponible dans les systèmes informatiques pour identifier les titulaires qui ont suivi le cours de conduite non obligatoire (en référence à la période avant le 17 janvier 2010). Par conséquent, il est seulement possible d'identifier les titulaires qui ont suivi le cours de conduite s'ils se sont prévalus de la possibilité d'obtenir leur permis probatoire avant 12 mois de détention du permis d'apprenti conducteur. Ces titulaires constituent un sous-groupe « avec cours » analysé séparément.

Pour ces raisons, l'évaluation des effets des nouvelles mesures sera traitée distinctement selon ces différents groupes.

Période d'observation

Étant donné que les mesures à évaluer, soit le PESR et les nouvelles mesures d'AGC, sont entrées en vigueur à partir du 17 janvier 2010, cette date devient la date pivot servant à définir les périodes d'observation. Le cadre méthodologique retenu nécessite de définir la période d'observation depuis le 17 janvier 2010 dans un premier temps.

Un critère à considérer concernant la durée d'une période d'observation est qu'elle devrait être suffisamment longue pour s'assurer du caractère durable et stable de l'effet des nouvelles mesures implantées. Toutefois, si elle devenait trop longue, il serait plus difficile de s'assurer que les changements survenus dans les comportements routiers observés chez les nouveaux conducteurs s'expliquent uniquement par ces nouvelles mesures.

Bien que le PESR soit entré en vigueur le 17 janvier 2010, ce n'est réellement qu'à partir du 17 février 2010 que les premiers titulaires d'un permis d'apprenti conducteur ont obtenu leur permis, soit après avoir réussi l'examen théorique de la phase 1 du cours de conduite. Ce sont donc les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur, obtenu à partir du 17 février 2010, qui sont retenus pour la période d'observation depuis le 17 janvier 2010. De plus, les conducteurs ayant déjà un permis pour la conduite d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur sont exclus de l'étude, et ce, dans le but de retenir ceux n'ayant aucune autre expérience de conduite.

Les nouveaux titulaires d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire sont issus de la cohorte de départ des apprentis conducteurs; ainsi, on s'assure qu'ils ont suivi le PESR. Les premiers titulaires d'un permis probatoire ont donc obtenu leur permis à partir du 17 février 2011 et les premiers titulaires d'un permis de conduire, à partir du 17 février 2013.

Selon les données disponibles au moment de l'analyse, la date limite d'obtention du permis a été fixée au 16 février 2014 pour tous les types de permis. Une des conséquences du schéma retenu entraîne que peu de nouveaux conducteurs auront eu le temps de compléter l'ensemble du processus d'apprentissage jusqu'à l'obtention du permis de conduire durant la période d'observation. Par exemple, les apprentis conducteurs qui auront obtenu ce permis vers la fin de la période d'observation n'auront pas le temps d'obtenir leur permis probatoire avant la fin de la période d'observation. Par contre, la qualité de l'échantillon retenu aux fins des présents travaux d'analyse est garantie, puisque tous les titulaires auront suivi le PESR, même s'ils n'auront complété qu'une partie du processus.

La période d'observation avant le 17 janvier 2010 est également définie en fonction de plusieurs critères. Dans le but de permettre la meilleure comparaison possible, il est préférable que la durée de cette période soit la même que celle de la période d'observation depuis le 17 janvier 2010. Il est également souhaitable de couvrir le même nombre de mois et les mêmes mois de l'année dans les deux périodes pour atténuer les effets de saisonnalité.

Il fallait vérifier si le phénomène d'anticipation observé lors de l'entrée en vigueur du programme d'accès graduel à la conduite en 1997 s'est reproduit avec l'entrée en vigueur du PESR, c'est pourquoi la répartition mensuelle des nouveaux apprentis conducteurs a été examinée selon le mois d'obtention de leur permis. Le tableau 2.1 démontre qu'effectivement le nombre de permis délivrés de septembre 2009 à janvier 2010 est beaucoup plus important que lors des mêmes mois de 2005 à 2008. Certains nouveaux apprentis conducteurs qui ont obtenu leur permis dans les derniers mois de 2009 voulaient probablement éviter de se soumettre aux nouvelles mesures du programme. Puisqu'ils pourraient présenter des caractéristiques différentes de celles des autres titulaires, notamment en ce qui a trait à leurs attitudes au regard de la sécurité routière, les titulaires qui ont obtenu leur permis dans les derniers mois de 2009 ne feront pas partie de la période d'observation.

TABLEAU 2.1
Nombre de nouveaux apprentis conducteurs d'un véhicule de promenade
selon le mois et l'année d'obtention du permis

Mois	Année									
	2005 ¹	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Janvier	7 125	7 426	8 121	8 419	8 529	11 342	4 395	5 403	5 917	5 617
Février	7 593	7 157	8 197	8 064	8 460	725	5 208	6 371	6 129	6 069
Mars	8 332	8 891	9 440	7 334	9 539	3 653	6 948	7 680	7 052	7 090
Avril	8 692	7 542	8 151	9 532	8 924	4 196	6 237	6 740	7 609	7 209
Mai	4 848	9 373	9 813	8 773	8 776	4 614	6 994	7 709	8 272	7 609
Juin	9	8 527	8 799	7 676	9 215	5 448	7 106	7 486	7 255	7 457
Juillet	7 459	9 589	9 918	9 722	11 384	5 196	6 868	7 687	7 947	8 054
Août	12 520	11 584	11 222	9 803	11 721	5 858	7 560	8 601	8 071	7 786
Septembre	10 531	9 421	8 691	9 013	13 185	6 686	7 717	7 770	8 038	8 222
Octobre	10 056	10 473	10 795	10 037	14 119	7 306	8 300	9 283	9 498	9 653
Novembre	11 229	10 530	10 188	9 226	12 732	7 912	8 109	9 213	8 311	7 812
Décembre	7 107	6 756	6 937	7 971	14 588	6 243	6 282	5 587	6 161	6 521
Total	95 501	107 269	110 272	105 570	131 172	69 179	81 724	89 530	90 260	89 099

1. Du 19 mai au 10 juillet 2005, un conflit de travail à la Société a freiné le processus de renouvellement et d'obtention des permis.

Aux fins de la présente analyse, la période d'observation avant le 17 janvier 2010 s'étend donc du 17 février 2005 au 16 février 2009 pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur. Pour les autres types de permis, les titulaires retenus respectent les mêmes critères que ceux pris en compte dans la période depuis le 17 janvier 2010. Cependant, la période avant le 17 janvier 2010 présente une particularité causée par la réduction de 12 à 8 mois de la durée de détention du permis d'apprenti conducteur lorsqu'un cours de conduite était suivi. Le tableau 2.2 présente en détail les périodes d'observation de ces différents groupes.

TABLEAU 2.2
Cadre méthodologique d'évaluation

GROUPE DE NOUVEAUX CONDUCTEURS SELON L'ÂGE	PÉRIODE D'OBSERVATION ¹	
	Avant le 17 janvier 2010	Depuis le 17 janvier 2010
	Date d'obtention du permis	
Apprentis conducteurs <ul style="list-style-type: none"> • 16 à 24 ans • 25 ans ou plus 	17 février 2005 au 16 février 2009	17 février 2010 au 16 février 2014
Conduite seule, 1^{re} année (permis probatoire ou permis de conduire) Titulaires provenant des apprentis conducteurs retenus précédemment : <ul style="list-style-type: none"> • 16 à 24 ans • 25 ans ou plus 	17 octobre 2005 ² au 16 février 2009	17 février 2011 au 16 février 2014
Conduite seule, 2^e année (permis probatoire ou permis de conduire) Titulaires provenant des titulaires en conduite seule, 1 ^{re} année retenus précédemment : <ul style="list-style-type: none"> • 16 à 24 ans • 25 ans ou plus 	17 octobre 2006 au 16 février 2009	17 février 2012 au 16 février 2014
Conduite seule, 3^e année (permis de conduire) Titulaires provenant des titulaires en conduite seule, 2 ^e année retenus précédemment : <ul style="list-style-type: none"> • 16 à 24 ans • 25 ans ou plus 	17 octobre 2007 au 16 février 2009	17 février 2013 au 16 février 2014
Groupe contrôle Titulaires de permis ayant de 4 à 9 ans d'expérience de conduite seule : <ul style="list-style-type: none"> • 25 à 29 ans (comparaison avec les groupes de 16 à 24 ans) • 25 ans ou plus (comparaison avec les groupes de 25 ans ou plus) 	Dates d'observation variant selon les groupes de nouveaux conducteurs comparés	

¹ Le suivi du comportement routier est observé durant une période d'un maximum d'un an de permis valide suivant la date d'obtention du permis.

² La durée du permis d'apprenti conducteur pouvait être réduite à huit mois si un cours était suivi.

Groupe contrôle

Plusieurs autres changements ont influencé les comportements routiers de l'ensemble des conducteurs durant les deux périodes identifiées (périodes avant et depuis le 17 janvier 2010), tels que des changements relatifs aux conditions climatiques, au prix de l'essence, aux campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière, à l'entrée en vigueur de nouvelles lois, notamment les sanctions augmentées pour les grands excès de vitesse (7 décembre 2008), etc. Il faut donc tenir compte de l'effet possible de ces changements pour en évaluer l'ampleur et pouvoir isoler les effets attribuables au PESR et aux nouvelles mesures d'AGC.

Pour ce faire, la variation des comportements routiers observés pour un groupe contrôle (ou témoin) sera considérée au cours des mêmes périodes d'observation que celles des nouveaux conducteurs. Il est préférable que ce groupe contrôle s'apparente à celui faisant l'objet de l'évaluation. Le groupe contrôle est constitué de conducteurs d'un véhicule de promenade, n'ayant pas été soumis au PESR ni aux nouvelles mesures d'AGC. Pour respecter ce critère, les conducteurs doivent avoir de quatre à neuf ans d'expérience de conduite seule. De plus, afin qu'ils ressemblent le plus possible aux nouveaux conducteurs, les conducteurs du groupe contrôle doivent avoir un âge similaire. C'est ainsi que pour les groupes contrôles qui servent à la comparaison des nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans et de 25 ans ou plus, les conducteurs de 25 à 29 ans et de 25 ans ou plus sont respectivement retenus.

Ces conducteurs du groupe contrôle ont donc, en principe, expérimenté les mêmes conditions d'utilisation de leur véhicule de promenade (conditions climatiques, prix de l'essence, etc.) que les nouveaux conducteurs au cours de la période d'observation, sauf en ce qui concerne les nouvelles mesures d'AGC. L'hypothèse qui est posée est que la différence entre le changement observé dans le comportement routier du groupe contrôle et du groupe des nouveaux conducteurs entre les périodes avant et depuis le 17 janvier 2010 s'explique par l'effet des changements liés au PESR ou aux nouvelles mesures d'AGC.

Suivi du bilan routier

Le comportement routier de chaque nouveau titulaire est observé sur une durée maximale de 12 mois à partir de la date d'obtention du permis, et ce, en tenant compte des périodes de non-validité de ce permis ou jusqu'à un an après la date de fin de chacune des périodes

d'observation. Le comportement routier des titulaires âgés de 24 ans qui atteignent 25 ans pendant le suivi sera pris en compte en partie dans le groupe des 16 à 24 ans et en partie dans celui des 25 ans ou plus.

Contrairement aux nouveaux conducteurs, le suivi du comportement routier des titulaires du groupe contrôle n'est pas limité à un an. Il dépend des critères d'âge et d'expérience de conduite définis précédemment, ainsi que de la période d'observation des nouveaux titulaires auxquels ils sont comparés.

Résumé du cadre méthodologique

Le tableau 2.3 fait la synthèse du cadre méthodologique retenu pour évaluer l'effet du PESR et des nouvelles mesures d'AGC pour les nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade sur leur bilan routier. Les périodes d'observation retenues, les groupes de nouveaux conducteurs faisant l'objet de l'évaluation, soit les apprentis conducteurs, les titulaires d'un permis probatoire et les titulaires d'un permis de conduire, âgés de 16 à 24 ans ou de 25 ans ou plus, y sont résumés. Le groupe contrôle utilisé pour la comparaison de chaque groupe de titulaires observés est également présenté.

TABLEAU 2.3
Schéma du cadre méthodologique d'évaluation

Groupe de titulaires		Période AVANT le 17 janvier 2010					Période DEPUIS le 17 janvier 2010				
Expérience de Conduite	Âge ¹	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Apprentis conducteurs	16 à 24 ans										
	25 ans ou plus										
Groupe contrôle, Conduite seule, 4 à 9 ans d'expérience	25 à 29 ans										
	25 ans ou plus										
Conduite seule, 1^{re} année (permis probatoire ou permis de conduire)	16 à 24 ans										
	25 ans ou plus										
Groupe contrôle, Conduite seule, 4 à 9 ans d'expérience	25 à 29 ans										
	25 ans ou plus										
Conduite seule, 2^e année (permis probatoire ou permis de conduire)	16 à 24 ans										
	25 ans ou plus										
Groupe contrôle, Conduite seule, 4 à 9 ans d'expérience	25 à 29 ans										
	25 ans ou plus										
Conduite seule, 3^e année (permis de conduire)	16 à 24 ans										
	25 ans ou plus										
Groupe contrôle, Conduite seule, 4 à 9 ans d'expérience	25 à 29 ans										
	25 ans ou plus										

¹ Les nouveaux conducteurs sont séparés en deux groupes d'âge. Cependant, si un titulaire âgé de 16 à 24 ans atteint 25 ans durant la période à l'étude, son cheminement sera poursuivi dans le groupe des 25 ans ou plus.

² Dans la période avant le 17 janvier 2010, les « titulaires avec cours » sont définis comme ayant détenu leur permis d'apprenti conducteur entre 8 et moins de 12 mois.

Légende :

 Titulaires — apprenti conducteur	 Titulaires — permis probatoire, année 1	 Titulaires — permis probatoire, année 2	 Titulaires — permis de conduire	 Groupe contrôle
 Sous-groupe « avec cours » ²	 Sous-groupe « avec cours » ²	 Sous-groupe « avec cours » ²	 Sous-groupe « avec cours » ²	

CHAPITRE 3 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE NOUVEAUX CONDUCTEURS

Évolution du nombre d'apprentis conducteurs

L'évolution du nombre de nouveaux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur selon l'année d'obtention du permis est présentée au tableau 3.1. Ce nombre est demeuré stable à un peu plus de 100 000 titulaires par année pour la période de 2006 à 2008. Pour l'année 2005, le nombre est légèrement inférieur. Il ne tient compte que des permis délivrés à partir du 17 février 2005, soit sur une plus courte période. L'année 2009 est également incomplète, puisqu'elle ne retient que les permis délivrés du 1^{er} janvier au 16 février 2009.

Les premiers titulaires d'un permis d'apprenti conducteur ayant été soumis au PESR ont obtenu leur permis vers le 17 février 2010 et ils sont au nombre de 57 820 pour 2010. En 2011, le nombre de nouveaux apprentis conducteurs est de 81 720 et il est de l'ordre de 90 000 en 2012 et en 2013. En 2014, seuls les apprentis conducteurs ayant obtenu leur permis entre le 1^{er} janvier et le 16 février 2014 ont été retenus. Ainsi, même après quatre années d'entrée en vigueur du PESR, les cohortes annuelles d'apprentis conducteurs sont encore moins nombreuses que ce qu'elles étaient auparavant, bien que la population ait légèrement augmenté. Il est possible que l'obligation de suivre un cours de conduite ainsi que sa durée et son coût accrus aient eu pour effet de retarder le moment de l'acquisition du permis d'apprenti conducteur.

Globalement, le nombre d'apprentis conducteurs, dans la période observée depuis le 17 janvier 2010, représente 78 % du nombre de titulaires présents dans la période avant cette date. L'effet d'anticipation décrit précédemment en explique sûrement une grande partie.

En ce qui concerne l'âge d'obtention d'un premier permis d'apprenti conducteur, avant le 17 janvier 2010, 48,1 % des nouveaux conducteurs obtenaient leur permis à 16 ans. Depuis le 17 janvier 2010, 53,2 % des nouveaux apprentis conducteurs obtiennent leur permis dès 16 ans. Ceci laisse croire que, bien que le nombre de nouveaux apprentis conducteurs ait diminué depuis le 17 janvier 2010, la proportion plus élevée de ceux qui l'obtiennent à 16 ans semble indiquer qu'ils seraient moins affectés que les plus vieux par les nouvelles contraintes du cours de conduite.

De plus, avant cette date, parmi les nouveaux apprentis conducteurs qui profitaient de la réduction de la durée de détention du permis, 92,7 % amorçaient leur processus d'apprentissage entre 16 et 24 ans. En considérant l'ensemble des nouveaux conducteurs au cours de cette même période, c'est-à-dire qu'ils aient suivi ou non le cours de conduite, c'est 84,3 % des nouveaux apprentis conducteurs qui obtenaient leur permis entre 16 et 24 ans. Ce serait donc les plus jeunes qui profitaient de la réduction de la durée de détention du permis d'apprenti conducteur. Pour ceux qui suivent le PESR, la proportion des nouveaux apprentis conducteurs qui obtiennent leur permis entre 16 et 24 ans est assez similaire à l'ensemble des nouveaux titulaires avant le 17 janvier 2010, soit de 85,1 %.

Finalement, le tableau 3.2 indique que 51,5 % des apprentis conducteurs de 16 à 24 ans soumis au PESR sont des femmes, alors que cette proportion est de 64,0 % pour les apprentis conducteurs de 25 ans ou plus. Les proportions sont respectivement de 51,6 % et de 63,3 % pour les apprentis conducteurs féminins de la période avant le 17 janvier 2010.

TABLEAU 3.1
Nombre de nouveaux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur selon l'âge et l'année d'obtention du permis

Âge	Période AVANT le 17 janvier 2010														Période DEPUIS le 17 janvier 2010							
	Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)						Ensemble des titulaires								Titulaires avec PESR							
	Année d'obtention du permis d'apprenti conducteur					Total		Année d'obtention du permis d'apprenti conducteur					Total		Année d'obtention du permis d'apprenti conducteur					Total		
	17 février au 31 décembre 2005	2006	2007	2008	1 ^{er} janvier au 16 février 2009	Nombre	%	17 février au 31 décembre 2005	2006	2007	2008	1 ^{er} janvier au 16 février 2009	Nombre	%	17 février au 31 décembre 2010	2011	2012	2013	1 ^{er} janvier au 16 février 2014	Nombre	%	
16 ans	25 937	32 473	33 918	35 072	4 344	131 744	66,7 %	39 178	50 308	53 216	52 812	6 520	202 034	48,1 %	36 284	44 578	45 273	44 348	3 682	174 165	53,2 %	
17 ans	5 024	6 075	5 749	5 582	764	23 194	11,8 %	10 659	13 810	13 815	12 806	1 648	52 738	12,6 %	4 252	9 970	12 078	11 401	1 012	38 713	11,8 %	
18 ans	2 322	2 785	2 626	2 499	361	10 593	5,4 %	6 056	7 880	7 864	7 362	938	30 100	7,2 %	2 814	4 756	6 793	7 171	693	22 227	6,8 %	
19 ans	1 298	1 565	1 324	1 273	176	5 636	2,9 %	4 060	5 235	4 964	4 496	551	19 306	4,6 %	1 727	3 083	3 593	4 206	423	13 032	4,0 %	
20 ans	828	1 011	877	796	115	3 627	1,8 %	3 018	3 746	3 575	3 239	411	13 989	3,3 %	1 343	2 276	2 523	2 658	277	9 077	2,8 %	
21 ans	635	746	653	559	97	2 690	1,4 %	2 402	3 093	2 908	2 518	351	11 272	2,7 %	1 003	1 603	1 948	2 116	207	6 877	2,1 %	
22 ans	459	571	484	517	75	2 106	1,1 %	1 912	2 564	2 524	2 219	260	9 479	2,3 %	818	1 294	1 633	1 705	154	5 604	1,7 %	
23 ans	376	454	442	421	59	1 752	0,9 %	1 703	2 053	2 122	1 911	241	8 030	1,9 %	719	1 105	1 371	1 438	169	4 802	1,5 %	
24 ans	330	419	394	375	50	1 568	0,8 %	1 491	1 982	1 905	1 709	189	7 276	1,7 %	648	986	1 097	1 270	135	4 136	1,3 %	
Total 16 à 24 ans	37 209	46 099	46 467	47 094	6 041	182 910	92,7 %	70 479	90 671	92 893	89 072	11 109	354 224	84,3 %	49 608	69 651	76 309	76 313	6 752	278 633	85,1 %	
25 ans	287	402	351	310	53	1 403	0,7 %	1 370	1 817	1 843	1 638	195	6 863	1,6 %	648	923	1 107	1 111	111	3 900	1,2 %	
26 ans	292	333	338	305	33	1 301	0,7 %	1 232	1 599	1 704	1 536	162	6 233	1,5 %	530	1 004	1 091	1 058	118	3 801	1,2 %	
27 ans	262	290	303	292	41	1 188	0,6 %	1 033	1 321	1 511	1 310	160	5 335	1,3 %	557	840	955	1 062	107	3 521	1,1 %	
28 ans	227	275	232	282	33	1 049	0,5 %	926	1 225	1 255	1 241	157	4 804	1,1 %	531	790	954	987	107	3 369	1,0 %	
29 ans	208	254	240	288	34	1 024	0,5 %	917	1 107	1 108	1 153	125	4 410	1,0 %	534	788	788	947	77	3 134	1,0 %	
30 ans	194	230	193	253	41	911	0,5 %	862	1 059	1 034	1 050	127	4 132	1,0 %	516	742	865	891	89	3 103	0,9 %	
31 ans	174	194	221	198	34	821	0,4 %	729	917	969	927	115	3 657	0,9 %	461	680	775	862	91	2 869	0,9 %	
32 ans	154	170	184	189	25	722	0,4 %	654	758	878	811	105	3 206	0,8 %	439	689	707	763	88	2 686	0,8 %	
33 ans	142	168	151	172	21	654	0,3 %	635	755	765	776	111	3 042	0,7 %	405	578	660	741	71	2 455	0,7 %	
34 ans	122	143	147	142	24	578	0,3 %	547	679	689	661	90	2 666	0,6 %	351	608	612	619	65	2 255	0,7 %	
35 ou plus	1 126	1 229	1 132	1 148	179	4 814	2,4 %	4 410	5 361	5 623	5 395	659	21 448	5,1 %	3 240	4 427	4 706	4 906	517	17 796	5,4 %	
Total 25 ans ou plus	3 188	3 688	3 492	3 579	518	14 465	7,3 %	13 315	16 598	17 379	16 498	2 006	65 796	15,7 %	8 212	12 069	13 220	13 947	1 441	48 889	14,9 %	
Total	40 397	49 787	49 959	50 673	6 559	197 375	100,0 %	83 794	107 269	110 272	105 570	13 115	420 020	100,0 %	57 820	81 720	89 529	90 260	8 193	327 522	100,0 %	

TABLEAU 3.2
Nombre de nouveaux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur selon l'âge et le sexe

Âge	Période AVANT le 17 janvier 2010										Période DEPUIS le 17 janvier 2010				
	Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)					Ensemble des titulaires					Titulaires avec PESR				
	Sexe				Total	Sexe				Total	Sexe				Total
	Féminin		Masculin			Féminin		Masculin			Féminin		Masculin		
	Nombre	%	Nombre	%		Nombre	%	Nombre	%		Nombre	%	Nombre	%	
16 ans	65 530	49,7 %	66 214	50,3 %	131 744	101 225	50,1 %	100 809	49,9 %	202 034	89 226	51,2 %	84 939	48,8 %	174 165
17 ans	11 158	48,1 %	12 036	51,9 %	23 194	26 201	49,7 %	26 537	50,3 %	52 738	18 512	47,8 %	20 201	52,2 %	38 713
18 ans	5 405	51,0 %	5 188	49,0 %	10 593	15 895	52,8 %	14 205	47,2 %	30 100	11 452	51,5 %	10 775	48,5 %	22 227
19 ans	3 011	53,4 %	2 625	46,6 %	5 636	10 619	55,0 %	8 687	45,0 %	19 306	6 880	52,8 %	6 152	47,2 %	13 032
20 ans	1 953	53,8 %	1 674	46,2 %	3 627	7 884	56,4 %	6 105	43,6 %	13 989	4 986	54,9 %	4 091	45,1 %	9 077
21 ans	1 471	54,7 %	1 219	45,3 %	2 690	6 449	57,2 %	4 823	42,8 %	11 272	3 907	56,8 %	2 970	43,2 %	6 877
22 ans	1 152	54,7 %	954	45,3 %	2 106	5 518	58,2 %	3 961	41,8 %	9 479	3 231	57,7 %	2 373	42,3 %	5 604
23 ans	978	55,8 %	774	44,2 %	1 752	4 738	59,0 %	3 292	41,0 %	8 030	2 845	59,2 %	1 957	40,8 %	4 802
24 ans	871	55,5 %	697	44,5 %	1 568	4 357	59,9 %	2 919	40,1 %	7 276	2 429	58,7 %	1 707	41,3 %	4 136
Total 16 à 24 ans	91 529	50,0 %	91 381	50,0 %	182 910	182 886	51,6 %	171 338	48,4 %	354 224	143 468	51,5 %	135 165	48,5 %	278 633
25 ans	820	58,4 %	583	41,6 %	1 403	4 027	58,7 %	2 836	41,3 %	6 863	2 330	59,7 %	1 570	40,3 %	3 900
26 ans	749	57,6 %	552	42,4 %	1 301	3 745	60,1 %	2 488	39,9 %	6 233	2 235	58,8 %	1 566	41,2 %	3 801
27 ans	696	58,6 %	492	41,4 %	1 188	3 265	61,2 %	2 070	38,8 %	5 335	2 123	60,3 %	1 398	39,7 %	3 521
28 ans	573	54,6 %	476	45,4 %	1 049	2 949	61,4 %	1 855	38,6 %	4 804	2 090	62,0 %	1 279	38,0 %	3 369
29 ans	568	55,5 %	456	44,5 %	1 024	2 703	61,3 %	1 707	38,7 %	4 410	1 888	60,2 %	1 246	39,8 %	3 134
30 ans	499	54,8 %	412	45,2 %	911	2 561	62,0 %	1 571	38,0 %	4 132	1 974	63,6 %	1 129	36,4 %	3 103
31 ans	456	55,5 %	365	44,5 %	821	2 280	62,3 %	1 377	37,7 %	3 657	1 807	63,0 %	1 062	37,0 %	2 869
32 ans	406	56,2 %	316	43,8 %	722	2 007	62,6 %	1 199	37,4 %	3 206	1 684	62,7 %	1 002	37,3 %	2 686
33 ans	352	53,8 %	302	46,2 %	654	1 962	64,5 %	1 080	35,5 %	3 042	1 547	63,0 %	908	37,0 %	2 455
34 ans	305	52,8 %	273	47,2 %	578	1 737	65,2 %	929	34,8 %	2 666	1 441	63,9 %	814	36,1 %	2 255
35 ou plus	2 871	59,6 %	1 943	40,4 %	4 814	14 425	67,3 %	7 023	32,7 %	21 448	12 161	68,3 %	5 635	31,7 %	17 796
Total 25 ans ou plus	8 295	57,3 %	6 170	42,7 %	14 465	41 661	63,3 %	24 135	36,7 %	65 796	31 280	64,0 %	17 609	36,0 %	48 889
Total	99 824	50,6 %	97 551	49,4 %	197 375	224 547	53,5 %	195 473	46,5 %	420 020	174 748	53,4 %	152 774	46,6 %	327 522

Évolution du nombre de titulaires en première année de conduite seule avec un permis probatoire ou un permis de conduire

Le suivi de l'évolution du nombre de nouveaux titulaires en première année de conduite seule selon l'année d'obtention du permis probatoire ou du permis de conduire se trouve au tableau 3.3. C'est donc 5 343 titulaires d'un permis en première année de conduite seule qui sont dénombrés en 2005. L'année suivante, ils sont un peu moins de 63 000, puis près de 84 000 et de 90 000 en 2007 et en 2008 respectivement. L'année 2009 dénombre autour de 11 000 titulaires, mais pour seulement le premier mois et demi de l'année. Au total, 253 022 titulaires en première année de conduite seule ont été observés.

Pour la période depuis le 17 janvier 2010, 172 060 titulaires en première année de conduite seule, soit des titulaires avec un permis probatoire, ont été observés. Ainsi, aucun titulaire n'a été observé en 2010, puisque les conducteurs doivent détenir leur permis d'apprenti conducteur au moins 12 mois. Les premiers permis probatoires ont donc été délivrés à partir du 17 février 2011. L'année 2011 compte près de 33 000 titulaires, et les années 2012 et 2013, respectivement près de 60 000 et de 71 000. L'année 2014 en dénombre autour de 8 500, mais pour seulement le premier mois et demi de l'année. Cette diminution du nombre de titulaires en première année de conduite seule n'empêche pas l'analyse de leur comportement routier.

La cohorte depuis le 17 janvier 2010 représente donc environ 70 % de celle avant cette date. Ce nombre inférieur découle de la baisse observée chez les apprentis conducteurs. De plus, l'allongement de la période d'apprentissage et les délais de reprises aux examens plus longs ont pu retarder certains apprentis dans leur processus d'obtention du permis probatoire.

Résumé de l'évolution du nombre de nouveaux conducteurs

La mise en place du PESR a eu pour effet de diminuer le nombre de nouveaux apprentis conducteurs depuis le 17 janvier 2010. La proportion d'hommes et de femmes demeure inchangée au cours des deux périodes observées. Cependant, les nouveaux titulaires de 16 ans soumis au PESR se retrouvent dans une proportion un peu plus grande que ceux qui n'y étaient pas soumis.

Par conséquent, la cohorte de nouveaux titulaires en première année de conduite seule a également diminué depuis le 17 janvier 2010. Elle représente environ 70 % de la cohorte d'avant cette date.

TABLEAU 3.3

Nombre de nouveaux conducteurs en première année de conduite seule selon l'âge et l'année d'obtention du permis probatoire ou du permis de conduire

Âge	Période AVANT le 17 janvier 2010														Période DEPUIS le 17 janvier 2010					
	Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)							Ensemble des titulaires							Titulaires avec PESR					
	Année d'obtention du permis probatoire ou du permis de conduire					Total		Année d'obtention du permis probatoire ou du permis de conduire					Total		Année d'obtention du permis probatoire				Total	
	17 octobre au 31 décembre 2005	2006	2007	2008	1 ^{er} janvier au 16 février 2009	Nombre	%	17 octobre au 31 décembre 2005	2006	2007	2008	1 ^{er} janvier au 16 février 2009	Nombre	%	17 février au 31 décembre 2011	2012	2013	1 ^{er} janvier au 16 février 2014	Nombre	%
16 ans ¹	2 742	17 237	20 100	21 211	2 939	64 229	42,0 %	2 742	17 348	20 251	21 367	2 959	64 667	25,6 %	1 631	2 457	2 221	222	6 531	3,8 %
17 ans	1 184	13 287	13 914	13 967	1 537	43 889	28,7 %	1 184	20 278	24 634	25 371	2 946	74 413	29,4 %	24 164	34 009	34 606	4 032	96 811	56,3 %
18 ans	477	4 525	4 845	4 676	533	15 056	9,9 %	477	7 368	10 844	11 443	1 503	31 635	12,5 %	1 917	8 709	11 703	1 333	23 662	13,8 %
19 ans	222	2 134	2 316	2 146	269	7 087	4,6 %	222	3 813	5 906	6 648	843	17 432	6,9 %	1 104	3 050	6 174	849	11 177	6,5 %
20 ans	148	1 167	1 301	1 162	149	3 927	2,6 %	148	2 266	3 625	3 930	524	10 493	4,1 %	600	1 839	2 773	382	5 594	3,3 %
21 ans	85	789	892	761	95	2 622	1,7 %	85	1 619	2 578	2 790	356	7 428	2,9 %	427	1 245	1 868	252	3 792	2,2 %
22 ans	71	615	670	576	75	2 007	1,3 %	71	1 243	2 080	2 173	275	5 842	2,3 %	298	903	1 352	179	2 732	1,6 %
23 ans	51	452	469	468	74	1 514	1,0 %	51	988	1 572	1 805	236	4 652	1,8 %	282	674	1 024	146	2 126	1,2 %
24 ans	42	382	426	395	42	1 287	0,8 %	42	839	1 347	1 513	182	3 923	1,6 %	199	558	859	118	1 734	1,0 %
Total 16 à 24 ans	5 022	40 588	44 933	45 362	5 713	141 618	92,7 %	5 022	55 762	72 837	77 040	9 824	220 485	87,1 %	30 622	53 444	62 580	7 513	154 159	89,6 %
25 ans	45	341	387	358	40	1 171	0,8 %	45	791	1 254	1 388	154	3 632	1,4 %	215	511	678	90	1 494	0,9 %
26 ans	25	299	358	316	32	1 030	0,7 %	25	694	1 117	1 292	139	3 267	1,3 %	213	466	710	81	1 470	0,9 %
27 ans	24	306	308	331	27	996	0,7 %	24	641	1 013	1 158	120	2 956	1,2 %	172	481	654	78	1 385	0,8 %
28 ans	34	235	253	266	22	810	0,5 %	34	498	839	1 009	111	2 491	1,0 %	181	409	590	83	1 263	0,7 %
29 ans	19	232	242	251	29	773	0,5 %	19	482	712	906	130	2 249	0,9 %	165	432	550	73	1 220	0,7 %
30 ans	16	179	223	224	32	674	0,4 %	16	409	667	786	96	1 974	0,8 %	155	373	510	64	1 102	0,6 %
31 ans	15	198	193	196	28	630	0,4 %	15	421	578	725	91	1 830	0,7 %	145	412	550	67	1 174	0,7 %
32 ans	17	157	169	225	18	586	0,4 %	17	322	555	724	78	1 696	0,7 %	122	339	466	57	984	0,6 %
33 ans	21	145	164	180	19	529	0,3 %	21	312	495	622	74	1 524	0,6 %	132	332	423	65	952	0,6 %
34 ans	11	121	136	129	17	414	0,3 %	11	273	446	510	61	1 301	0,5 %	96	315	415	47	873	0,5 %
35 ou plus	94	1 075	1 193	1 112	137	3 611	2,4 %	94	2 033	3 289	3 696	505	9 617	3,8 %	759	2 030	2 844	351	5 984	3,5 %
Total 25 ans ou plus	321	3 288	3 626	3 588	401	11 224	7,3 %	321	6 876	10 965	12 816	1 559	32 537	12,9 %	2 355	6 100	8 390	1 056	17 901	10,4 %
Total	5 343	43 876	48 559	48 950	6 114	152 842	100,0 %	5 343	62 638	83 802	89 856	11 383	253 022	100,0 %	32 977	59 544	70 970	8 569	172 060	100,0 %

1. Pour la période APRÈS le 17 janvier 2010, il n'est plus possible d'avoir un permis probatoire à 16 ans puisque la durée du permis d'apprenti conducteur est d'au moins un an.

Cependant, pour des raisons administratives, certains titulaires obtiennent leur permis quelques jours avant leur 17^e anniversaire.

CHAPITRE 4 : EFFET DU PESR ET DES NOUVELLES MESURES D'AGC SUR LE BILAN ROUTIER DES NOUVEAUX CONDUCTEURS

L'objectif de ce chapitre consiste à présenter l'effet des nouvelles mesures d'obtention d'un premier permis pour la conduite d'un véhicule de promenade sur le bilan routier des nouveaux conducteurs.

Dans un premier temps, le tableau 4.1 résume ces nouvelles mesures d'AGC dont il faut tenir compte dans l'analyse des impacts pour chaque groupe de titulaires de permis. Une distinction est apportée entre les mesures qui concernent les conditions d'utilisation des permis, qui interpellent tous les nouveaux conducteurs, et celles qui touchent l'administration des sanctions de permis qui n'affectent que les titulaires qui commettent des infractions. L'impact des changements dans l'administration des sanctions par rapport à l'impact des changements dans le processus d'accès à la conduite est donc considéré comme marginal. C'est pourquoi il n'en sera plus mention de manière précise dans l'analyse des résultats.

Ainsi, il est possible de mesurer l'effet individuel du PESR pour certains groupes de titulaires seulement. Pour d'autres groupes, à cet effet du PESR, il faut ajouter les effets suivants : celui de la nouvelle mesure du permis probatoire détenu durant 24 mois pour tous ou encore l'effet de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans combiné au zéro alcool pour les moins de 22 ans. Le tableau 4.1 illustre les différents groupes d'analyse spécifique.

TABLEAU 4.1
Nouvelles mesures d'AGC affectant chaque groupe de titulaires

Groupe de titulaires		Nouvelles mesures d'AGC					
Expérience de conduite	Âge	Conditions d'utilisation des permis				Administration des sanctions de permis	
		PESR pour tous (17 janvier 2010)	Permis probatoire 24 mois pour tous (17 janvier 2010)	Phase intermédiaire Moins de 25 ans (19 juin 2011)	Zéro alcool Moins de 22 ans (15 avril 2012)	Révocation au lieu de suspension (19 juin 2011)	Durée de révocation de 3, 6 ou 12 mois (19 juin 2011)
Apprentis conducteurs	16 à 24 ans	✓				✓	✓
	25 ans ou plus	✓				✓	✓
Conduite seule, 1^{re} année (permis probatoire ou permis de conduire)	16 à 24 ans	✓				✓	✓
	25 ans ou plus	✓	✓			✓	✓
Conduite seule, 2^e année (permis probatoire ou permis de conduire)	16 à 24 ans	✓				✓	✓
	25 ans ou plus	✓	✓			✓	✓
Conduite seule, 3^e année (permis de conduire)	16 à 24 ans	✓		✓	✓		✓
	25 ans ou plus	✓	✓				✓

Légende :



Effet individuel du PESR

Effet du PESR et de la nouvelle règle du permis probatoire détenu durant 24 mois pour tous

Effet du PESR et de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans combiné à celui du zéro alcool pour les moins de 22 ans

Comme décrite au chapitre 2, la méthodologie retenue dans cette évaluation consiste en une comparaison entre une période après l'entrée en vigueur des nouvelles mesures et une période avant l'entrée en vigueur de ces dernières. De plus, afin d'isoler l'effet des autres facteurs qui auraient pu affecter le bilan routier des nouveaux conducteurs entre les deux périodes d'observation, les variations équivalentes pour un groupe contrôle ont été examinées. L'objectif de ce chapitre consiste à présenter l'effet net global des nouvelles mesures d'AGC sur le ratio des indicateurs du bilan routier analysés, en tenant compte de la période d'exposition des nouveaux conducteurs, de leur nombre et de la variation dans un groupe contrôle. Les résultats obtenus spécifiquement pour le groupe contrôle se trouvent à l'annexe A.

Depuis le 17 janvier 2010, tous les nouveaux conducteurs ont l'obligation de suivre un cours de conduite, alors qu'auparavant ce cours était facultatif. Ainsi, pour la période avant le 17 janvier 2010, outre l'analyse de l'ensemble des nouveaux conducteurs, un sous-groupe d'entre eux sera également étudié, soit les nouveaux conducteurs identifiés comme ayant suivi un cours de conduite. C'est le sous-groupe des titulaires « avec cours ».

Les indicateurs mesurés et décrits dans ce chapitre sont les ratios de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents de types mortel, grave, léger et corporel (total des accidents mortels, graves et légers) par année par 1 000 titulaires. En ce qui concerne les conducteurs impliqués dans les accidents mortels ou graves, il faut mentionner que leur faible ratio limite la portée des résultats. Il est également normal de constater que les résultats obtenus pour les conducteurs impliqués dans les accidents légers sont très semblables à ceux des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels, puisque la majorité de ces derniers sont des accidents légers. Les indicateurs qui traitent des victimes décédées, blessées gravement et blessées légèrement ainsi que de l'ensemble des victimes dans les accidents impliquant les nouveaux conducteurs sont présentés à l'annexe B.

Effet individuel du PESR

Effet individuel du PESR pour les titulaires âgés de 16 à 24 ans et qui :

- détiennent un permis d'apprenti conducteur;
- sont en première ou deuxième année de conduite seule, c'est-à-dire avec un permis probatoire;

ou âgés de 25 ans ou plus et qui :

- détiennent un permis d'apprenti conducteur.

Comme présenté au tableau 4.2, l'effet individuel du PESR pour le sous-groupe « avec cours » montre une amélioration du bilan routier des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels, et ce, pour tous les types de gravité. Ainsi, cet effet pour les nouveaux conducteurs a été de réduire de 13,4 % le ratio d'apprentis conducteurs de 16 à 24 ans impliqués dans un accident avec dommages corporels durant la première année de leur apprentissage. Bien que cette réduction soit d'un peu plus du double pour les apprentis conducteurs de 25 ans ou plus, soit 35,3 %, ce résultat est présenté à titre indicatif seulement, car la taille du groupe permettant cette analyse est petite. Quant aux nouveaux titulaires d'un permis probatoire âgés de 16 à 24 ans, le ratio de ceux impliqués dans un accident avec dommages corporels a diminué de 20,4 % durant la première année de détention de ce permis, alors que la diminution est de 23,6 % durant la deuxième année.

Les résultats obtenus pour l'ensemble des nouveaux conducteurs, qu'ils aient suivi ou non un cours de conduite dans la période avant le 17 janvier 2010, indiquent également une amélioration du bilan routier des nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. L'effet individuel du PESR pour l'ensemble des apprentis conducteurs de 16 à 24 ans a été de réduire de 25,0 % le ratio de conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels durant la première année de leur apprentissage. L'estimation de cet effet, en nombre, correspond à 33 jeunes conducteurs de moins impliqués dans des accidents avec dommages corporels par année.

Par contre, pour l'ensemble des conducteurs âgés de 16 à 24 ans détenant un permis probatoire, l'effet est un peu moins grand, avec une réduction de 17,2 % pour la première année de détention de ce permis et une réduction de 18,9 % pour la deuxième année. Même si l'effet en pourcentage est moins grand, il demeure que les conducteurs détenant un permis probatoire

sont beaucoup plus nombreux à être impliqués dans les accidents avec dommages corporels que les apprentis conducteurs, comme cela est exprimé dans les ratios du tableau 4.2. Cela peut s'expliquer par le fait que les apprentis conducteurs doivent conduire avec un accompagnateur et qu'ils conduisent probablement moins fréquemment. Par conséquent, par année, il est estimé que 224 titulaires en première année de permis probatoire et 106 titulaires en deuxième année de permis probatoire ont évité un accident.

Enfin, la réduction observée de 19,8 % pour les apprentis conducteurs de 25 ans ou plus se traduit par un estimé moyen annuel de seulement 6 conducteurs en moins impliqués dans les accidents avec dommages corporels, étant donné le faible nombre de titulaires de 25 ans ou plus détenant ce type de permis.

Pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur âgés de 16 à 24 ans, les résultats démontrent que l'effet global en pourcentage est plus grand pour l'ensemble des titulaires que pour ceux du sous-groupe « avec cours ». L'effet de l'obligation et de la réussite du cours ainsi que la modification de son contenu se reflète donc avec un impact plus grand sur le bilan routier pour l'ensemble des titulaires. Par contre, l'effet contraire est observé pour les apprentis conducteurs de 25 ans ou plus et les titulaires d'un permis probatoire âgés de 16 à 24 ans, ce qui est un résultat surprenant.

TABLEAU 4.2

Effet du PESR sur le ratio du nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents par année par 1 000 titulaires

Groupe de nouveaux conducteurs		Nature des dommages	Ratio			Effet ¹	
			Période AVANT le 17 janvier 2010		Période DEPUIS le 17 janvier 2010	Comparaison APRÈS / AVANT	
Expérience de conduite	Âge		Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)	Ensemble des titulaires	Titulaires avec PESR	Titulaires avec cours %	Ensemble des titulaires % (nombre ²)
Apprentis conducteurs	16 à 24 ans	Mortels	0,01	0,03	0,01	-	-
		Graves	0,14	0,18	0,09	-	-
		Légers	1,68	1,90	1,34	-13,6	-23,6
		Total	1,83	2,11	1,44	-13,4	-25,0 (33)
	25 ans ou plus ³	Mortels	0,00	0,05	0,02	-	-
		Graves	0,16	0,20	0,08	-	-
		Légers	3,19	2,42	1,81	-36,2	-17,2
		Total	3,27	2,64	1,91	-35,3	-19,8 (6)
Conduite seule, 1 ^{re} année (permis probatoire)	16 à 24 ans	Mortels	0,39	0,45	0,20	-	-
		Graves	2,33	2,09	1,08	-	-
		Légers	36,51	35,17	27,10	-19,4	-16,4
		Total	39,22	37,71	28,39	-20,4	-17,2 (224)
Conduite seule, 2 ^e année (permis probatoire)	16 à 24 ans	Mortels	0,33	0,33	0,16	-	-
		Graves	1,51	1,42	0,73	-	-
		Légers	27,54	25,93	19,75	-22,6	-17,8
		Total	29,38	27,68	20,63	-23,6	-18,9 (106)

¹ Effet global en tenant compte de la variation du groupe contrôle sur le ratio accident/exposition.² Estimé du nombre de conducteurs n'ayant pas été impliqués dans les accidents avec dommages corporels par année attribuables à l'effet du PESR.³ Les résultats pour ce groupe sont présentés à titre indicatif seulement, car la taille du groupe permettant cette analyse est petite.

Effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous

Effet du PESR auquel s'ajoute l'effet du permis probatoire de 24 mois pour les titulaires âgés de 25 ans ou plus et qui sont en première, deuxième ou troisième année de conduite seule, c'est-à-dire avec un permis probatoire ou un permis de conduire.

Comme présenté au chapitre 3, le nombre de nouveaux conducteurs de 25 ans ou plus est beaucoup moins important que celui observé chez les 16 à 24 ans. Cela a pour conséquence que les impacts sont mesurés sur des petits groupes, particulièrement pour la troisième année de conduite seule, ce qui limite la portée des résultats. De plus, il faut se rappeler que, pendant les première et deuxième années de conduite seule, la comparaison se fait entre des titulaires d'un permis de conduire avant le 17 janvier 2010 et des titulaires d'un permis probatoire depuis cette date. C'est ce qui explique que l'effet mesuré est celui du PESR, auquel s'ajoute l'effet du permis probatoire de 24 mois pour tous.

Selon le tableau 4.3, l'effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous pour les nouveaux conducteurs de 25 ans ou plus du sous-groupe « avec cours » a été de réduire de 19,5 % le ratio de nouveaux conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels durant la première année de conduite seule, de 18,3 % durant la deuxième année de conduite seule et de 28,3 % durant la troisième année de conduite seule. Ce dernier résultat est présenté à titre indicatif seulement, étant donné la petite taille du groupe.

Les résultats obtenus pour l'ensemble des nouveaux conducteurs indiquent également une amélioration du bilan routier des conducteurs de 25 ans ou plus impliqués dans les accidents avec dommages corporels durant leurs trois premières années de conduite seule. L'effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous a été de réduire de 11,8 % le ratio de conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels durant la première année de conduite seule. Durant les deuxième et troisième années de conduite seule, les réductions sont respectivement de 18,1 % et de 28,2 %. Ces résultats, particulièrement celui de la troisième année de conduite seule, sont présentés à titre indicatif seulement.

Quant aux estimés des nombres annuels de conducteurs âgés de 25 ans ou plus n'ayant pas été impliqués dans les accidents avec dommages corporels attribuables à l'effet du PESR et du permis probatoire pour tous, ils sont respectivement de 9, 7 et 3 conducteurs durant la première, la deuxième et la troisième année de conduite seule.

TABLEAU 4.3

**Effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous
sur le ratio du nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents par année par 1 000 titulaires**

Groupe de nouveaux conducteurs		Nature des dommages	Ratio			Effet ¹	
			Période AVANT le 17 janvier 2010		Période DEPUIS le 17 janvier 2010	Comparaison APRÈS / AVANT	
Expérience de conduite	Âge ³		Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)	Ensemble des titulaires	Titulaires avec PESR	Titulaires avec cours %	Ensemble des titulaires % (nombre ²)
Conduite seule, 1^{re} année (permis probatoire ou permis de conduire)	25 ans ou plus	Mortels	0,17	0,15	0,11	-	-
		Graves	0,78	0,74	0,49	-	-
		Légers	20,15	18,36	14,70	-19,9	-12,0
		Total	21,10	19,25	15,30	-19,5	-11,8 (9)
Conduite seule, 2^e année (permis probatoire ou permis de conduire)	25 ans ou plus	Mortels	0,00	0,05	0,30	-	-
		Graves	0,70	0,69	0,30	-	-
		Légers	16,89	16,80	12,60	-19,3	-18,9
		Total	17,59	17,54	13,19	-18,3	-18,1 (7)
Conduite seule, 3^e année (permis de conduire)	25 ans ou plus	Mortels	0,00	0,10	0,00	-	-
		Graves	0,21	0,10	0,30	-	-
		Légers	13,59	13,59	9,01	-30,1	-30,1
		Total	13,80	13,79	9,31	-28,3	-28,2 (3)

¹ Effet global en tenant compte de la variation du groupe contrôle sur le ratio accident/exposition.

² Estimé du nombre de conducteurs n'ayant pas été impliqués dans les accidents avec dommages corporels par année attribuables à l'effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous.

³ Le nombre de nouveaux conducteurs de 25 ans ou plus est beaucoup moins important que celui observé chez les 16 à 24 ans. Cela a pour conséquence que les impacts sont mesurés sur des petits groupes, particulièrement pour la 3^e année de conduite seule.

Effet du PESR, de la phase intermédiaire et du zéro alcool

Effet du PESR auquel s'ajoutent les effets de la phase intermédiaire et du zéro alcool pour les titulaires âgés de 16 à 24 ans qui sont en troisième année de conduite seule, c'est-à-dire avec une première année de permis de conduire.

Le tableau 4.4 indique que l'effet du PESR, de la phase intermédiaire chez les moins de 25 ans et du zéro alcool chez les moins de 22 ans a été de réduire de 11,3 % le ratio de nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans du sous-groupe « avec cours » impliqués dans un accident avec dommages corporels durant la première année de conduite avec un permis de conduire.

TABLEAU 4.4

Effet du PESR, de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans et du zéro alcool pour les moins de 22 ans sur le ratio du nombre de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents par année par 1 000 titulaires

Groupe de nouveaux conducteurs		Nature des dommages	Ratio			Effet ¹	
			Période AVANT le 17 janvier 2010		Période DEPUIS le 17 janvier 2010	Comparaison APRÈS / AVANT	
Expérience de conduite	Âge		Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)	Ensemble des titulaires	Titulaires avec PESR	Titulaires avec cours %	Ensemble des titulaires % (nombre ²)
Conduite seule, 3 ^e année (permis de conduire)	16 à 24 ans	Mortels	0,30	0,25	0,09	-	-
		Graves	1,26	1,29	0,69	-	-
		Légers	20,30	19,97	17,59	-9,7	-8,2
		Total	21,86	21,50	18,37	-11,3	-9,8 (17)

¹ Effet global en tenant compte de la variation du groupe contrôle sur le ratio accident/exposition.

² Estimé du nombre de conducteurs n'ayant pas été impliqués dans les accidents avec dommages corporels par année attribuables à l'effet du PESR, de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans et du zéro alcool pour les moins de 22 ans.

Les résultats obtenus pour l'ensemble des nouveaux conducteurs âgés de 16 à 24 ans en troisième année de conduite seule, indiquent également une amélioration du bilan routier de ces conducteurs. Ainsi, l'effet du PESR, de la phase intermédiaire chez les moins de 25 ans et du zéro alcool chez les moins de 22 ans a été de réduire de 9,8 % le ratio de ces conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels, soit environ 17 conducteurs de moins par année.

CONCLUSION

À la suite de cette évaluation, il apparaît que la mise en place du PESR et des nouvelles mesures d'AGC ont entraîné des effets significatifs sur plusieurs aspects de la mobilité et de la sécurité des nouveaux conducteurs d'un véhicule de promenade.

L'effet individuel du PESR pour les nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans, tant lors de la phase d'apprentissage que lorsqu'ils détiennent un permis probatoire, a été de réduire de 17 % à 25 % le ratio de conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. Pour les nouveaux apprentis conducteurs de 25 ans ou plus impliqués dans ce même type d'accidents, les résultats indiquent également une amélioration de leur bilan routier d'environ 20 %, même si leur faible nombre limite la portée des résultats et amène à prendre en compte ceux-ci avec précaution.

En ce qui concerne l'effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois sur l'ensemble des titulaires qui sont âgés de 25 ans ou plus, la réduction du ratio de conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels est de 12 % en première année de conduite seule et de 18 % en deuxième année de conduite seule.

Le dernier effet mesuré, soit celui du PESR, de la phase intermédiaire et du zéro alcool, chez les titulaires âgés de 16 à 24 ans en première année de permis de conduire, indique que l'effet a été de réduire d'environ 10 % le ratio de nouveaux conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels.

Pour les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans, c'est pendant la phase de permis probatoire que les gains sont les plus importants en ce qui a trait au nombre estimé de conducteurs qui ont pu éviter un accident avec dommages corporels par année, attribuable à l'effet du PESR. Ce nombre est estimé à 224 durant la première année de détention du permis probatoire et à 106 pendant la deuxième année.

De plus, puisque les nouveaux apprentis conducteurs de 16 à 24 ans doivent conduire avec un accompagnateur et qu'ils conduisent probablement moins fréquemment, l'effet du PESR sur le bilan les concernant est qu'environ 33 nouveaux apprentis conducteurs de moins sont impliqués dans les accidents avec dommages corporels par année.

Étant donné que les nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans en première année avec un permis de conduire et les groupes de titulaires âgés de 25 ans ou plus sont beaucoup moins nombreux dans les groupes ayant servi à l'analyse des résultats d'évaluation, le PESR et les nouvelles mesures d'AGC ont pour effet de permettre à 20 conducteurs ou moins d'éviter un accident avec dommages corporels par année.

**ANNEXE A : RATIO DU NOMBRE DE CONDUCTEURS DU GROUPE CONTRÔLE
IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR ANNÉE PAR 1 000 TITULAIRES**

Groupe contrôle (4 à 9 ans d'expérience de conduite seule)		Nature des dommages	Ratio	
Groupe de nouveaux conducteurs comparés	Âge		Période AVANT le 17 janvier 2010	Période DEPUIS le 17 janvier 2010
Apprentis conducteurs	25 à 29 ans	Mortels	0,16	0,10
		Graves	0,60	0,47
		Légers	11,36	10,45
		Total	12,12	11,02
	25 ans ou plus	Mortels	0,14	0,09
		Graves	0,57	0,44
		Légers	11,35	10,38
		Total	12,06	10,91
Conduite seule, 1 ^{re} année	25 à 29 ans	Mortels	0,15	0,10
		Graves	0,59	0,43
		Légers	11,22	10,34
		Total	11,96	10,87
	25 ans ou plus	Mortels	0,13	0,09
		Graves	0,55	0,42
		Légers	11,25	10,24
		Total	11,93	10,75
Conduite seule, 2 ^e année	25 à 29 ans	Mortels	0,14	0,09
		Graves	0,53	0,44
		Légers	10,97	10,16
		Total	11,63	10,68
	25 ans ou plus	Mortels	0,12	0,08
		Graves	0,49	0,42
		Légers	10,99	10,15
		Total	11,60	10,65
Conduite seule, 3 ^e année	25 à 29 ans	Mortels	0,13	0,06
		Graves	0,48	0,39
		Légers	10,58	10,15
		Total	11,19	10,60
	25 ans ou plus	Mortels	0,12	0,05
		Graves	0,44	0,39
		Légers	10,71	10,16
		Total	11,27	10,60

ANNEXE B : EFFET DES NOUVELLES MESURES D'AGC SUR LE RATIO DU NOMBRE DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DE NOUVEAUX CONDUCTEURS PAR ANNÉE PAR 1 000 TITULAIRES

TABEAU 1 : Effet du PESR sur le ratio du nombre de victimes dans les accidents impliquant de nouveaux conducteurs

Groupe de nouveaux conducteurs		Nature des blessures	Ratio			Effet ¹	
			Période AVANT le 17 janvier 2010		Période DEPUIS le 17 janvier 2010	Comparaison APRÈS / AVANT	
Expérience de conduite	Âge		Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)	Ensemble des titulaires	Titulaires avec PESR	Titulaires avec cours %	Ensemble des titulaires % (nombre ²)
Apprentis conducteurs	16 à 24 ans	Mortelles	0,01	0,03	0,01	-	-
		Graves	0,15	0,23	0,14	-	-
		Légères	2,99	3,31	2,44	-12,0	-20,7
		Total	3,15	3,57	2,59	-10,5	-21,2 (48)
	25 ans ou plus	Mortelles	0,00	0,06	0,02	-	-
		Graves	0,16	0,24	0,14	-	-
		Légères	4,46	3,67	2,87	-30,3	-15,3
		Total	4,62	3,98	3,03	-28,3	-16,7 (8)
Conduite seule, 1 ^{re} année (permis probatoire)	16 à 24 ans	Mortelles	0,41	0,50	0,23	-	-
		Graves	3,14	2,89	1,48	-	-
		Légères	57,59	55,11	40,50	-24,3	-20,9
		Total	61,14	58,50	42,21	-24,9	-21,5 (440)
Conduite seule, 2 ^e année (permis probatoire)	16 à 24 ans	Mortelles	0,39	0,40	0,19	-	-
		Graves	1,98	1,92	1,03	-	-
		Légères	41,53	39,28	29,23	-25,4	-21,1
		Total	43,90	41,60	30,45	-25,9	-21,8 (187)

¹ Effet global en tenant compte de la variation du groupe contrôle sur le ratio accident/exposition.

² Estimé du nombre de victimes n'ayant pas été impliquées dans les accidents avec dommages corporels des nouveaux conducteurs par année attribuables à l'effet du PESR.

ANNEXE B (suite)

TABEAU 2 : Effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous sur le ratio du nombre de victimes dans les accidents impliquant de nouveaux conducteurs par année par 1 000 titulaires

Groupe de nouveaux conducteurs		Nature des blessures	Ratio		Effet ¹		
			Période AVANT le 17 janvier 2010		Période DEPUIS le 17 janvier 2010	Comparaison APRÈS / AVANT	
Expérience de conduite	Âge		Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)	Ensemble des titulaires	Titulaires avec PESR	Titulaires avec cours %	Ensemble des titulaires % (nombre ²)
Conduite seule, 1^{re} année (permis probatoire ou permis de conduire)	25 ans ou plus	Mortelles	0,26	0,21	0,11	-	-
		Graves	0,95	0,92	0,87	-	-
		Légères	28,85	27,59	21,97	-16,9	-13,1
		Total	30,05	28,72	22,95	-15,9	-12,0 (14)
Conduite seule, 2^e année (permis probatoire ou permis de conduire)	25 ans ou plus	Mortelles	0,00	0,05	0,30	-	-
		Graves	0,70	0,88	0,30	-	-
		Légères	24,86	23,68	17,42	-25,0	-21,3
		Total	25,56	24,60	18,01	-24,1	-21,1 (12)
Conduite seule, 3^e année (permis de conduire)	25 ans ou plus	Mortelles	0,00	0,10	0,00	-	-
		Graves	0,21	0,10	0,30	-	-
		Légères	19,36	19,62	16,52	-11,0	-12,2
		Total	19,56	19,82	16,82	-9,6	-10,8 (2)

¹ Effet global en tenant compte de la variation du groupe contrôle sur le ratio accident/exposition.

² Estimé du nombre de victimes n'ayant pas été impliquées dans les accidents avec dommages corporels des nouveaux conducteurs par année attribuables à l'effet du PESR et du permis probatoire de 24 mois pour tous.

ANNEXE B (suite)

TABLEAU 3 : Effet du PESR, de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans et du zéro alcool pour les moins de 22 ans sur le ratio du nombre de victimes dans les accidents impliquant de nouveaux conducteurs par année par 1 000 titulaires

Groupe de nouveaux conducteurs		Nature des blessures	Ratio			Effet ¹	
			Période AVANT le 17 janvier 2010		Période DEPUIS le 17 janvier 2010	Comparaison APRÈS / AVANT	
Expérience de conduite	Âge		Titulaires avec cours (durée apprenti < 12 mois)	Ensemble des titulaires	Titulaires avec PESR	Titulaires avec cours %	Ensemble des titulaires % (nombre ²)
Conduite seule, 3 ^e année (permis de conduire)	16 à 24 ans	Mortelles	0,39	0,33	0,09	-	-
		Graves	1,80	1,78	1,20	-	-
		Légères	30,70	30,37	26,73	-10,9	-10,0
		Total	32,88	32,48	28,02	-11,8	-10,7 (28)

¹ Effet global en tenant compte de la variation du groupe contrôle sur le ratio accident/exposition.

² Estimé du nombre de victimes n'ayant pas été impliquées dans les accidents avec dommages corporels des nouveaux conducteurs par année attribuables à l'effet du PESR, de la phase intermédiaire pour les moins de 25 ans et du zéro alcool pour les moins de 22 ans.

ANNEXE B (suite)

TABEAU 4 : Ratio du nombre de victimes dans les accidents impliquant des conducteurs du groupe contrôle par année par 1 000 titulaires

Groupe contrôle (4 à 9 ans d'expérience de conduite seule)		Nature des blessures	Ratio	
Groupe de nouveaux conducteurs comparés	Âge		Période AVANT le 17 janvier 2010	Période DEPUIS le 17 janvier 2010
Apprentis conducteurs	25 à 29 ans	Mortelles	0,18	0,10
		Graves	0,79	0,61
		Légères	16,87	15,68
		Total	17,83	16,40
	25 ans ou plus	Mortelles	0,16	0,10
		Graves	0,74	0,57
		Légères	16,76	15,45
		Total	17,65	16,13
Conduite seule, 1 ^{re} année	25 à 29 ans	Mortelles	0,17	0,10
		Graves	0,75	0,57
		Légères	16,67	15,49
		Total	17,59	16,17
	25 ans ou plus	Mortelles	0,15	0,10
		Graves	0,70	0,54
		Légères	16,58	15,19
		Total	17,43	15,83
Conduite seule, 2 ^e année	25 à 29 ans	Mortelles	0,15	0,09
		Graves	0,67	0,57
		Légères	16,32	15,39
		Total	17,14	16,05
	25 ans ou plus	Mortelles	0,13	0,08
		Graves	0,64	0,53
		Légères	16,21	15,15
		Total	16,98	15,76
Conduite seule, 3 ^e année	25 à 29 ans	Mortelles	0,14	0,06
		Graves	0,62	0,51
		Légères	15,79	15,43
		Total	16,55	16,00
	25 ans ou plus	Mortelles	0,13	0,05
		Graves	0,58	0,48
		Légères	15,82	15,17
		Total	16,52	15,70