

MÉMOIRE SUR LE RENOUVELLEMENT DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE LA  
JEUNESSE

**Prévenir les comportements à risque chez les jeunes conducteurs**

Marie Claude Ouimet

Lidia Corado

Remis au Secrétariat de la jeunesse

1<sup>er</sup> octobre 2015

## **Sommaire**

Les collisions routières sont la première cause de décès chez les jeunes de 15 à 29 ans. La conduite de nuit et avec de jeunes passagers sont des facteurs associés au risque de collisions qui sont peu discutés au Québec. Une stratégie efficace pour réduire le risque des jeunes conducteurs est d'accorder de façon graduelle l'accès à ces situations de conduite. Les programmes d'accès graduel à la conduite et les séances de formation avec les apprentis conducteurs et leurs parents permettent de cibler efficacement ces situations de conduite. Cette proposition, qui s'inscrit dans le cadre de l'Axe d'intervention I (les comportements à risque) de la Politique québécoise de la jeunesse, présente le potentiel de réduire le risque de collisions chez les jeunes conducteurs.

## Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	ii
<b>Table des matières</b> .....	iii
<b>Contexte et priorités d'intervention</b> .....	1
<b>Pourquoi le risque de collisions des jeunes conducteurs est-il important ?</b> .....	1
<b>Est-ce que la conduite de nuit et avec de jeunes passagers est associée à un risque plus élevé de collisions ?</b> .....	1
<b>Comment prévenir le risque associé à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers ?</b> .....	2
Programmes d'accès graduel à la conduite .....	2
Succès du programme implanté au Québec .....	3
Succès des programmes d'autres juridictions .....	5
Est-ce que l'accès graduel à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers est efficace pour réduire le risque ? .....	6
Rôle des parents .....	6
Est-ce que des interventions parents-enfants ciblant la conduite de nuit et avec de jeunes passagers sont efficaces pour réduire le risque ? .....	6
<b>Affiliation des auteurs et contact</b> .....	9
<b>Références</b> .....	10

## **Contexte et priorités d'intervention**

L'Organisation mondiale de la santé conclut depuis plusieurs années que les collisions routières sont la première cause de décès chez les jeunes de 15 à 29 ans dans le monde <sup>[1,2]</sup>. Les données recueillies au Québec suggèrent une situation similaire <sup>[3]</sup>. Malgré une réduction des collisions au cours des dernières décennies, le Québec compte plus de 240 000 collisions ayant entraîné des blessures légères, graves ou mortelles au cours de la période 2009-2014 <sup>[4]</sup>. Environ 25 % d'entre elles sont survenues chez les jeunes de moins de 25 ans qui, pour la même période, étaient titulaires d'environ 10 % des permis de conduire <sup>[4]</sup>. En plus des conséquences importantes pour les victimes et leurs familles, les collisions routières ont des coûts financiers et sociaux élevés pour la société québécoise, que ce soit en termes d'indemnisation, d'utilisation des services d'urgence et de réhabilitation, d'années de vie perdues et d'années de vie non productives. Les efforts déployés depuis les années 1970 sont associés à des baisses importantes des collisions dans plusieurs pays à haut revenus <sup>[1]</sup>. La période 2011-2020 est désignée par l'Assemblée générale des Nations Unies en tant que *Décennie d'action pour la sécurité routière* <sup>[5]</sup>. La prévention des collisions routières est donc une avenue prioritaire pour réduire le risque chez les jeunes.

## **Pourquoi le risque de collisions des jeunes conducteurs est-il important ?**

De par leur inexpérience de conduite indépendante (ou sans supervision de la part des parents, des moniteurs de conduite ou d'autres accompagnateurs), tous les conducteurs novices ont un risque plus important de collisions que les conducteurs plus expérimentés. De plus, les jeunes conducteurs novices, comparés aux conducteurs novices plus âgés, sont souvent plus à risque car, en plus de leur inexpérience de conduite, ils sont dans une période de leur vie associée à une plus grande implication dans plusieurs autres comportements à risque. Cette période du développement coïncide aussi avec l'apogée de plusieurs caractéristiques associées au risque, incluant la recherche de sensations <sup>[6,7]</sup> et une résistance à la pression des pairs en développement <sup>[8]</sup>. Cette combinaison de facteurs associée à l'inexpérience de conduite font en sorte que les premières années de conduite indépendante représentent la période la plus dangereuse pour la santé des jeunes adultes de moins de 25 ans.

## **Est-ce que la conduite de nuit et avec de jeunes passagers est associée à un risque plus élevé de collisions ?**

Une revue de la documentation sur les situations de conduite associées au risque de collisions a été menée par notre groupe de recherche. Elle nous a permis d'identifier plusieurs facteurs liés au risque des jeunes conducteurs, comparativement aux conducteurs plus âgés et plus expérimentés : la conduite

de nuit en général et la conduite la fin de semaine, en particulier la nuit en présence de passagers <sup>[9]</sup>. De plus, des analyses comparatives, que nous avons menées sur les collisions routières des jeunes conducteurs québécois de 2000 à 2011 et sur celles de la population générale, indiquent entre autres que certains facteurs sont plus importants chez les jeunes conducteurs : la conduite le soir, la nuit, la fin de semaine pour les 16-24 ans, avec passagers pour les 16-19 et avec les capacités affaiblies pour les 20-24 <sup>[9]</sup>. Une revue systématique de la documentation que nous avons menée spécifiquement sur les passagers indique une augmentation du risque de collisions en présence de passagers et en fonction du nombre de passagers dans le véhicule <sup>[10]</sup>.

### **Comment prévenir le risque associé à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers ?**

Les stratégies identifiées efficaces pour réduire le risque associé à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers sont d'accorder l'accès à ces situations de conduite de façon graduelle, en les intégrant soit comme une mesure du programme d'accès graduel à la conduite, soit dans une intervention ciblant les apprentis conducteurs et leurs parents, soit en employant les deux stratégies de concert.

#### *Programmes d'accès graduel à la conduite*

Toutes les provinces canadiennes ont implanté un programme d'accès graduel à la conduite en trois phases : permis d'apprenti (cours de conduite et conduite sous supervision), permis probatoire (sans supervision avec accès graduel à certains privilèges de conduite) et permis régulier (sans supervision, avec ou sans accès graduel à certains privilèges). Plusieurs études ont démontré une association entre l'introduction de ces programmes et une réduction du risque chez les jeunes conducteurs <sup>[11-13]</sup>. Les périodes du permis probatoire et du permis régulier, jusqu'à l'âge d'environ 24 ans, constituent les périodes de conduite sans supervision qui sont associées à un risque de collision plus important.

Ce mémoire vise principalement la période de conduite probatoire et la façon de prévenir le risque durant cette période. Il compare d'abord les pratiques du Québec avec celles des autres provinces canadiennes et des états australiens et américains. Traditionnellement, le Canada, l'Australie et les États-Unis ont donné accès au permis de conduire qui permet la conduite de manière indépendante avant l'âge de 18 ans. L'introduction des programmes d'accès graduel à la conduite a eu pour effet d'étendre la période de supervision pendant la phase du permis probatoire ainsi que l'encadrement au cours de la phase suivant l'obtention des permis probatoire et régulier. La comparaison entre les pratiques du Québec et celles des autres juridictions choisies s'explique par le fait que plusieurs pratiques de ces pays (p. ex., la conduite indépendante avant l'âge de 18 ans) reflètent les grands

espaces qui les composent, la configuration de leur environnement routier, l'accès généralement limité du transport en commun aux grands centres urbains ainsi que la culture de chacun d'entre eux.

L'idée sous-jacente à l'implantation de programmes d'accès graduel à la conduite est de permettre aux jeunes conducteurs de poursuivre leur apprentissage de la conduite indépendante dans plusieurs situations complexes de façon graduelle. Il faut se rappeler que l'obtention du permis de conduire probatoire indique qu'un conducteur novice est prêt à poursuivre son apprentissage de façon indépendante. Toutefois, l'obtention du permis probatoire n'indique pas que le conducteur est un expert de la conduite. A l'instar de tous les apprentissages, la conduite exige de nombreuses heures de pratique avant le développement de l'expertise. Les programmes d'accès graduel se sont développés en fonction du stade d'apprentissage des conducteurs (qui touchent tous les conducteurs novices) et des courbes de collisions qui sont particulièrement élevées jusqu'à la mi-vingtaine.

En Amérique du Nord, chaque province, territoire ou état peut décider des modalités administratives liées à leur programme d'accès graduel. Les principaux facteurs inclus dans ce programme sont l'âge d'accès aux différents permis de conduire, l'accès graduel aux points d'inaptitude maximal, à l'alcoolémie maximale (0,08 %), à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers ainsi que la poursuite de certains aspects des programmes, indépendamment de l'âge des conducteurs. D'autres éléments moins répandus sont aussi inclus dans certains programmes, dont la rencontre avec les parents durant la période du permis d'apprenti afin de discuter des défis spécifiques associés à la période du permis probatoire et régulier. Tel que présenté au Tableau 1, le Québec a implanté un programme d'accès graduel à la conduite qui se classe assez bien parmi les différents programmes nord-américains et dont les pratiques se rapprochent de celles de l'Australie. Le tableau présente la situation pour le Québec. Il présente aussi le mode (ou la valeur la plus souvent observée) pour les provinces ou territoires canadiens<sup>[14, 15]</sup> ainsi que pour les états australiens<sup>[16-23]</sup> et américains<sup>[24, 25]</sup>. Les succès des programmes d'autres juridictions sont ensuite présentés.

### **Succès du programme implanté au Québec**

L'âge minimal d'accès au permis de conduire probatoire au Québec est de 17 ans, une pratique répandue en Australie. Parmi les provinces canadiennes et les états américains, seuls la Colombie-Britannique et le New Jersey donnent accès à ce permis à 17 ans. Pour les autres juridictions, l'âge minimal d'accès est de 16 ans. L'âge minimal d'accès au permis régulier au Québec est de 19 ans, ce

qui rapproche le Québec des pratiques de l’Australie où l’âge minimal d’accès le plus fréquent est de 20 ans. L’âge d’accès des autres juridictions se situe généralement entre l’âge de 16 et 18 ans.

Tableau 1. Principales mesures de prévention du risque chez les jeunes conducteurs incluses dans les programmes d’accès graduel à la conduite au Québec, dans les autres provinces et territoires canadiens, en Australie et aux États-Unis

	Comparaison entre juridictions				Classement Québec
	Canada		Australie*	États-Unis*	
	Québec	Autres provinces-territoires*			
Age minimal d’obtention					
- permis probatoire	17	16	17	16	↑
- permis régulier	19	≤ 18	20	avant 18	
Points d’inaptitude graduels	Oui	Oui	Oui	Non	↑
Accès graduel au-delà de 18 ans	Oui	Non	Oui	Non	↑
Age minimal					
- consommation alcool	18	19	18	21	
- alcoolémie maximale	22	19	20	21	↑
Accès graduel à la conduite avec de jeunes passagers	Non	33 % <sup>a</sup> ou 50 % <sup>b</sup>	25 % <sup>a</sup> ou 50 % <sup>c</sup>	Oui	↓
Accès graduel à la conduite de nuit et heures ciblées	Non	42 % <sup>d</sup> ou 58 % <sup>b</sup> 00h00-5h00	25 % <sup>d</sup> ou 50 % <sup>c</sup> 23h00 ou 00h00-05h00	Oui 00h00-5h00	↓
Rencontre obligatoire avec les parents	Non	Non	Non	Non	↓

\* Les valeurs représentent le mode (ou la valeur la plus souvent observée). <sup>a</sup> Accès graduel avec passagers seulement.

<sup>b</sup> Inclus l’accès graduel à la conduite de nuit avec passagers (Ontario et Manitoba). <sup>c</sup> Inclus l’accès graduel à la conduite de nuit avec passagers (New South Wales et Queensland). <sup>d</sup> Accès graduel à la conduite de nuit seulement.

L’accès graduel aux points d’inaptitude maximal est une pratique assez répandue au Canada. Elle consiste à donner un nombre de points d’inaptitude maximal qui peuvent être perdus avant la révocation du permis en fonction du stade d’apprentissage des conducteurs et des courbes de collisions qui sont particulièrement élevées jusqu’à la mi-vingtaine. Cette mesure est aussi présente en Australie jusqu’à l’obtention du permis régulier, mais n’est pas commune aux États-Unis. Le Québec se distingue

encore dans cette catégorie en ne donnant accès aux 15 points d'inaptitude maximal accordés aux conducteurs détenteurs de permis régulier qu'à l'âge de 25 ans.

Les juridictions proposent différents âges d'accès à la consommation légale d'alcool et au taux d'alcool maximal lors de la conduite d'un véhicule moteur pouvant entraîner des sanctions au Code criminel (0,08 %). Le Québec est l'une des rares provinces canadiennes à donner accès à la consommation légale d'alcool dès l'âge de 18 ans. Elle est toutefois la juridiction qui donne accès au taux d'alcool maximal à l'âge le plus élevé, soit 22 ans. Quelques autres provinces canadiennes distinguent ces deux situations (p. ex., Ontario : 19 ans pour consommation légale d'alcool et 21 ans pour accès au taux d'alcool maximal). Les états australiens utilisent une stratégie similaire en donnant accès à la consommation légale à 18 ans et au taux d'alcool maximal à 20 ans. Les états américains et plusieurs provinces canadiennes donnent accès à ces deux privilèges en même temps (21-21 ans aux États-Unis; 19-19 ans à Terre-Neuve-et-Labrador; 18-18 ans en Alberta).

### **Succès des programmes d'autres juridictions**

L'accès graduel à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers est une pratique qui vise à permettre aux jeunes conducteurs de poursuivre de façon graduelle leur apprentissage de la conduite indépendante. Ces mesures visent donc à introduire graduellement certains contextes de conduite associés à un risque plus élevé. L'accès graduel à la conduite de nuit et avec passagers n'est pas implanté au Québec, mais est une pratique commune à certaines provinces canadiennes et états australiens ainsi qu'à la très grande majorité des états américains. Parmi les états américains, un seul n'a pas d'accès graduel à la conduite de nuit et six n'ont pas d'accès graduel à la conduite avec passagers. Il faut toutefois noter que les éléments des programmes d'accès graduel à la conduite se terminent à l'âge maximal de 18 ans aux États-Unis, mais que les conducteurs commencent à conduire à un plus jeune âge, ce qui rend parfois les comparaisons difficiles. Certaines provinces canadiennes et états australiens ont implanté une mesure qui combine l'accès graduel à la conduite de nuit et avec passagers en limitant les déplacements avec de jeunes passagers la nuit seulement. En ce qui concerne l'accès graduel à la conduite de nuit, la version la plus courante dans ces trois pays vise la période s'étendant de minuit à 5h00. Pour l'accès graduel à la conduite avec de jeunes passagers, il existe diverses variations dont zéro à un seul passager pour les premiers six mois avec une transition vers un plus grand nombre de passagers au cours des six mois suivants. L'accès graduel à la conduite de nuit et avec passagers se fait généralement sur 12 à 18 mois après l'obtention du permis probatoire. La grande majorité de ces variations ne touche pas les membres de la famille immédiate.



### **Est-ce que l'accès graduel à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers est efficace pour réduire le risque ?**

Les résultats d'analyses de données populationnelles ou de revues systématiques de la documentation suggèrent l'efficacité de l'accès graduel à la conduite de nuit et avec de jeunes passagers dans la réduction des collisions mortelles la nuit, avec passagers <sup>[26-28]</sup> ainsi que des collisions dans lesquelles les conducteurs avaient consommé de l'alcool <sup>[28]</sup>. Des spécificités de certains programmes, par exemple, de ne pas inclure l'accès graduel à la conduite de nuit en cas de travail ou de permettre la conduite avec de jeunes passagers de la famille immédiate sont associés à un risque plus élevé de collisions <sup>[29]</sup>. Il faut toutefois noter que la majorité des études ont porté sur les collisions mortelles et que les résultats sont plus probants pour ces collisions que pour celles ayant entraîné des blessures non mortelles lorsque les deux types de collisions sont comparées <sup>[10, 27]</sup>.

#### *Rôle des parents*

Les parents jouent un rôle important au cours de la phase du permis d'apprenti. Leur rôle peut inclure, entre autres, l'appui financier pour les cours en auto-école et l'obtention des permis de conduire ainsi que l'accompagnement sur la route des apprentis conducteurs. L'obtention du permis de conduire peut être perçue par les parents comme une indication que les jeunes conducteurs sont prêts à conduire de façon indépendante. Toutefois, l'obtention du permis de conduire devrait être perçue comme un signal que les jeunes conducteurs sont prêts à poursuivre leur apprentissage de façon indépendante et non pas comme une preuve qu'ils sont prêts à conduire de façon complètement indépendante en toutes circonstances. Les parents peuvent donc jouer un rôle important après l'obtention du permis probatoire. Les principaux champs d'action des parents pour réduire le risque de leurs enfants incluent, entre autres, l'appui aux mesures de prévention qui visent la population générale, comme le port obligatoire de la ceinture de sécurité, ainsi que l'offre graduelle de certains privilèges de conduite (p. ex., conduite avec passagers et conduite de nuit) <sup>[30-32]</sup>.

### **Est-ce que des interventions parents-enfants ciblant la conduite de nuit et avec de jeunes passagers sont efficaces pour réduire le risque ?**

Une récente revue narrative de la documentation a porté sur les interventions ciblant les parents et les enfants et dont le but est de réduire le risque chez les jeunes conducteurs <sup>[33]</sup>. Les auteurs ont conclu à l'importance de l'engagement actif des parents dans le processus. Une intervention parent-enfant portant sur les privilèges à accorder de façon graduelle après l'obtention du permis probatoire suggère un effet sur les comportements à risque durant cette période <sup>[34-36]</sup>. Cette intervention a été donnée de

façon efficace par des moniteurs d'auto-école <sup>[37, 38]</sup>. Ce type d'intervention pourrait être inclus dans la formation en auto-école. Au Canada, seul le Manitoba a implanté une session de deux heures obligatoire pour les parents <sup>[39]</sup>. Il pourrait donc être possible de partager l'information concernant les facteurs de risque avec les apprentis conducteurs et leurs parents avant l'obtention du permis de conduire probatoire.

Il existe un lien entre les comportements des parents et des enfants <sup>[40-44]</sup>. Par conséquent, suggérer aux parents de donner le bon exemple et d'instaurer une relation de communication saine sont des messages très valables dans une politique de développement à long terme chez les enfants. Toutefois, ces messages sont relativement peu aidants pour les parents d'enfants qui sont à l'âge d'obtenir leur permis de conduire. Certains parents pourraient ne pas avoir réussi à implanter un tel climat dans leur famille et croire qu'il n'y a donc rien à faire pour réduire le risque routier de leurs enfants. D'autres pourraient croire qu'un tel climat familial protège directement les enfants de tous les dangers spécifiques rencontrés à partir de la phase du permis probatoire. Les parents rapportent une plus grande préoccupation pour la destination des jeunes conducteurs que pour les déplacements le soir avec de jeunes passagers <sup>[45]</sup>. Les parents ne sont souvent pas au courant de la façon dont ils peuvent jouer un rôle important et efficace après l'obtention du permis de conduire probatoire afin de prévenir le risque chez leurs enfants. Des trucs précis pour réduire le risque durant la phase du permis probatoire existent et devraient être partagés avec les jeunes conducteurs et leurs familles.

## **Discussion**

La conduite de nuit et avec passagers sont des facteurs associés au risque de collisions. Les stratégies identifiées efficaces pour réduire le risque associé à la conduite de nuit et avec passagers sont d'accorder l'accès à ces situations de conduite de façon graduelle, en les intégrant soit comme une mesure du programme d'accès graduel à la conduite, soit dans une intervention ciblant les apprentis conducteurs et leurs parents, soit en employant les deux stratégies de concert.

Bien que le programme d'accès graduel à la conduite implanté au Québec comporte plusieurs éléments qui le positionnent bien parmi les différents programmes comparables, il est moins développé sur divers aspects dont l'accès graduel à la conduite de nuit et avec passagers. Les données scientifiques suggèrent que des actions spécifiques visant l'accès graduel à la conduite i) avec de jeunes passagers, ii) la nuit ou iii) avec de jeunes passagers la nuit auraient le potentiel de réduire le risque dans ces situations de conduite complexes qui sont associées à un risque plus élevé chez les jeunes conducteurs.

Cependant, la question de savoir si une mesure doit encadrer la conduite des jeunes dans ces situations dépasse les conclusions des résultats d'études scientifiques qui en suggèrent les bénéfiques. Elle doit nécessairement tenir compte de la culture d'une juridiction. Les Québécois n'aiment souvent pas ce genre d'encadrement qui est associé aux juridictions anglo-saxonnes. Toutefois, il faut noter que la situation n'a pas nécessairement été expliquée de façon claire à la population dans le passé. Par exemple, plusieurs concepts ont été présentés comme synonymes dans les médias, tel que de décrire l'accès graduel à la conduite de nuit comme un couvre-feu. Malgré cette situation, il faut considérer que nous connaissons des facteurs de risque qui ne sont malheureusement pas discutés de façon à réduire le risque des jeunes conducteurs. Le problème est réel et l'absence d'action présente des conséquences négatives pour la population des jeunes conducteurs.

L'une des actions possibles afin de réduire le risque associé à la conduite de nuit et avec passagers est l'implantation d'une session en auto-école pour les apprentis conducteurs et leurs parents juste avant l'obtention du permis probatoire. Ces facteurs associés à un risque plus élevé pourraient être présentés aux apprentis conducteurs et à leurs parents. De plus, les façons d'accorder les privilèges de conduite de façon graduelle pendant cette période pourraient être discutées avec les familles afin de les aider à réduire le risque chez les jeunes conducteurs.

### **Affiliation des auteurs et contact**

Marie Claude Ouimet, PhD, est professeur agrégé à la Faculté de médecine et des sciences de la santé de l'Université de Sherbrooke (Campus de Longueuil) et chercheur au Centre de recherche – Hôpital Charles-Le Moyne. Elle est également chercheur-boursier du Fonds de recherche du Québec – Santé avec son programme de recherche intitulé : « Améliorer le bilan routier des conducteurs à risque ».

Lidia Corado, BSc, est coordonnatrice et professionnelle de recherche au Laboratoire de conduite simulée de la Faculté de médecine et des sciences de la santé de l'Université de Sherbrooke (Campus de Longueuil). Les auteurs tiennent à remercier le Réseau des centres d'excellence Auto21 pour l'octroi d'un *Knowledge and Technology Transfer Fund Award* qui a permis le développement de ce mémoire.

Marie Claude Ouimet, Ph.D.  
Professeure agrégée  
Chercheur-boursier, Fonds de recherche du Québec – Santé  
Directrice du thème Santé – Populations, organisation, pratiques (FMSS)

Université de Sherbrooke  
Faculté de médecine et des sciences de la santé  
Département des sciences de la santé communautaire  
150, Place Charles-Le Moyne, bureau 200  
Longueuil, QC, J4K 0A8  
450-463-1835 poste 61849

## Références

1. World Health Organization, *Global status report on road safety: Time for action*. 2009, World Health Organization: Geneva, Switzerland.
2. Organisation mondiale de la Santé. *Accidents de la route*. 2015; Repéré à: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/>.
3. Institut de la statistique du Québec, *Regard statistique sur la jeunesse. État et évolution de la situation des Québécois âgés de 15 à 29 ans, 1996 à 2002*. 2014, Gouvernement du Québec: Québec, Québec.
4. Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique bilan 2014 : accidents, parc automobile et permis de conduire*. 2015, Société de l'assurance automobile du Québec: Québec, Québec.
5. Organisation mondiale de la Santé, *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*. 2011, Organisation mondiale de la Santé: Genève, Suisse.
6. Zuckerman, M., S.B. Eysenck, and H.J. Eysenck, *Sensation seeking in England and America: Cross-cultural, age, and sex comparisons*. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 1978. **46**(1): p. 139-149.
7. Harden, K.P. and E.M. Tucker-Drob, *Individual differences in the development of sensation seeking and impulsivity during adolescence: Further evidence for a dual systems model*. *Developmental Psychology*, 2011. **47**(3): p. 739-46.
8. Steinberg, L. and K.C. Monahan, *Age differences in resistance to peer influence*. *Developmental Psychology*, 2007. **43**(6): p. 1531-1543.
9. Ouimet, M.C., et al., *Compréhension du rôle de l'environnement routier et bâti dans les accidents impliquant les jeunes conducteurs*. 2015, Ministère des Transports du Québec: Québec, Québec.
10. Ouimet, M.C., et al., *Young drivers and their passengers: A systematic review of epidemiological studies on crash risk*. *Journal of Adolescent Health*, 2015. **57**(1 Suppl): p. S24-35.
11. Shope, J.T., et al., *Graduated driver licensing in Michigan: early impact on motor vehicle crashes among 16-year-old drivers*. *JAMA*, 2001. **286**(13): p. 1593-1598.
12. Russell, K.F., B. Vandermeer, and L. Hartling, *Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers*. *Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2011. **10**: p. CD003300.
13. Hartling, L., et al., *Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers*. *Cochrane Database Of Systematic Reviews*, 2004. **2**: p. CD003300.
14. Traffic Injury Research Foundation, *GDL - New drivers stage at a glance*. 2015, Traffic Injury Research Foundation: Ottawa, Ontario.
15. Traffic Injury Research Foundation. *About driver education - Program inventory*. 2015; Repéré à: [http://yndrc.tirf.ca/driver\\_education/program\\_inventory.php](http://yndrc.tirf.ca/driver_education/program_inventory.php).
16. ACT Government, *ACT Road Rules Handbook*. 2015, ACT Government: Canberra, Australian Capital Territory.
17. Roads & Maritime Services, *Road Users' Handbook*. 2015, New South Wales Government: North Sydney, New South Wales.

18. Department of Transport, *Road Users' Handbook – Your guide to safely sharing the roads in the Northern Territory*. 2015, Northern Territory Government: Darwin, Northern Territory.
19. Department of Planning Transport and Infrastructure, *The Driver's Handbook*. 2015, Government of South Australia: Adelaide, South Australia.
20. Department of Transport and Main Roads, *Your keys to driving in Queensland*. 2014, The State of Queensland: Brisbane, Queensland.
21. Department of State Growth, *Tasmanian road rules*. 2015, Tasmanian Government: Hobart, Tasmania.
22. Department of Transport, *Drive Safe - A handbook for Western Australian road users*. 2015, Government of Western Australia: Perth, Western Australia.
23. VicRoads, *Road to Solo Driving*. 2014, State Government of Victoria: Melbourne, Victoria.
24. Insurance Institute for Highway Safety, *Effective dates of graduated licensing laws*. 2015, Highway Loss Data Institute: Arlington, Virginia.
25. Governors Highway Safety Association. *Graduated Driver Licensing (GDL) Laws*. 2015; Repéré à: [http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/license\\_laws.html](http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/license_laws.html).
26. Masten, S.V., R.D. Foss, and S.W. Marshall, *Graduated driver licensing program component calibrations and their association with fatal crash involvement*. Accident Analysis & Prevention, 2013. **57**: p. 105-113.
27. Lyon, J.D., R. Pan, and J. Li, *National evaluation of the effect of graduated driver licensing laws on teenager fatality and injury crashes*. Journal of Safety Research, 2012. **43**(1): p. 29-37.
28. Fell, J.C., et al., *An evaluation of graduated driver licensing effects on fatal crash involvements of young drivers in the United States*. Traffic Injury Prevention, 2011. **12**(5): p. 423-31.
29. Vanlaar, W., et al., *An evaluation of graduated driver licensing programs in North America using a meta-analytic approach*. Accident Analysis & Prevention, 2009. **41**(5): p. 1104-1111.
30. Simons-Morton, B.G. and M.C. Ouimet, *Parent involvement in novice teen driving: a review of the literature*. Injury Prevention, 2006. **12**(suppl 1): p. 30-37.
31. Simons-Morton, B.G., M.C. Ouimet, and R.F. Catalano, *Parenting and the young driver problem*. Teen Driving and Adolescent Health New Strategies for Prevention, 2008. **35**(3, Supplement): p. S294-S303.
32. Ouimet, M.C., *Les collisions routières des jeunes conducteurs : un problème important de santé publique*. Médecine Sciences Amérique, 2012. **1**(4): p. 62-68.
33. Curry, A.E., et al., *Effectiveness of parent-focused interventions to increase teen driver safety: A critical review*. Journal of Adolescent Health, 2015. **57**(1 Suppl): p. S6-14.
34. Simons-Morton, B.G., et al., *Do recommended driving limits affect teen-reported traffic violations and crashes during the first 12 months of independent driving?* Traffic Injury Prevention, 2006. **7**(3): p. 238-247.
35. Simons-Morton, B.G., et al., *The effect on teen driving outcomes of the Checkpoints Program in a state-wide trial*. Accident Analysis & Prevention, 2006. **38**(5): p. 907-912.
36. Simons-Morton, B.G., et al., *Persistence of effects of the Checkpoints program on parental restrictions of teen driving privileges*. American Journal of Public Health, 2005. **95**(3): p. 447-452.
37. Zakrajsek, J.S., et al., *Effectiveness of a brief parent-directed teen driver safety intervention (Checkpoints) delivered by driver education instructors*. Journal of Adolescent Health, 2013. **53**(1): p. 27-33.
38. Zakrajsek, J.S., et al., *Efficacy of a brief group parent-teen intervention in driver education to reduce teenage driver injury risk: A pilot study*. Family & Community Health, 2009. **32**(2): p. 175-188.

39. Traffic Injury Research Foundation. *Driver education, program inventory - Manitoba*. 2015; Repéré à: [http://yndrc.tirf.ca/driver\\_education/program\\_inventory.php?classes=73&dos=edit](http://yndrc.tirf.ca/driver_education/program_inventory.php?classes=73&dos=edit).
40. Taubman - Ben-Ari, O., et al., *Parents' and peers' contribution to risky driving of male teen drivers*. *Accident Analysis & Prevention*, 2015. **78**: p. 81-86.
41. Bianchi, A. and H. Summala, *The "genetics" of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style*. *Accident Analysis & Prevention*, 2004. **36**(4): p. 655-659.
42. Ferguson, S.A., et al., *Relationship of parent driving records to the driving records of their children*. *Accident Analysis & Prevention*, 2001. **33**(2): p. 229-234.
43. Hagger, R. and E.C. Dax, *The driving records of multiproblem families*. *Social Science & Medicine*, 1977. **11**(2): p. 121-127.
44. Wilson, R.J., et al., *Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record*. *Journal of Safety Research*, 2006. **37**(4): p. 325-332.
45. Hartos, J.L., et al., *An in-depth look at parent-imposed driving rules: Their strengths and weaknesses*. *Journal of Safety Research*, 2004. **35**(5): p. 547-555.