

Programme de permis de conduire progressif pour les voitures de tourisme au Canada atlantique

Introduction

Les collisions de véhicules à moteur (CVM) constituent une des principales causes de décès pour les jeunes Canadiens de la région de l'Atlantique. Les jeunes conducteurs sont exposés à un risque plus élevé de CVM en raison de leur manque d'expérience au volant ainsi qu'une phase de développement qui comprend une propension accrue à prendre des risques. Bien que la sensibilisation et la formation aient été un centre d'intérêt principal pour la réduction des CVM parmi les jeunes conducteurs, il y a peu d'indications de l'efficacité de ces mesures.¹ Une mesure de la politique s'est avérée très efficace : il s'agit du Programme de permis de conduire progressif (PCP). Le PCP permet aux jeunes conducteurs et aux nouveaux conducteurs d'acquérir de l'expérience de conduite d'un véhicule à moteur au fil du temps en ayant un état progressif de conditions de risque. À mesure que le conducteur gagne de l'expérience, on lui accorde la permission de conduire dans des conditions qui présentent un plus grand risque comme la conduite tard le soir ou avec d'autres passagers dans le véhicule. Cela comprend une approche progressive à l'égard du permis de conduire, qui est habituellement constituée d'une phase de débutant ou d'apprentissage suivie d'une phase intermédiaire ou novice. Après l'exécution de ces deux étapes, le conducteur peut détenir un permis complet. Ces mesures se sont avérées très efficaces afin de réduire les blessures et les décès dus à des collisions de véhicules à moteur chez les jeunes.² Des évaluations menées en Nouvelle-Écosse et en Ontario ont révélé une réduction considérable des accidents chez les jeunes conducteurs après la mise en œuvre du PCP à l'échelle provinciale. En Nouvelle-Écosse, les accidents parmi les personnes âgées de 16 ans ont diminué de 29 %³, et en Ontario, les accidents parmi les conducteurs âgés de 15 à 19 ans ont connu une réduction de 31 %.⁴

Le PCP a été décrit comme étant une occasion cruciale pour le droit sanitaire en fonction de la possibilité de traiter un problème important en matière de santé publique avec une solution politique efficace et plausible.⁵ Le PCP existe dans de nombreuses régions, mais les composantes de la loi varient et elles ne concordent pas toujours complètement avec les preuves. Il ne suffit pas d'avoir une loi liée au PCP en place. Les composantes de cette loi et la mesure dans laquelle elles sont conformes aux meilleures pratiques déterminent l'efficacité de la loi en ce qui a trait à la réduction des CVM parmi les jeunes conducteurs et les nouveaux conducteurs. Les quatre provinces de la région de l'Atlantique ont mis en œuvre le Programme de permis de conduire progressif. Le but de la présente analyse est de

déterminer les composantes de la loi liée au PCP dans les quatre provinces de la région de l'Atlantique et de mesurer à quel point elles sont conformes à la documentation de recherche. La première section survole les preuves de certaines composantes importantes du PCP. Une section liée à la discussion déterminera les aspects de la loi liée au PCP qui ne sont pas conformes aux meilleures pratiques et elle présentera des recommandations aux fins de renforcement. Ces renseignements ont été tirés de sites Web et ils sont actuels en date de janvier 2014.

Composantes du Programme de permis de conduire progressif

Cette section de l'analyse donnera un bref aperçu des preuves liées au PCP et de certaines des composantes essentielles qui améliorent son efficacité.

Caractéristique du PCP Preuve

Âge minimal

L'établissement d'un âge minimal auquel une personne peut faire une demande de permis de débutant constitue une composante importante du PCP et de l'ensemble des programmes de permis. Les limites d'âge permettent aux compétences d'établir une norme selon laquelle les gens sont susceptibles d'avoir connu un développement physique et cognitif suffisant afin de pouvoir conduire un véhicule à moteur de façon sécuritaire. L'âge recommandé le plus bas pour l'obtention d'un permis de débutant est de 16 ans. Pour passer de la phase de débutant à la phase novice ou intermédiaire, il est recommandé que le conducteur soit au moins âgé de 17 ans.⁶

Étapes et durée

Comme il est indiqué dans l'introduction, le PCP comprend une approche progressive à l'égard du permis de conduire qui est habituellement constituée d'une phase de débutant ou d'apprentissage suivie d'une phase intermédiaire ou novice avant de pouvoir obtenir un permis sans restrictions. Lorsque le conducteur passe à une prochaine étape, il a moins de restrictions concernant où, quand et comment il peut conduire. Des recherches ont démontré que la sécurité des conducteurs adolescents connaît une amélioration lorsque le conducteur a une étape d'apprentissage plus prolongée.⁷ On recommande que l'étape d'apprentissage soit d'une durée minimale de 12 mois sans exception. On recommande aussi que l'étape intermédiaire soit d'une durée minimale de 12 mois, mais idéalement de 24 mois.⁸

Supervision et pratique de la conduite

Les conducteurs débutants devraient seulement avoir la permission de conduire lorsqu'un superviseur ayant un permis sans restriction se trouve dans le siège passager. On recommande que les débutants conduisent pendant au moins 50 heures avec supervision. Pendant cette période, il doit conduire au moins 10 heures la nuit et 10 heures en hiver.⁹

Caractéristique du PCP	Preuve
------------------------	--------

<i>Limite en matière de passager</i>	
--------------------------------------	--

	<p>Des recherches ont conclu que les jeunes conducteurs sont plus vulnérables aux collisions de véhicules à moteur lorsque d'autres jeunes se trouvent dans le véhicule. Par conséquent, de nombreux programmes de PCP exigent que les nouveaux conducteurs ne doivent pas avoir de passagers lorsqu'ils conduisent, à l'exception du superviseur qui respecte des exigences précises. Certains programmes de PCP permettent aux membres de la famille immédiate d'être passagers dans le véhicule. L'effet des restrictions en matière de passager sur les risques de décès est considérable : une méta-analyse a révélé que les risques relatifs de décès parmi les personnes âgées de 16 ans dans les régions ayant des restrictions en matière de passager dans l'étape intermédiaire étaient 88,5 % moins élevés que ceux des régions sans restrictions en matière de passager. Par ailleurs, les risques relatifs de décès ont augmenté lorsque les restrictions étaient levées pour les membres de la famille immédiate au cours de l'étape intermédiaire. L'Insurance Institute for Highway Safety des États-Unis a indiqué que les accidents mortels ont diminué de 7 % lorsqu'un conducteur de 15 à 17 ans avait la permission d'avoir un seul passager adolescent dans le véhicule. Lorsqu'aucun passager adolescent n'était permis, les accidents mortels ont connu une réduction de 21 %.¹⁰ La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada recommande que les conducteurs en phase d'apprentissage n'aient aucun passager à l'exception d'un superviseur et que les conducteurs en phase intermédiaire aient seulement le droit d'avoir des passages adolescents en présence d'un superviseur au cours des 6 à 12 premiers mois.</p>
--	--

Caractéristique du PCP	Preuve
<i>Conduite de nuit</i>	<p>La conduite d'un véhicule à moteur pendant la nuit présente un risque plus élevé de collision que la conduite de jour. Par conséquent, les restrictions liées à la conduite de nuit sont des composantes communes des programmes de PCP, bien que considérablement variables d'une région à l'autre. Même si de nombreuses régions se servent de minuit en tant que début de la restriction, certains états américains ont adopté des heures de début de 20 h et de 21 h.¹¹ Cette restriction comprend souvent des exceptions aux fins de travail et d'éducation. Dans sa méta-analyse, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada a constaté que le nombre d'heures de la restriction de l'étape d'apprentissage ainsi que la présence d'exceptions au cours de l'étape intermédiaire ont une incidence sur les risques relatifs de mortalité parmi les personnes âgées de 19 ans. Pour chaque heure supplémentaire de la durée, le risque relatif de mortalité a diminué de 11 %. La présence d'exceptions (p. ex. pour le travail) augmente le risque relatif de mortalité. L'Insurance Institute for Highway Safety des États-Unis a découvert une diminution de 18 % des accidents mortels impliquant des conducteurs adolescents dans les états où il existait une restriction en matière de conduite de nuit qui débutait à 21 h. La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada recommande que la restriction complète couvre la période de minuit à 6 h pendant la phase d'apprentissage. Au cours de la phase intermédiaire, lorsque les conducteurs peuvent conduire sans supervision, on recommande qu'ils ne conduisent pas sans supervision entre 21 h et 6 h.</p>
<i>Cours d'éducation routière et élimination des réductions de temps</i>	<p>Les programmes d'éducation routière sont courants en Amérique du Nord. Ils sont de plus en plus populaires, car les compagnies d'assurance offrent des rabais lorsqu'on effectue ces programmes et les programmes de PCP permettent d'obtenir des rabais pour la durée de la phase d'apprentissage d'un conducteur. Les évaluations de l'efficacité de l'éducation routière en ce qui a trait à la réduction des accidents mortels ont abouti à des résultats mitigés. Certaines études ont conclu que les jeunes qui participent aux programmes d'éducation routière ont un risque plus élevé d'accident en raison du fait qu'ils peuvent franchir les étapes du PCP plus rapidement. Cette mesure incitative permet aux jeunes qui ont volontairement effectué un programme d'éducation routière de passer de la phase d'apprentissage à la phase intermédiaire dans un plus court délai que les autres jeunes de cet âge qui n'ont pas suivi de cours. Au Canada, ces réductions de temps sont courantes au sein des programmes de PCP et elles se sont avérées nuisibles pour les jeunes conducteurs et les nouveaux conducteurs. Quatre provinces</p>

(Nouvelle-Écosse, Québec, Ontario et Colombie-Britannique) ont signalé des taux d'accident plus élevés parmi les conducteurs qui ont reçu une réduction de temps en raison de leur cours d'éducation routière.¹² Le cours d'éducation routière et la pratique de conduite donnent la possibilité aux nouveaux conducteurs d'acquérir une expérience supervisée et d'apprendre les règles routières. Les experts recommandent fortement que l'éducation routière soit conservée à titre volontaire et qu'elle n'entraîne pas de réduction de temps.¹³

Taux d'alcoolémie de zéro

Le fait d'exiger que les nouveaux conducteurs aient un taux d'alcoolémie de 0.0 constitue une composante axée sur les meilleures pratiques pour les programmes de PCP. Bien que la limite légale établie dans le Code criminel soit un taux d'alcoolémie de 0,08 et que de nombreuses provinces aient établi des sanctions administratives pour les taux d'alcoolémie de 0,05 à 0,08, les risques d'accident ont connu une augmentation à des niveaux encore plus bas. Cette situation, associée à une expérience de conduite limitée, présente un risque encore plus grand pour les nouveaux conducteurs. On recommande également que le passager surveillant conserve un taux d'alcoolémie de 0,0.¹⁴

*Affichage de « Débutant »
ou « Novice »*

Bien que l'affichage du terme « débutant » ou « novice » sur un véhicule à moteur n'empêche pas les collisions, il peut permettre aux organismes d'application de la loi de repérer plus facilement les conducteurs ayant un PCP.

Comparaison du PCP –Provinces de la région de l’Atlantique

Toutes les provinces canadiennes de la région de l’Atlantique ont un PCP pour les nouveaux conducteurs. Dans cette section, les composantes décrites dans la section précédente seront examinées pour les étapes d’apprentissage et intermédiaire/novice de chaque province de la région de l’Atlantique. L’Île-du-Prince-Édouard est la seule province ayant une troisième étape. Il est important de noter qu’en 2007, la Nouvelle-Écosse a apporté des modifications à la *Motor Vehicle Act* visant à renforcer la loi existante. Toutefois, cette loi n’a jamais été promulguée. Les renseignements ci-dessous reflètent les pratiques actuelles.

Étape d’apprentissage/de débutant

Âge minimal

Les quatre provinces de la région de l’Atlantique exigent que les nouveaux conducteurs aient au moins 16 ans.

Étapes et durée

Toutes les provinces ont une phase d’apprentissage/de débutant ayant des exigences d’entrée et de sortie ainsi que de nombreuses restrictions. La durée de l’étape d’apprentissage au Nouveau-Brunswick (N.-B.), à Terre-Neuve-et-Labrador (T.-N.-L.) et à l’Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) est de 12 mois, soit la durée minimale recommandée par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada. Celle de la Nouvelle-Écosse (N.-É.) est la durée la plus courte, soit de seulement 6 mois, et elle est actuellement inférieure au minimum recommandé. Toutes les provinces offrent des réductions de temps pour les cours d’éducation routière complétés, ce qui est conforme aux meilleures pratiques.

Supervision et pratique de la conduite

Les quatre provinces exigent que les conducteurs à l’étape d’apprentissage/de débutant soient accompagnés par un superviseur ayant un permis sans restriction assis à l’avant en tout temps. T.-N.-L. exige que le superviseur ait un taux d’alcoolémie de 0,0, ce qui est conforme aux meilleures pratiques. Le N.-B. et la N.-É. ont établi des limites de 0,08 et l’Î.-P.-É., de 0,05. Aucune province de la région de l’Atlantique n’exige que les apprenants doivent effectuer un nombre précis d’heures de conduite supervisées.

Limite en matière de passager

Au cours de la phase d’apprentissage, le N.-B., la N.-É. et T.-N.-L. limitent les passagers au passager surveillant qui doit respecter certaines exigences, dont la détention d’un permis de conduire sans restriction. L’Î.-P.-É. permet à la famille immédiate du passager surveillant d’être présente dans le véhicule, ce qui n’est pas recommandé. Il existe aussi des exceptions en matière d’instructeur de conduite.

Conduite de nuit

La conduite de nuit est limitée dans une certaine mesure au sein des quatre provinces. Le N.-B., la N.-É. et T.-N.-L. interdisent aux conducteurs à l’étape d’apprentissage/de débutant de conduire de minuit à 5 h. L’Î.-P.-É. a la restriction la plus courte en matière de conduite de nuit (de 1 h à 5 h), et elle s’applique seulement aux conducteurs de moins de 21 ans.

Cours d'éducation routière et élimination des réductions de temps

Au cours de la phase d'apprentissage, les cours d'éducation routière sont volontaires dans les quatre provinces de la région de l'Atlantique. Toutefois, la N.-É. exige que les conducteurs suivent un cours afin de réussir la phase novice/intermédiaire et d'obtenir leur permis sans restriction. Pour les personnes qui suivent un cours d'éducation routière, on leur offre des réductions de temps pour la durée de leur phase d'apprentissage. Au N.-B. et à T.-N.-L., les apprenants peuvent passer à la phase novice/intermédiaire après 8 mois au lieu de 12 mois lorsqu'ils suivent le cours. À l'Î.-P.-É., le conducteur peut terminer la phase d'apprentissage dans un délai de 275 jours (environ 9 mois au lieu de 12). La N.-É. a la phase d'apprentissage la plus courte et elle permet aux conducteurs de terminer cette phase en 3 mois au lieu de 6 mois s'ils ont complété un cours.

Taux d'alcoolémie de zéro

Toutes les provinces exigent que les conducteurs de la phase d'apprentissage maintiennent un taux d'alcoolémie de 0,0 lorsqu'ils sont au volant d'un véhicule à moteur, ce qui est conforme aux meilleures pratiques. Toutefois, au N.-B., cette règle s'applique seulement aux conducteurs de moins de 21 ans. À T.-N.-L., un taux d'alcoolémie de 0,0 est aussi requis pour le passager surveillant au cours de la phase d'apprentissage. L'Î.-P.-É. exige que le superviseur ait un taux d'alcoolémie inférieur à 0,05, tandis que le N.-B. et la N.-É. exigent un taux de moins de 0,08.

Affiche sur le véhicule

À T.-N.-L. et à l'Î.-P.-É., les conducteurs à l'étape d'apprentissage doivent apposer un autocollant précis sur le véhicule à moteur qu'ils conduisent. Le N.-B. et la N.-É. n'ont aucune exigence de ce genre.

Améliorations recommandées à l'étape d'apprentissage/de débutant selon la province

Les recommandations suivantes sont suggérées pour chaque province afin de renforcer l'étape d'apprentissage/de débutant de leur loi existante liée au PCP aux fins de conformité à la documentation de recherche et pour réduire les collisions de véhicules à moteur parmi les nouveaux conducteurs. La loi liée au PCP de T.-N.-L. et ses exigences en ce qui a trait à l'étape d'apprentissage étaient les plus conformes à la preuve, à quelques exceptions importantes. Il existe un grand nombre d'étapes que le N.-B., la N.-É. et l'Î.-P.-É. peuvent effectuer afin de renforcer leurs exigences en matière de PCP au cours de l'étape d'apprentissage.

Province	Recommandations
<i>Nouveau-Brunswick</i>	<ul style="list-style-type: none">• Éliminer l'option de réduire la durée de la phase d'apprentissage avec un cours d'éducation routière pour que la durée de cette phase soit d'une année complète.• Étendre l'exigence liée au taux d'alcoolémie de 0,0 afin de comprendre tous les nouveaux conducteurs, et non seulement ceux de moins de 21 ans.• Exiger que les passagers surveillants des conducteurs de l'étape d'apprentissage aient un taux d'alcoolémie de 0,0 lorsqu'ils supervisent le conducteur.• Exiger un nombre minimal d'heures de conduite supervisée tel qu'indiqué dans la documentation.• Prolonger la restriction de conduite de nuit jusqu'à 6 h.• Exiger que les nouveaux conducteurs apposent un autocollant sur le véhicule qu'ils conduisent.
<i>Terre-Neuve-et-Labrador</i>	<ul style="list-style-type: none">• Éliminer l'option de réduire la durée de la phase d'apprentissage avec un cours d'éducation routière pour que la durée de cette phase soit d'une année complète.• Exiger un nombre minimal d'heures de conduite supervisée tel qu'indiqué dans la documentation.• Prolonger la restriction de conduite de nuit jusqu'à 6 h.
<i>Nouvelle-Écosse</i>	<ul style="list-style-type: none">• Prolonger la durée requise de la phase d'apprentissage. Elle doit passer d'un minimum de 6 mois à un minimum d'un an.• Éliminer l'option de réduire la durée de la phase d'apprentissage avec un cours d'éducation routière pour que la durée de cette phase soit d'une année complète.• Exiger un nombre minimal d'heures de conduite supervisée tel qu'indiqué dans la documentation.• Exiger que les passagers surveillants des conducteurs de l'étape d'apprentissage aient un taux d'alcoolémie de 0,0 lorsqu'ils supervisent le conducteur.• Prolonger la restriction de conduite de nuit jusqu'à 6 h.• Exiger que les nouveaux conducteurs apposent un autocollant sur le véhicule qu'ils conduisent.

Province	Recommandations
<i>Île-du-Prince-Édouard</i>	<ul style="list-style-type: none">• Éliminer l'option de réduire la durée de la phase d'apprentissage avec un cours d'éducation routière pour que la durée de cette phase soit d'une année complète.• Exiger que les passagers surveillants des conducteurs de l'étape d'apprentissage aient un taux d'alcoolémie de 0,0 lorsqu'ils supervisent le conducteur.• Limiter les passagers permis à un superviseur seulement et éliminer l'allocation.• Renforcer la restriction de conduite de nuit en changeant la période limitée de minuit à 6 h et en l'appliquant à tous les conducteurs débutants, peu importe leur âge.• Exiger un nombre minimal d'heures de conduite supervisée tel qu'indiqué dans la documentation.

Étape intermédiaire/novice

Âge minimal

L'âge minimal d'un conducteur qui passe à l'étape intermédiaire/novice est déterminé par la durée de l'étape d'apprentissage. Consultez les renseignements et les recommandations contenus dans la section liée à l'apprentissage.

Étapes et durée

Toutes les provinces ont une étape intermédiaire/novice ayant des exigences d'entrée et de sortie ainsi que des restrictions en matière de conducteur. Le N.-B., l'Î.-P.-É. et T.-N.-L. exigent que le conducteur demeure à cette étape pendant 12 mois, ce qui constitue la durée minimale recommandée. Au N.-B., si un conducteur de l'étape d'apprentissage suit un cours d'éducation routière et passe à l'étape novice plus tôt, la durée de son étape novice sera de 16 mois au lieu de 12. En N.-É., la durée de l'étape est de 24 mois. L'Î.-P.-É. a une troisième étape que les autres provinces n'ont pas. Cette étape comprend une année supplémentaire de restrictions liées au PCP.

Limite en matière de passager

Pour les conducteurs de l'étape intermédiaire/novice de T.-N.-L., de N.-B. et de la N.-É., à part les restrictions en matière de conduite de nuit (ci-dessous), les passagers sont seulement limités en fonction du nombre de ceintures de sécurité. L'Î.-P.-É. permet un passager qui ne fait pas partie de la famille du conducteur et elle exige que tous les autres passagers fassent partie de la famille immédiate du conducteur.

Conduite de nuit

Au cours de l'étape intermédiaire/novice, T.-N.-L. et la N.-É. ne permettent pas la conduite de minuit à 5 h, bien qu'elle soit permise si le conducteur est accompagné d'un superviseur qui respecte des exigences précises. Les deux provinces peuvent offrir des exceptions aux fins de travail. L'Î.-P.-É. et le N.-B. ont des restrictions semblables en matière de conduite de nuit qui exigent un superviseur, mais elles sont uniquement appliquées aux personnes de moins de 21 ans. La restriction de l'Î.-P.-É. liée à l'étape d'apprentissage est plus courte que celle des autres provinces; elle débute à 1 h au lieu de minuit.

Cours d'éducation routière et élimination des réductions de temps

La N.-É. est la seule province de la région de l'Atlantique qui exige un cours d'éducation routière pour terminer l'étape intermédiaire/novice et obtenir un permis sans restriction. Le N.-B., l'Î.-P.-É. et T.-N.-L. indiquent que l'éducation routière est volontaire, ce qui est recommandé dans la documentation en raison du manque de preuve de son efficacité.

Taux d'alcoolémie de zéro

Toutes les provinces exigent que les conducteurs de la phase intermédiaire/novice aient un taux d'alcoolémie de 0,0 lorsqu'ils conduisent un véhicule à moteur, ce qui est conforme aux meilleures pratiques. Toutefois, au N.-B., cette règle s'applique seulement aux conducteurs de moins de 21 ans. Pour les passagers surveillants requis pour la conduite de nuit (à T.-N.-L., à l'Î.-P.-É. et au N.-B.), on exige seulement un taux d'alcoolémie de 0,0 à T.-N.-L.

Affiche sur le véhicule

L'Î.-P.-É. est la seule province de la région de l'Atlantique qui exige qu'un autocollant soit apposé sur le véhicule d'un conducteur de l'étape intermédiaire/novice.

Améliorations recommandées à l'étape intermédiaire/novice selon la province

Les recommandations suivantes sont suggérées pour chaque province afin de renforcer l'étape intermédiaire/novice de leur loi existante liée au PCP aux fins de conformité à la documentation de recherche et pour réduire les collisions de véhicules à moteur parmi les nouveaux conducteurs.

Province	Recommandations
<i>Nouveau-Brunswick</i>	<ul style="list-style-type: none">• Prolonger la durée de l'étape intermédiaire/novice pour les nouveaux conducteurs pour qu'elle soit de 24 mois.• Interdire les passagers adolescents pour les conducteurs adolescents sans supervision à cette étape.• Étendre la restriction en matière de conduite de nuit pour que la supervision soit nécessaire de 21 h à 6 h. Des exemptions précises peuvent être accordées.• Exiger que le passager surveillant de la conduite de nuit ait un taux d'alcoolémie de 0,0.• Exiger que les conducteurs novices apposent un autocollant sur le véhicule qu'ils conduisent.
<i>Terre-Neuve-et-Labrador</i>	<ul style="list-style-type: none">• Prolonger la durée de l'étape intermédiaire/novice pour les nouveaux conducteurs pour qu'elle soit de 24 mois.• Interdire les passagers adolescents pour les conducteurs adolescents sans supervision à cette étape.• Étendre la restriction en matière de conduite de nuit pour que la supervision soit nécessaire de 21 h à 6 h. Des exemptions précises peuvent être accordées.• Exiger que les conducteurs novices apposent un autocollant sur le véhicule qu'ils conduisent.
<i>Nouvelle-Écosse</i>	<ul style="list-style-type: none">• Interdire les passagers adolescents pour les conducteurs adolescents sans supervision à cette étape.• Étendre la restriction en matière de conduite de nuit pour que la supervision soit nécessaire de 21 h à 6 h. Des exemptions précises peuvent être accordées.• Exiger que le passager surveillant de la conduite de nuit ait un taux d'alcoolémie de 0,0.• Exiger que les conducteurs novices apposent un autocollant sur le véhicule qu'ils conduisent.
<i>Île-du-Prince-Édouard</i>	<ul style="list-style-type: none">• Étendre la restriction en matière de conduite de nuit pour que la supervision soit nécessaire de 21 h à 6 h. Des exemptions précises peuvent être accordées.• Interdire les passagers adolescents pour les conducteurs adolescents sans supervision à cette étape.• Exiger que le passager surveillant de la conduite de nuit ait un taux d'alcoolémie de 0,0.

Conclusion

Les quatre provinces de la région de l'Atlantique ont pris des mesures importantes afin de réduire les collisions de véhicules à moteur (CVM) grâce à la mise en œuvre d'une loi liée au Programme de permis de conduire progressif (PCP). Malgré cette réussite, la loi actuelle en matière de PCP n'est pas tout à fait conforme aux meilleures pratiques. Bien que la conformité de chaque province varie, il importe de souligner que les quatre provinces offrent une réduction pour la durée de l'étape d'apprentissage si le nouveau conducteur a complété un cours d'éducation routière. L'exécution de ce cours en tant que stratégie sécuritaire et efficace de réduction des décès liés aux CVM a été réfutée et on a découvert qu'elle augmentait plutôt les CVM. Le traitement de cet écart et d'autres différences pourraient considérablement renforcer la loi liée au PCP dans chaque province et contribuer à l'amélioration de la sécurité des routes pour tous les résidents du Canada atlantique.

-
- ¹ Mayhew, D. (2007). Driver education and graduated licensing in North America: Past, present and future. *Journal of Safety Research*, 38(2), 229-235.
- ² Traffic Injury Research Foundation. (2009). An evaluation of graduated driver licensing programs in North America: An analysis of relative fatality risks of 16, 17, 18 and 19 year old drivers using a meta-analytic approach.
- ³ Mayhew, D., Simpson, H., & Williams, A. (2003). Specific and long-term effects of Nova Scotia's graduated licensing program. *Traffic Injury Prevention*, 4(2), 91-97.
- ⁴ Mayhew, D., Simpson, H., & Park, A. (2002). *Ontario graduated licensing system evaluation – 2002*. Ontario Ministry of Transportation.
- ⁵ Mellow, M., Wood, J., Burris, S., Wagenaar, A., Ibrahim, J., & Swanson, J. (2013). Critical opportunities for public health law: A call to action. *American Journal of Public Health*, 103(11), 1979-88.
- ⁶ Traffic Injury Research Foundation. (2005). Best practices for graduated driver licensing in Canada. Ottawa, ON: TIRF.
- ⁷ Williams, A. (2007). Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions. *Journal of Safety Research*, 38(2), 177-184.
- ⁸ Traffic Injury Research Foundation. (2005). Best practices for graduated driver licensing in Canada. Ottawa, ON: TIRF.
- ⁹ Traffic Injury Research Foundation. (2005). Best practices for graduated driver licensing in Canada. Ottawa, ON: TIRF.
- ¹⁰ Insurance Institute for Highway Safety. (2014). *Best GDL provisions by state as of January 2014*. Retrieved from http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/gdl_calculator
- ¹¹ Insurance Institute for Highway Safety. (2014). *Best GDL provisions by state as of January 2014*. Retrieved from http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/gdl_calculator
- ¹² Mayhew, D. (2007). Driver education and graduated licensing in North America: Past, present and future. *Journal of Safety Research*, 38(2), 229-235.
- ¹³ Traffic Injury Research Foundation. (2005). Best practices for graduated driver licensing in Canada. Ottawa, ON: TIRF.
- ¹⁴ Traffic Injury Research Foundation. (2005). Best practices for graduated driver licensing in Canada. Ottawa, ON: TIRF.