



N° 53F0007XIF au catalogue
ISBN: 0-662-88083-8

Document de recherche

Caractéristiques de conduite des jeunes et de la population vieillissante

par John Nicoletta

Division des transports
Édifice principale, pièce 1506, Ottawa, K1A 0T6

Téléphone : 1 866 500-8400



Toutes les opinions émises par l'auteur de ce document ne reflètent pas nécessairement celles de Statistique Canada.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Caractéristiques de conduite des jeunes et de la population vieillissante

Division des transports
Statistique Canada
John Nicoletta

Introduction

De nombreux secteurs de compétences qui réglementent la circulation routière au Canada distinguent les conducteurs selon les catégories d'âge. Deux groupes en particulier, les jeunes conducteurs et les conducteurs vieillissants, doivent souvent se plier à de la formation ou à des évaluations supplémentaires. Jusqu'à tout récemment, les seules statistiques offertes au Canada avaient un caractère ponctuel et étaient recueillies par les secteurs de compétences particuliers ou par les enquêtes sur les ménages. L'état actuel de ces statistiques a fait l'objet d'un vaste examen de la documentation existante, effectué dans le cadre de cette étude. Cet examen a porté sur diverses sources d'information traitant des caractéristiques de conduite, des rapports provinciaux sur la sécurité, des administrations américaines de sécurité de même que d'autres sources de données internationales. Un sommaire des examens documentaires n'a pas été inclus mais peut être obtenu sur demande.

En 1999, Statistique Canada a lancé l'Enquête sur les véhicules au Canada, parrainée par Transports Canada, afin de mesurer et de décrire l'utilisation des véhicules routiers au Canada. L'Enquête sur les véhicules au Canada donne des estimations trimestrielles et annuelles du kilométrage parcouru, par type de véhicule et selon des caractéristiques comme l'âge et le sexe du conducteur, la période de la journée et la saison. L'enquête inclut les petits véhicules de

promenade¹ (comme les voitures, les fourgonnettes et les camionnettes), les autobus et les camions, mais cet article n'examine que les statistiques qui se rapportent aux petits véhicules de promenade.

Cet article se sert des données de l'Enquête sur les véhicules au Canada pour l'année de référence 2000 afin d'expliquer les caractéristiques d'usage routier des groupes de jeunes conducteurs et de conducteurs vieillissants à l'échelle nationale. L'analyse visait à comparer les deux groupes d'intérêt selon l'âge au reste de la population. Les groupes de conducteurs sont précisément les suivants : les 24 ans et moins, les 25 à 54 ans, et les 55 ans et plus. L'étude a porté sur le moment auquel et la raison pour laquelle les conducteurs choisissent d'effectuer leurs déplacements et la manière dont la population de conducteurs se compare à l'ensemble de la population. Les caractéristiques des conducteurs ont été comparées aux Statistiques sur les collisions de la route au Canada, publiées par Transports Canada, comme moyen de mise en perspective des circonstances de conduite. Des statistiques détaillées sur les collisions et des totalisations spéciales peuvent être obtenues présentement jusqu'à l'année 1999. Cet article pourrait être mis à jour ultérieurement pour inclure les statistiques sur les collisions de 2000. Une liste de toutes les sources de données apparaît à l'Annexe A.

Analyse comparative des jeunes conducteurs et des conducteurs vieillissants

Toutes les données sur la distance parcourue proviennent de l'Enquête sur les véhicules au Canada, effectuée par la Division des transports de Statistique Canada. À l'heure actuelle, l'année de référence 2000 est la seule année complète d'information. Seules les données des véhicules légers apparaissent (véhicules dont le poids brut est inférieur à 4 500 kilogrammes).

¹ Véhicule dont le poids brut est de moins de 4 500 kilogrammes et qui ne sert pas d'autobus.

On a enregistré un total de tout juste plus de 281 milliards de véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules légers sur les routes du Canada au cours de l'an 2000². Ces véhicules ont parcouru en moyenne 17 000 kilomètres par année.

La population canadienne totale a augmenté de façon constante au cours des dix dernières années à un taux d'environ 1 % par année, atteignant plus de 30,8 millions en 2000. La population de 16 ans et plus a connu une croissance plus forte de l'ordre d'environ 1,3 % depuis 1991. Ce groupe démographique (personnes qui ont le droit de conduire) a constitué entre 78 et 80 % de la population canadienne totale depuis 1991³.

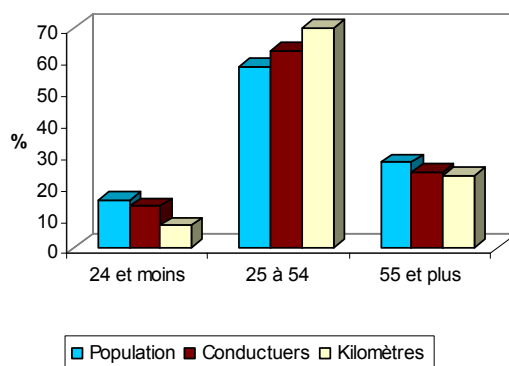
Il y avait en tout 20,6 millions de titulaires d'un permis de conduire au Canada en 2000, soit environ 67 % de la population totale⁴.

² Un véhicule-kilomètre est l'unité qui sert à mesurer la distance parcourue par un véhicule autorisé sur une route.

³ Statistiques sur la population tirées des Estimations de la population selon l'état matrimonial, le groupe d'âge et le sexe, Canada, provinces et territoires, CANSIM II, Tableau 051-0010, Statistique Canada.

⁴ Nombre de titulaires de permis de conduire selon l'âge et le sexe, Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2000, Transports Canada.

Graphique 1: Pourcentage de la population, de titulaires d'un permis de conduire et de kilomètres parcourus



La population et les conducteurs ont suivi un modèle plus semblable que les kilomètres parcourus

La population totale et le nombre de conducteurs de 55 ans et plus était presque le double de ceux âgés de 16 à 24 ans. Toutefois le groupe le plus âgé a parcouru plus de trois fois la distance des conducteurs plus jeunes. Le groupe plus âgé constituait 27 % de la population totale de 16 ans et plus, tandis que les personnes de 16 à 24 ans comptaient pour 15 % de cette population.

De la même façon, pour les données sur les permis, les conducteurs plus âgés avaient près du double de la part des permis (24 %) par comparaison avec les conducteurs plus jeunes qui accaparaient 13 % des permis au total. Par contraste, les personnes âgées de 55 ans et plus ont parcouru près de 23 % du total de 281 milliards de

kilomètres parcourus, par opposition au groupe d'âge plus jeune qui n'a parcouru que 7 % du total des kilomètres.

Les hommes dominent chaque groupe d'âge de conducteurs

À l'exception de la répartition démographique du groupe des 55 ans et plus, les hommes dominent chaque groupe d'âge pour les titulaires d'un permis de conduire, les kilomètres parcourus et les collisions. La plus forte proportion de conducteurs masculins au sein d'un groupe d'âge se trouve dans le groupe le plus vieux, où le nombre de conductrices est considérablement plus faible. Pour ce qui est des permis de conduire, ce groupe d'âge favorisait les conducteurs dans une proportion de 56 %, pourcentage le plus élevé tous groupes confondus. Cela, en dépit du fait que les femmes de 55 ans et plus constituent 55 % de la population totale du groupe.

Les statistiques sur les collisions comparées entre les groupes d'âge suivent des modèles semblables à ceux des données sur les permis. Les hommes dominent tous les groupes d'âge avec le plus fort pourcentage réparti dans la catégorie d'âge la plus vieille. Près de 59 % des conducteurs du groupe d'âge le plus vieux impliqués dans des collisions étaient des hommes. Encore une fois, il s'agissait du plus fort pourcentage de tous les groupes d'âge.

Au cours des dix dernières années, on relève une moyenne 156 000 collisions chaque année sur les routes du Canada⁵. Les statistiques sur les collisions utilisées dans cet article incluent les collisions où au moins une personne a été blessée ou tuée et où au moins un des véhicules en cause était un véhicule léger⁶.

⁵ Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, Transports Canada, 1991 – 1999.

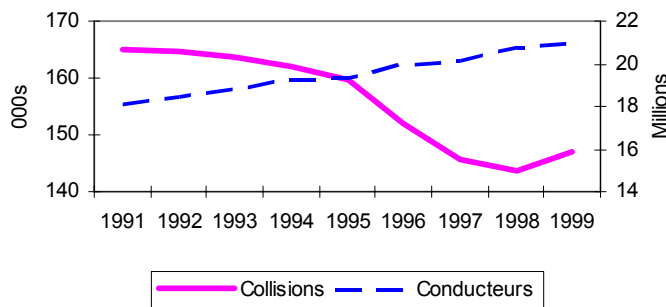
⁶ Les véhicules légers incluent les voitures particulières et les camions de moins de 4 536 kilogrammes.

En 1999, il y a eu en tout 147 000 collisions impliquant près de 237 000 conducteurs au Canada⁷.

Les collisions prennent une orientation opposée par rapport à la population et aux conducteurs

Contrairement aux statistiques de la population et des permis, les collisions suivent un modèle différent. Alors que la population a augmenté, nous avons vu le nombre de titulaires d'un permis de conduire augmenter également. Tel ne fut pas le cas avec les collisions. Alors que la population et les titulaires d'un permis de conduire ont augmenté au cours des dix dernières années, les collisions ont diminué. Cela peut être le résultat de l'accroissement des règlements relatifs à la sécurité, de l'apprentissage imposé aux conducteurs plus jeunes, de l'amélioration des dispositifs de sécurité des véhicules (freins antiblocages, coussins gonflables, etc.) et de la sévérité des lois sur la conduite en état d'ébriété.

Graphique 2: Nombre de collisions et de titulaires d'un permis de conduire, 1991-1999



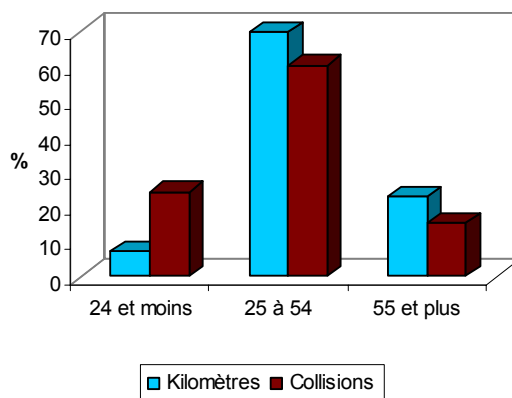
⁷ Ce qui exclut les conducteurs dont l'âge n'est pas établi.

Davantage de conducteurs plus jeunes impliqués dans des collisions

Les données sur la population et les permis de conduire favorisent les conducteurs plus vieux dans une proportion de presque 2 pour 1 par rapport aux conducteurs plus jeunes. Pour ce qui est des collisions, toutefois, le modèle a été inversé. On relève 50 % de plus de conducteurs plus jeunes impliqués dans des collisions que de conducteurs plus vieux⁸; pourtant le groupe des 55 ans et plus a parcouru plus que trois fois les kilomètres des conducteurs plus jeunes. Les conducteurs du groupe plus jeune constituent le seul groupe d'âge qui compte un pourcentage de collisions plus élevé que le pourcentage de distance parcourue lors de comparaisons aux chiffres totaux.

⁸ Les données des collisions selon l'âge incluent tous les chauffeurs de véhicules légers dans la mesure où au moins une personne (conducteur, passager ou piéton) dans la collision était blessée ou tuée. Les conducteurs de différents types de véhicules, comme les camions lourds, sont exclus de ces statistiques sur les collisions.

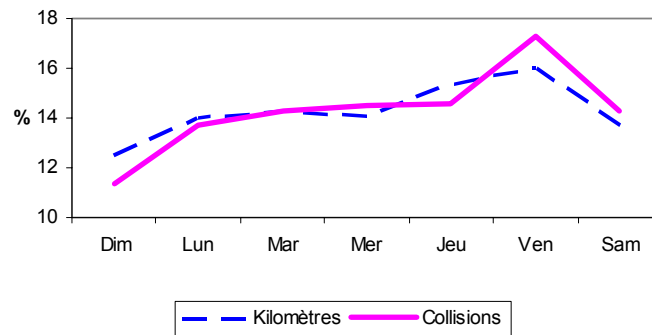
Graphique 3: Pourcentage de kilomètres parcourus et de conducteurs impliqués dans des collisions selon le groupe d'âge



Le vendredi demeure le jour où la circulation et les collisions dominent

Le vendredi, jour de la semaine le plus chargé quant à la distance parcourue, est également le jour de la semaine où se produit le plus fort pourcentage de collisions routières. Le volume pourrait avoir un effet direct sur le nombre de collisions. Toutefois, le nombre de collisions le vendredi comptait pour un pourcentage légèrement supérieur au pourcentage de distance parcourue. Le reste de la semaine, les collisions et les kilomètres parcourus suivaient une tendance presque identique.

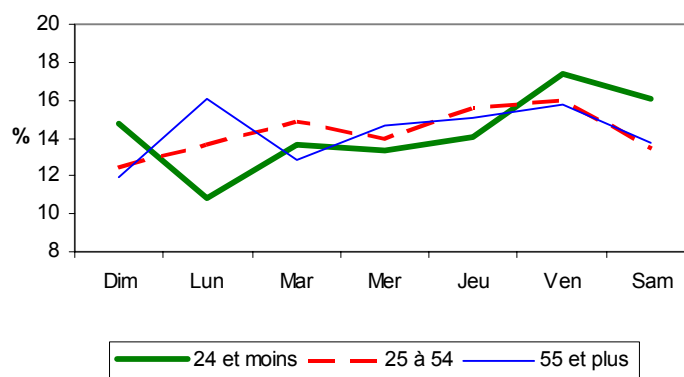
Graphique 4: Pourcentage de kilomètres parcourus et de collisions selon le jour de la semaine



Les conducteurs plus jeunes conduisent davantage la fin de semaine que les conducteurs plus vieux

La majeure partie de la distance parcourue par le groupe d'âge plus jeune a lieu la fin de semaine (le vendredi, samedi et dimanche, à 48 %). Les trois jours de conduite les plus occupés pour les personnes de 55 ans et plus étaient le mercredi, jeudi et vendredi (à 45 %). Le taux de conduite le plus faible pour le groupe d'âge plus jeune est le lundi (à 11 %). Fait intéressant, il s'agissait justement de la même journée au cours de laquelle le groupe d'âge plus vieux enregistrerait le plus fort pourcentage de conduite en matière de distance (à 16 %). La deuxième journée en importance pour la distance parcourue chez le groupe d'âge plus vieux tombait également le vendredi, journée la plus occupée de la semaine.

Graphique 5: Pourcentage de kilomètres parcourus selon le groupe d'âge et le jour de la semaine, 2000



Les collisions impliquant des conducteurs plus jeunes ont pris une orientation opposée

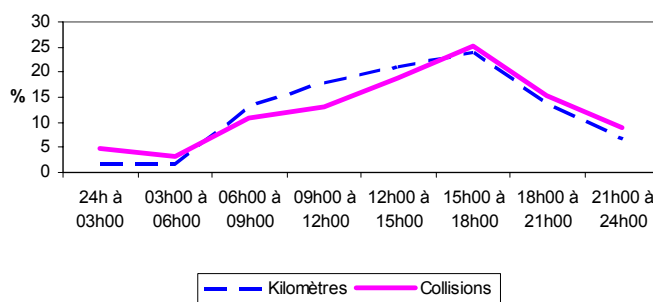
Les conducteurs plus jeunes ont été impliqués dans la plupart de leurs collisions (à 46 %) au cours de la fin de semaine (le vendredi, samedi et dimanche) tandis que les conducteurs plus vieux suivaient un modèle semblable à celui des 25 à 54 ans, pour qui les collisions (à 41 %) étaient moins fréquentes au cours des trois mêmes journées.

Les pourcentages les plus élevés de conduite et de collisions surviennent aux mêmes heures de la journée

Comme ce fut le cas avec la journée de la semaine, les collisions et la distance parcourue ont également suivi des modèles très semblables lorsqu'il s'agissait de l'heure de la journée. On s'attendait à ce que la plupart des accidents surviennent lorsque les niveaux de conduite étaient les plus élevés. Près du quart de la conduite et des collisions

en tout sont survenues entre 15 h et 18 h. La deuxième période la plus chargée, avec environ 20 % de distance parcourue et des collisions, était entre midi et 15 h.

Graphique 6: Pourcentage de kilomètres parcourus et de collisions selon l'heure de la journée



Les conducteurs plus jeunes suivent un modèle semblable à celui des 25 à 54 ans

L'heure à laquelle la distance parcourue par les conducteurs plus jeunes est la plus élevée suit un modèle semblable à celui des conducteurs de 25 à 54 ans. La majeure partie de la distance parcourue par les conducteurs plus jeunes survient entre midi et 18 h, période à laquelle les conducteurs plus jeunes ont eu justement la majeure partie de leurs collisions. Les conducteurs plus vieux, de leur côté, conduisent davantage entre 9 h et 15 h.

L'heure à laquelle les collisions sont survenues suit un modèle semblable pour tous les groupes d'âge

L'heure de la journée pendant laquelle les collisions ont eu lieu suit un modèle semblable pour tous les groupes d'âge. Comme pour le total des collisions, tous les conducteurs ont été impliqués dans la

majeure partie des collisions entre 15 h et 18 h, puis entre midi et 15 h. Le pourcentage le plus faible de tout groupe de conducteurs impliqués dans des collisions a lieu la nuit (entre 21 h et 6 h), période pendant laquelle le groupe d'âge le plus vieux n'a été impliqué que dans 7 % du temps. Il y a eu davantage de jeunes conducteurs impliqués dans des collisions au cours des heures tardives de la soirée et tôt en matinée que tout autre groupe d'âge (à 19 % entre 21 h et 3 h).

Graphique 7: Pourcentage de kilomètres parcourus selon l'heure de la journée et par groupe d'âge, 2000

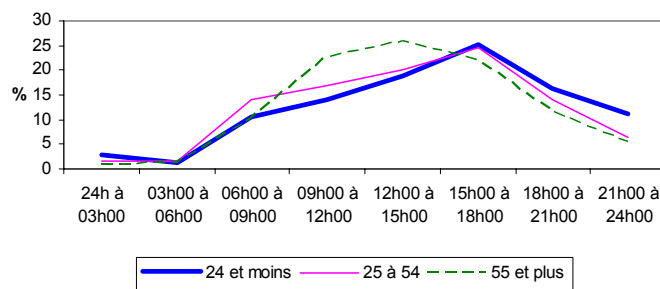


Tableau 1
Pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions
selon l'heure de la journée et par groupe d'âge, 1999

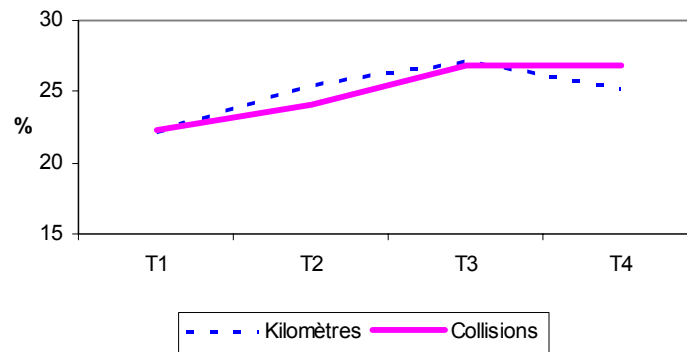
	16 - 24	25 - 54	55 et plus
		%	
24h à 03h00	7	3	1
03h00 à 06h00	4	2	1
06h00 à 09h00	9	13	8
09h00 à 12h00	9	13	20
12h00 à 15h00	17	19	26
15h00 à 18h00	25	27	28
18h00 à 21h00	17	15	12
21h00 à 24h00	12	7	5
Total	100	100	100

Les données saisonnières reflètent des modèles semblables entre les collisions et la conduite

Plus de 27 % du total des kilomètres parcourus l'ont été au troisième trimestre de l'année (juillet, août et septembre). Par ailleurs, la distance parcourue la plus faible a eu lieu lors du premier trimestre de l'année (janvier, février et mars) lorsque les Canadiens sont confrontés à des conditions météorologiques rigoureuses. Bien que le modèle soit assez semblable aux statistiques sur les collisions, on aurait pu s'attendre à ce que ces mêmes conditions météorologiques rigoureuses entraînent considérablement plus de collisions. Toutefois,

ce ne fut pas le cas. En fait, les collisions et les kilomètres parcourus au premier trimestre ont constitué dans les deux cas 22 % de leur total respectif. Bien qu'il y eut 22 % de plus de kilomètres parcourus au troisième trimestre par comparaison au premier trimestre, il y eut également 20 % de plus de collisions.

Graphique 8: Pourcentage de kilomètres parcourus et de collisions par trimestre



Les conducteurs plus jeunes et plus âgés suivent un modèle saisonnier semblable

Tous les groupes d'âge conduisent davantage lors des deuxième et troisième trimestres que lors des premier et quatrième trimestres, les groupes d'âge plus jeunes et plus âgés favorisant un peu plus les deuxième et troisième trimestres.

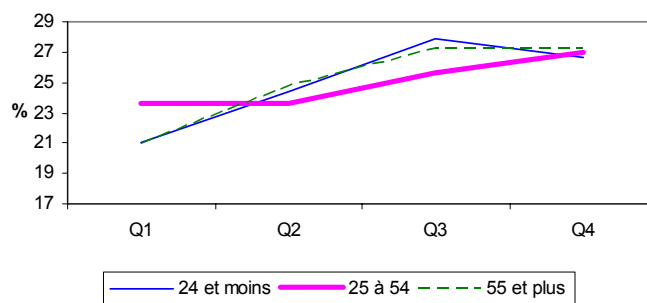
Tableau 2
Total des kilomètres parcourus par trimestre et par
groupe d'âge, 2000

	24 et moins	25 à 54	55 et plus	Total
		%		
T1	23	22	24	22
T2	26	25	26	25
T3	27	27	27	27
T4	24	26	23	25

Les collisions pour tous les groupes d'âge suivent un modèle saisonnier semblable

Le pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions suit un modèle semblable, entre groupes d'âge, à celui de la répartition annuelle. Certaines différences peuvent être perçues cependant aux premier et troisième trimestres. Au premier trimestre, il y avait moins de conducteurs plus jeunes et plus vieux impliqués dans des collisions que de conducteurs de 25 à 54 ans tandis que c'était l'inverse au troisième trimestre.

Graphique 9: Pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions par trimestre et par groupe d'âge, 1999



La majeure partie des kilomètres parcourus l'était pour se rendre au domicile

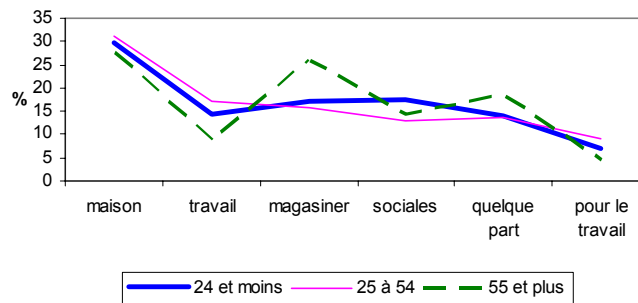
Plus de 30 % de la distance totale parcourue l'était pour retourner au domicile. Les déplacements pour aller faire des achats ou faire des courses arrivent en deuxième place avec 18 %, suivis des déplacements pour se rendre au travail avec 15 % de la distance totale parcourue.

Les conducteurs plus vieux conduisent davantage pour faire des achats et moins pour travailler

Le retour au domicile a constitué la destination principale de conduite chez tous les groupes d'âge, avec environ 30 % de leur distance parcourue respective. Les conducteurs plus jeunes suivent un modèle très semblable à celui des conducteurs de 25 à 54 ans, où les destinations de déplacement restantes sont réparties de façon plus égale. Toutefois, les conducteurs plus âgés conduisent davantage pour faire des achats et cela compte pour plus du quart de la distance qu'ils

parcourent. Chez les conducteurs plus vieux, cette destination égalait presque le retour au domicile.

Graphique 10: Pourcentage de kilomètres parcourus selon la destination de déplacement et par groupe d'âge, 2000



Conclusions

- Les conducteurs plus vieux conduisent davantage que les conducteurs plus jeunes, ce qui n'est pas surprenant étant donné que le groupe d'âge plus vieux compte pour près du double de la population et du nombre de titulaires d'un permis de conduire. Fait plus intéressant, bien que le groupe d'âge plus vieux conduise trois fois la distance du groupe d'âge plus jeune, il y a eu 50 % de plus de conducteurs plus jeunes impliqués dans des collisions.
- Alors que la population canadienne et le nombre de titulaires d'un permis de conduire ont augmenté de façon constante au cours de la dernière décennie, le nombre de collisions sur les routes du Canada a diminué.

- Les collisions et les véhicules-kilomètres ont suivi des modèles semblables, en dépit de l'augmentation des véhicules-kilomètres et de la diminution des collisions.
- Les hommes ont dominé tous les groupes d'âge pour le nombre de titulaires d'un permis de conduire, les collisions et la distance parcourue. Plus la population est âgée, plus les hommes dominent pour les permis, les collisions et plus particulièrement pour les kilomètres parcourus.
- La distance parcourue et le nombre de collisions ont suivi des modèles semblables selon le jour de la semaine et l'heure du jour. Le vendredi a été la journée la plus chargée de la semaine et les fins d'après-midi ont été les heures les plus occupées de la journée en matière de distance parcourue et de collisions.
- Les conducteurs plus jeunes ont conduit davantage les fins de semaine, le vendredi étant la journée la plus chargée, tandis que les conducteurs plus vieux conduisent davantage le lundi. Le vendredi est également la journée la plus chargée en matière de collisions, ce qui peut expliquer la forte proportion de conducteurs plus jeunes qui y sont impliqués.
- Pour ce qui est de la raison pour laquelle les gens conduisent, les conducteurs plus vieux conduisent davantage pour leurs achats et moins pour travailler que les conducteurs plus jeunes. Les conducteurs plus jeunes, comme la majorité de la population, conduisent davantage pour fins sociales et récréatives que pour le travail ou les achats.

Annexe A

Sources de données

1. Estimations de la population selon l'état matrimonial, le groupe d'âge et le sexe, Canada, provinces et territoires, données annuelles, 1991 – 2000, Division de la démographie, Statistique Canada, CANSIM II, Tableau : 051-0010.
2. Nombre de titulaires de permis de conduire selon l'âge et le sexe, Statistiques sur les collisions de la route au Canada, Transports Canada, 2000.
3. Statistiques sur les collisions de la route au Canada, Transports Canada, 1999.
4. Enquête sur les véhicules au Canada, Division des transports, Statistique Canada, 2000

Nota :

Les points de vue et opinions exprimés dans cet article sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement ceux de Statistique Canada. J'aimerais remercier John Ross, Wendy Christoff, Mike Fahey et Shannon Foley dont les commentaires, les corrections et les critiques m'ont été très utiles. J'aimerais également remercier la section des Statistiques sur les collisions de la route au Canada de Transports Canada pour leur aide et pour toutes les totalisations spéciales des statistiques sur les collisions utilisées dans cet article.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.

© Ministre de l'Industrie, 2002.

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme que ce soit ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du Marketing, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), Canada K1A 0T6.