

Communiqué

Pour publication immédiate
Le 18 avril 2007

L'analyse indique que la formation est une meilleure solution que l'interdiction des VTT

Fredericton, Nouveau-Brunswick – Depuis un an et demi, on a longuement débattu la question à savoir s'il était préférable d'interdire aux jeunes la conduite de véhicules hors route (VHR) approprié pour l'âge ou de laisser aux gouvernements le soin d'adopter une législation sur les exigences d'éducation, de formation et de surveillance obligatoire.

Il y avait autrefois très peu de données comparatives permettant de déterminer si une interdiction complète ou une formation prescrite par le gouvernement était la façon la plus efficace de traiter la question. Mais récemment, une analyse effectuée par Heiden Associates, une société conseil sur les aspects économiques et sécuritaires des produits, basée à Washington, est arrivée à la conclusion que la législation sur la sécurité pouvait avoir un impact considérable sur la réduction des blessures en VTT chez les jeunes de moins de 16 ans.

Qu'a donc suggéré la recherche préliminaire d'Heiden Associates ? En examinant les taux d'accidents mortels dans les trois États qui ont adopté la législation de sécurité pour réglementer l'utilisation des VTT par des enfants de moins de 16 ans, les résultats suivants ont été déterminés :

« Utilisant les données les plus récentes maintenant disponibles, le pourcentage des accidents mortels survenus dans le Kentucky impliquant des conducteurs de moins de 12 ans est passé de 26 à 7 % après l'adoption de la loi. » – une diminution de 73,07 %. « Cette proportion est passée de 55 à 19 % chez les personnes de moins de 16 ans. » – une diminution de 65,45 %. « Les deux résultats ont une signification statistique au degré de confiance de 95 %. »

« Dans le New Jersey, le pourcentage des accidents mortels dans l'État impliquant des conducteurs de moins de 14 ans est passé de 19 à 4 %. La réduction des accidents mortels impliquant des conducteurs de moins de 16 est passée de 31 à 12 %, avec une signification statistique au degré de confiance de 95 %. » Ces résultats correspondent à une diminution de 78,95 et 61,29 %, respectivement.

« Au Texas, le pourcentage des accidents mortels chez les conducteurs de moins de 14 ans est passé de 41 à 22 % après l'adoption de la loi. Les résultats du Texas ont aussi une signification statistique au degré de confiance de 95 %. » La réduction au Texas fut de l'ordre de 46,34 %.

Comment la loi a donc été rédigée pour arriver à des améliorations aussi importantes pour assurer la sécurité des jeunes ? Dans le Kentucky, la loi interdit à un enfant de moins de 16 ans de conduire un VTT d'une puissance supérieure à 90 cm³. La loi du New Jersey interdit à un enfant de moins de 14 ans la conduite d'un VTT sur les terres publiques et interdit à une personne de moins de 16 ans la conduite d'un VTT de plus de 90 cm³ sur les terres publiques. La loi du Texas exige une surveillance adulte de tous les conducteurs de VTT de moins de 14 ans.

L'an dernier, sous la pression extrême de la collectivité médicale et à l'encontre de l'avis des experts sur la sécurité, des parents et des conducteurs de VHR, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a adopté une loi interdisant aux jeunes de moins de 14 ans la conduite des VTT, sauf sur circuits fermés. Malheureusement, il n'existait pas de tels circuits fermés en Nouvelle-Écosse l'an dernier, ce qui nous indique qu'en vertu de la nouvelle loi entrée en vigueur depuis le printemps 2006 interdisant aux jeunes de moins de 14 ans la conduite d'un VTT, il serait raisonnable de supposer qu'aucune blessure attribuée aux VTT ne devrait être signalée pour ce groupe d'âge.

L'amélioration initiale de la sécurité des jeunes s'est avérée bien inférieure à ce que la collectivité médicale avait promis. Les résultats sont bien pires que ceux atteints par les trois États américains susmentionnés où les règlements de sécurité ont été adoptés. C'est là la preuve que la législation sur l'éducation et la sécurité, proposée par les parents et les experts de la sécurité, pourrait mener à une amélioration de la sécurité des jeunes si le gouvernement adoptait des règlements similaires.

La communauté médicale, les experts de la sécurité, les parents, les fédérations de conducteurs, les gouvernements et l'industrie visent tous le même objectif : assurer la plus grande sécurité et réduire considérablement les blessures et les accidents mortels. La question consiste à savoir comment y arriver et qu'elle serait la méthode la plus efficace et la plus raisonnable de l'atteindre.

Bien que d'autres recherches puissent être nécessaires, il semble clair que l'interdiction de conduite est moins efficace que l'éducation, la formation et la surveillance adulte. Les responsables de l'élaboration des politiques, en particulier, devraient prendre soin de ne pas sauter aux conclusions. Une recherche approfondie et impartiale est nécessaire pour arriver à ce qu'une législation raisonnable et équitable soit adoptée.

-30-

Pour de plus amples renseignements :
Jo-Anne Farquhar
Directrice des Communications
Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route (CVHR)
Sans frais 1-877-470-2288
jfarquhar@cohv.ca

