

## Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité

**Dans quelle mesure les jeunes conducteurs sont-ils (im)prudents ?**

**Pourquoi les jeunes conducteurs sont-ils davantage exposés au risque ?**

**Que faire pour améliorer la sécurité des jeunes conducteurs ?**

**Le système d'attribution du permis doit-il être modifié ?**

**Quelle est l'importance de la formation systématique ?**

**D'autres mesures sont-elles envisageables ?**

**Comment mettre en œuvre le changement ?**

**Pour plus d'informations**

**Références**

**Où nous contacter ?**

### Introduction

Les accidents de la route sont de loin la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans dans les pays industrialisés. Plus de 8 500 jeunes conducteurs meurent chaque année dans les 30 pays de l'OCDE. Ces jeunes conducteurs ne sont pas seulement un danger pour eux-mêmes. Ils constituent également un risque important pour leurs passagers et les autres usagers de la route.

Le taux de mortalité routière des conducteurs âgés de moins de 25 ans est à peu près deux fois plus élevé que celui des conducteurs plus âgés. Les jeunes conducteurs masculins sont particulièrement exposés et leur taux de mortalité est jusqu'à trois fois plus élevé que celui des jeunes conductrices.

Outre leur terrible coût humain, ces tragédies imposent aux sociétés un lourd fardeau financier. Une étude a chiffré à près d'un million d'euros le coût total d'un seul décès de la route.

Comment pareille situation peut-elle exister ? La réponse tient à la funeste combinaison de trois facteurs : l'âge, l'inexpérience et le sexe du conducteur. L'inexpérience joue pour tout conducteur novice, quel que soit son âge, mais le manque de maturité physique et émotionnelle des jeunes et leur style de vie sont des facteurs d'aggravation du risque. Les jeunes hommes, en particulier, sont une cause de risque routier en même temps qu'ils en sont les victimes.

Les pouvoirs publics ne disposent pas de baguette magique capable d'inculquer la prudence aux jeunes conducteurs du jour au lendemain, et il n'existe aucun raccourci pour acquérir de l'expérience. En revanche, certaines mesures peuvent aider à réduire les risques associés aux jeunes conducteurs. La présente édition de *Synthèses* examine les moyens d'améliorer la sécurité des jeunes conducteurs, tâche primordiale à laquelle les pouvoirs publics doivent s'atteler s'ils espèrent réduire l'impact global du transport routier sur la santé. ■

## Dans quelle mesure les jeunes conducteurs sont-ils (im)prudents ?

Les jeunes de moins de 25 ans en âge de conduire constituent environ le dixième de la population des pays de l'OCDE, mais représentent plus du quart des conducteurs tués sur les routes (voir graphique 1). En outre, ils ne font pas courir de danger qu'à eux-mêmes. Des études réalisées aux États-Unis et aux Pays-Bas indiquent que pour 10 jeunes conducteurs tués, 13 passagers ou autres usagers de la route meurent également dans les mêmes accidents.

Au niveau mondial, les données de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) montrent que les accidents de la route constituent la première cause de mortalité pour les hommes âgés de 15 à 29 ans et la seconde pour l'ensemble de la classe d'âges des 15-29 ans.

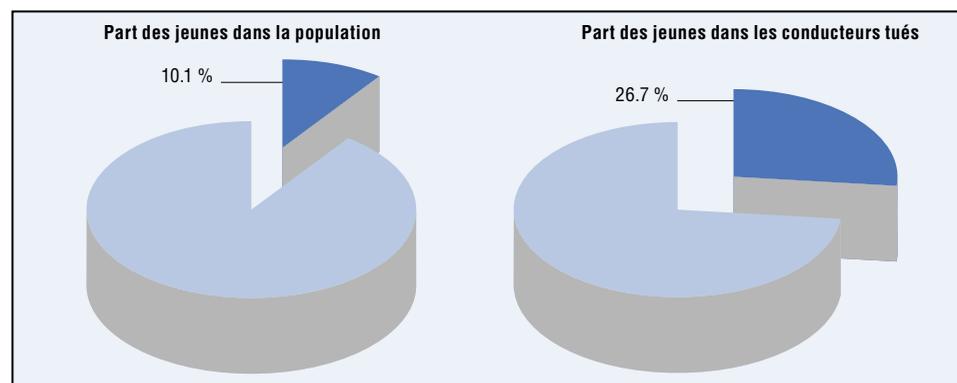
Même dans les pays où le bilan routier est globalement bon, de nombreux jeunes se tuent sur les routes – plus de 8 500 jeunes conducteurs meurent dans les pays de l'OCDE chaque année, et leurs taux de mortalité sont en général environ deux fois plus élevés que ceux des conducteurs plus âgés. Bien que la sécurité routière s'améliore de façon générale, le ratio entre les taux de mortalité des jeunes conducteurs et des conducteurs plus âgés ne s'est pas amélioré dans de nombreux pays, ce qui indique incontestablement la nécessité de prendre des mesures spécifiques pour s'attaquer au problème de la sécurité des jeunes sur les routes (voir graphique 2).

Les jeunes conducteurs masculins sont particulièrement exposés au risque. Leurs taux de mortalité sont jusqu'à trois fois supérieurs à ceux des jeunes conductrices. Pire encore, le risque auquel sont exposés les jeunes hommes au volant, par rapport à celui des conducteurs plus âgés, s'est en fait aggravé dans plusieurs pays au cours de la dernière décennie. Au Royaume-Uni, par exemple, le risque de mourir dans un accident était en 1994 un peu plus de 4.5 fois plus grand pour un jeune conducteur masculin que pour un conducteur âgé de 30 à 59 ans ; en 2002, il était 7 fois plus grand.

Les jeunes conducteurs sont fréquemment impliqués dans les accidents se produisant de nuit et/ou les week-ends et lorsqu'ils transportent des passagers jeunes eux aussi. De nombreux accidents sont dus à la vitesse et à la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Le non-port de la ceinture de sécurité est également un facteur clé dans les décès et les blessures. Les jeunes sont surreprésentés dans les accidents survenant en conduite seul, par perte de contrôle ou dans des situations où le conducteur coupe, en tournant, la trajectoire des véhicules venant en sens inverse.

Graphique 1.

**PARTS DES JEUNES DANS LES CONDUCTEURS TUÉS ET DANS LA POPULATION**  
Pays de l'OCDE, 2004



Note : On entend ici par « Jeunes » les personnes en âge de conduire de moins de 25 ans. Selon le système d'attribution du permis dans chaque pays, il peut s'agir de la tranche d'âges des 16-24 ans, 17-24 ans ou 18-24 ans.

Source : Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (IRTAD).

### Pourquoi les jeunes conducteurs sont-ils davantage exposés au risque ?

Outre leur énorme coût social, ces tragédies routières font peser un poids économique considérable sur les sociétés. Rien que pour les États-Unis, le coût des accidents impliquant des conducteurs âgés de 15 à 20 ans est estimé à 40 milliards de dollars par an. ■

La réponse à cette question tient à trois principaux facteurs : le manque d'expérience, l'âge et le sexe du conducteur.

La prudence au volant n'est pas innée ; elle s'acquiert. L'apprentissage de la prudence au volant exige du temps et nécessite une longue pratique. Progressivement, les tâches de conduite – changer de vitesse, regarder dans le rétroviseur, contrôler sa trajectoire, évaluer correctement les situations, réagir de manière appropriée, etc. – deviennent des automatismes. Toutefois, pour le conducteur novice, elles exigent un effort de concentration, qui se traduit par une charge mentale accrue susceptible de détourner une partie de son attention de la route.

L'acquisition d'une expérience suffisante revêt une importance primordiale pour remédier à la situation, car le risque d'accidents diminue considérablement lors d'une année de conduite non-accompagnée.

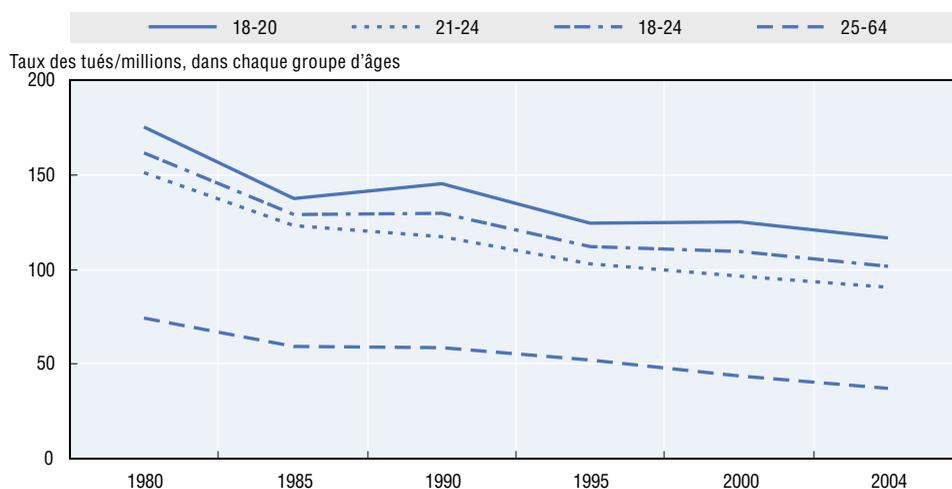
Cependant, l'âge à partir duquel les jeunes sont autorisés à conduire seul est également important. Plus il est bas, plus le taux d'accidents est élevé chez les conducteurs novices. Les jeunes n'ont pas encore atteint la maturité physique et émotionnelle et sont par conséquent moins en mesure d'évaluer les risques que les conducteurs plus âgés. Des recherches récentes indiquent que le développement des parties du cerveau responsables de l'inhibition des impulsions et de la pondération des conséquences des décisions pourrait se poursuivre largement après l'adolescence. La jeunesse est également une période de la vie où l'on teste ses limites, où l'on affirme son indépendance, en même temps que l'on mène en général une vie sociale intense, ce qui va de pair avec des sorties nocturnes et les week-ends, souvent en compagnie de passagers du même âge. Les jeunes peuvent être enclins à la fanfaronnade, sensibles aux pressions de leurs pairs et avoir une propension à conduire trop vite ou sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Les jeunes hommes conduisent plus que les jeunes femmes et devraient théoriquement acquérir leur expérience plus rapidement, mais ils ont en fait plus d'accidents mortels par kilomètre parcouru (voir graphique 3). Cela peut s'expliquer par le fait que les jeunes hommes ont en général une plus grande

Graphique 2.

### TAUX DE CONDUCTEURS TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS POUR DIFFÉRENTS GROUPES D'ÂGES

Autriche, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suède, Suisse et États-Unis



Source : IRTAD.

propension à la prise de risques, à la recherche de sensations fortes, à la vitesse et au comportement antisocial que les jeunes femmes. Ils sont également plus susceptibles de surestimer leurs aptitudes à la conduite et plus sensibles à l'influence de leurs amis.

Tous ces facteurs contribuent à l'aggravation du risque des jeunes conducteurs. Toutefois, certains jeunes sont plus exposés au risque que d'autres, notamment selon leur type de personnalité. Les normes sociales, en particulier la pression des pairs et l'accent mis sur la rébellion dans la culture de la jeunesse, peuvent affecter le style de conduite, tout comme les exemples donnés par les modèles auxquels les jeunes s'identifient. L'alcool, la drogue, la fatigue, les émotions et les distractions au volant (les téléphones portables, par exemple) sont autant de facteurs qui altèrent les capacités de conduite. De plus, les jeunes n'ont parfois les moyens de s'offrir qu'un véhicule plutôt ancien, dont l'équipement de sécurité est souvent moins élaboré.

En résumé, les niveaux de risque élevés auxquels sont exposés les jeunes conducteurs sont le produit à la fois des caractéristiques propres de ces derniers et de l'environnement dans lequel ils évoluent. ■

### Que faire pour améliorer la sécurité des jeunes conducteurs ?

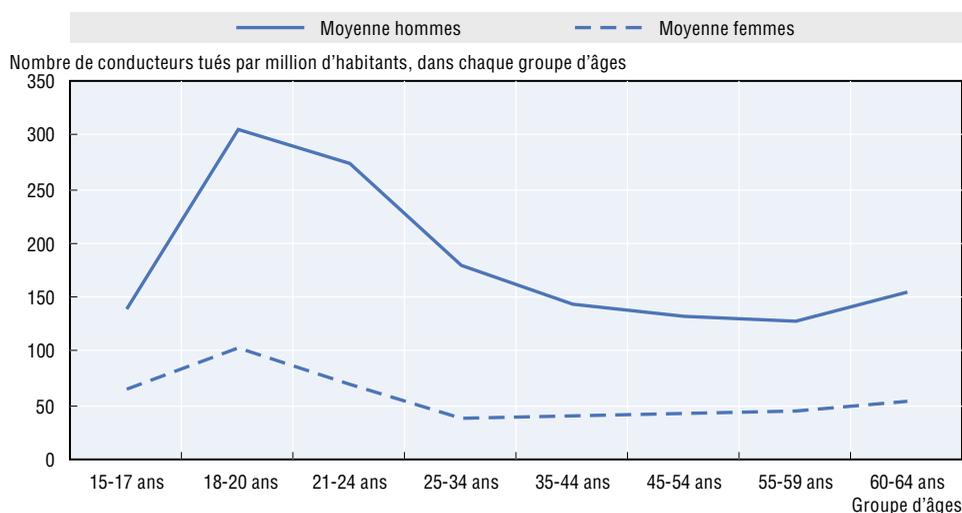
La plupart des jeunes conducteurs, hommes ou femmes, ne sont pas délibérément imprudents. Toutefois, dans leur recherche de moyens pour réduire le risque de ce groupe, les pouvoirs publics sont confrontés à un paradoxe : d'une part, les jeunes doivent acquérir de l'expérience pour améliorer leur sécurité de conduite, mais d'autre part, c'est précisément ce processus d'acquisition de l'expérience sur la route après l'obtention du permis de conduire seul qui les expose au risque, et d'autres avec eux.

Il importe aussi d'éviter que la conduite d'un véhicule soit soumise à des contraintes trop rigoureuses risquant d'empêcher les jeunes de se déplacer en voiture pour leurs études, leur travail ou leur vie sociale. S'ils estiment que les pouvoirs publics les pénalisent injustement, les jeunes n'accepteront pas les mesures prises. Et s'il devient trop difficile ou trop coûteux de conduire une voiture, ils pourraient bien opter pour des formes de transport comportant des risques plus importants, comme les deux-roues motorisés.

Il existe néanmoins des mesures que les pouvoirs publics peuvent mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des jeunes conducteurs, que ce soit l'allongement

#### Graphique 3.

**NOMBRE DE TUÉS DE LA ROUTE, PAR MILLION D'HABITANTS, SELON LE SEXE ET L'ÂGE**  
Divers pays de l'OCDE, 2003



Source : IRTAD.

de la durée de pratique avant d'accéder à la conduite seul, ou l'utilisation plus systématique des nouvelles technologies. Il n'existe toutefois pas de solution unique, car la réduction des risques des jeunes conducteurs passe par une stratégie concertée faisant intervenir un large éventail d'acteurs – les parents, le législateur et, bien sûr, les jeunes conducteurs eux-mêmes. Les mesures ne donneront des résultats que si le public et les responsables politiques admettent la gravité du problème et la nécessité d'agir.

Une première mesure clé consiste à assurer un niveau général de sécurité routière aussi élevé que possible. On peut s'attendre à ce que les jeunes profitent largement de ces mesures générales, en particulier dans les pays où le bilan de la sécurité routière est relativement mauvais. Mais cela ne suffit pas. Il est également essentiel de résoudre le problème spécifique des jeunes conducteurs novices. ■

### Le système d'attribution du permis doit-il être modifié ?

Le processus d'obtention du permis de conduire présente en lui-même des possibilités importantes de réduction du risque. Plus une personne commence jeune à conduire seule sans restrictions, plus elle risque d'être impliquée dans un accident mortel, surtout avant l'âge de 18 ans. Il est par conséquent extrêmement important de fixer un âge minimum approprié pour la conduite en solo sans restrictions. Les administrations doivent résister à toute pression visant à abaisser l'âge actuel d'obtention du permis et ne pas perdre de vue que le relèvement de l'âge auquel il est permis de conduire seul se traduirait par une réduction de la mortalité routière. Les conditions applicables à la conduite de motocyclettes et de mobylettes devraient être aussi rigoureuses afin d'éviter un déplacement vers des formes de transport moins sûres.

Cela a déjà été dit plus haut, la prudence au volant n'est pas innée ; elle s'acquiert. Il faut donc que le futur conducteur accumule une solide expérience dans des conditions où le risque est réduit avant de pouvoir conduire seul sans restrictions. Une longue pratique de la conduite accompagnée avant la délivrance du permis de conduire seul, dans diverses situations de conduite, permettra de réduire le nombre de décès. S'il est recommandé, quelque soit le système de délivrance du permis, d'y consacrer au moins 50 heures, en Suède, l'expérience a montré qu'en portant la durée de cette pratique à 120 heures, on a pu réduire d'environ 40 % le nombre d'accidents enregistré dans les deux années suivant l'obtention du permis.

Étant donné que la première année de conduite en solo est connue pour être la plus dangereuse, les pouvoirs publics pourraient appliquer des restrictions spéciales au cours de cette période pour protéger les jeunes conducteurs novices. Il faudrait imposer des limites spéciales pour le taux d'alcoolémie – un maximum de 0.2 g/l – aux conducteurs novices, étant donné que les jeunes conducteurs se montrent plus sensibles aux effets de l'alcool que les conducteurs plus âgés. De plus, l'expérience de divers pays indique que l'on peut réduire de beaucoup les risques en limitant la conduite en compagnie de passagers jeunes et/ou de nuit jusqu'à ce que les conducteurs aient acquis l'expérience voulue. ■

### Quelle est l'importance de la formation systématique ?

La formation systématique sous la supervision d'un instructeur qualifié, bien qu'elle soit obligatoire dans de nombreux systèmes, ne s'est en général pas révélée efficace pour réduire le risque d'accident après l'obtention du permis.

Cela ne veut pas dire pour autant que cette formation soit inutile. Toutefois, les méthodes de formation classiques visent essentiellement à former des conducteurs techniquement compétents et capables de réussir l'épreuve de conduite. Pour former des conducteurs prudents, il faudrait mettre l'accent sur l'autoévaluation et sur la compréhension des facteurs qui contribuent au risque. ■

### D'autres mesures sont-elles envisageables ?

Ces mesures permettraient d'agir sur certains des facteurs connus qui contribuent aux accidents des jeunes conducteurs novices, mais elles ne produiront des résultats que si elles sont associées à des sanctions qui dissuadent véritablement les jeunes d'enfreindre les règles.

Les conducteurs novices devraient être soumis à une période probatoire au cours de laquelle ils risquent de perdre leur permis et/ou de devoir suivre une formation complémentaire s'ils ne respectent pas le Code de la route ou les conditions liées à l'obtention du permis. Dans le cadre d'un système de permis à points, le seuil de révocation du permis pourrait être abaissé pour les conducteurs novices.

Cependant, il est souvent difficile de cibler les sanctions sur les jeunes conducteurs novices. Il est plus efficace de veiller à une application générale rigoureuse des règles, tout en ciblant les infractions où les jeunes – et en particulier les jeunes hommes – sont particulièrement surreprésentés : alcool au volant, vitesse, conduite sous l'influence de drogues ou non-utilisation de la ceinture de sécurité. Les opérations de contrôle-sanction pourraient parfois viser spécifiquement des endroits de forte activité des jeunes, par exemple les routes à proximité des quartiers de divertissement.

Les nouvelles technologies, comme les « boîtes noires » qui enregistrent les données de conduite d'un véhicule, les éthylotests antidémarrage, qui vérifient le taux d'alcoolémie du conducteur avant que le moteur puisse démarrer, ou les régulateurs de vitesse peuvent être utiles. Il reste toutefois à poursuivre les recherches sur les meilleurs moyens d'utiliser ces nouvelles technologies dans l'intérêt des conducteurs jeunes et novices.

Il y a lieu également de se pencher sur la disponibilité des transports publics, les coûts d'utilisation d'un véhicule, l'accès à l'alcool et l'implantation des services intéressant les jeunes, autant de facteurs qui peuvent avoir un impact sur le risque. Les gouvernements peuvent en outre réduire le coût des mesures destinées à réduire le risque par la coopération internationale, en mettant en commun leurs recherches et les meilleures pratiques pour s'assurer que tous les pays atteignent le niveau de sécurité routière le plus élevé possible. C'est dans les pays non membres de l'OCDE que l'on peut prévoir le risque le plus important à l'avenir ; la coopération internationale aura un rôle important à jouer pour maîtriser cette situation.

Les campagnes de communication et de sensibilisation sont également importantes pour influencer les attitudes fondamentales qui exacerbent le risque. Elles devraient surtout s'adresser aux conducteurs inexpérimentés, aux groupes ayant un style de vie à haut risque et aux jeunes hommes. Les parents ont également un rôle important à jouer, étant donné que bon nombre des attitudes relatives à la sécurité se forment bien avant l'âge de conduire et sont très sensibles à l'influence des modèles auxquels le jeune s'identifie. ■

### Comment mettre en œuvre le changement ?

Si la gravité du problème des jeunes conducteurs est incontestable, cela ne veut pas dire que les mesures visant à y remédier seront nécessairement accueillies à bras ouverts. Il ne suffit pas en effet d'avoir établi une stratégie bien étayée ; les pouvoirs publics doivent également la communiquer efficacement. Les parties prenantes doivent être consultées, notamment les jeunes conducteurs, les parents, les employeurs, les instructeurs de conduite, les organismes d'examen, la police, les secteurs de la santé et de l'éducation, le secteur des assurances et les usagers de la route en général.

Enfin, les mesures préventives doivent être mises en œuvre graduellement et produire des résultats concrets à chaque étape. Elles ne doivent pas avoir d'impact inégal sur des secteurs moins favorisés de la société, et faire l'objet d'une évaluation et d'ajustements dès lors qu'elles ne produisent pas de résultats.

Certaines mesures peuvent être prises plus rapidement que d'autres, ou donner des résultats plus immédiats, et leurs coûts varieront. Les changements qui supposent de nouvelles dispositions législatives, notamment, demanderont beaucoup de temps à mettre en œuvre.

La première étape consiste à *sensibiliser davantage le public au problème*. Cela peut se faire dès maintenant à l'aide de campagnes de publicité qui encouragent les changements d'attitude et de comportement et renforcent la nécessité d'agir. L'association d'autres mesures préventives, en particulier les sanctions, aux stratégies de communication peut induire des changements d'attitude durable à l'égard du risque pour la sécurité.

Les pouvoirs publics peuvent également *prendre des mesures améliorant globalement la sécurité routière* qui agissent sur le risque des jeunes conducteurs. Cela comprend une législation appropriée et un dispositif de contrôle-sanction rigoureux du Code de la route, insistant sur les situations où le risque des jeunes conducteurs est particulièrement élevé : vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, non-port de la ceinture de sécurité. C'est un axe qui se prête à une action immédiate, sur la base des lois et règlements existants.

L'une des mesures les plus efficaces serait d'instaurer *l'obligation d'une longue pratique de la conduite accompagnée avant l'obtention du permis*.

Une autre possibilité prometteuse serait d'introduire des *restrictions protectrices pendant la période initiale de conduite en solo*, notamment l'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé à 0.2 g/l. La limitation de la conduite de nuit et/ou accompagnée de passagers devrait être envisagée. Là encore, il faudrait probablement légiférer, de sorte que la mise en œuvre ne serait pas immédiate. L'application de sanctions demeure fondamentale pour le succès de ces mesures.

Ces mesures seront vraisemblablement impopulaires auprès des jeunes conducteurs eux-mêmes, bien qu'une stratégie de communication efficace puisse révéler une adhésion importante de la société en général.

L'application des mesures ne sera vraiment efficace que si elle est assortie de répercussions sensibles en cas d'infraction au Code de la route. *Pour dissuader efficacement les comportements inappropriés au volant*, il faudrait imposer des périodes probatoires au conducteur novice pendant laquelle il peut perdre son permis ou être soumis à une formation complémentaire obligatoire. Encore là, ce sont des mesures qui pourraient exiger de nouvelles dispositions législatives mais qui n'entraîneraient pas de coût additionnel important. Les primes d'assurance automobile pourraient être utilisées pour encourager davantage les jeunes conducteurs à éviter l'imprudence au volant.

Les autorités pourraient également *améliorer les modalités de formation et de test des conducteurs*, dont l'objectif devrait être de former des conducteurs prudents, ce qui suppose que l'on amène l'apprenti conducteur à prendre conscience de ses propres limites et à bien appréhender les facteurs de risque.

Il est important également de se pencher sur les aspects de sécurité routière des *décisions des pouvoirs publics qui ne sont pas directement liées à la sécurité routière*, en ce qui concerne la disponibilité et le coût des transports publics, les coûts d'utilisation d'un véhicule, la disponibilité de parcs de stationnement à proximité des écoles et des autres lieux fréquentés par les jeunes, l'accessibilité de l'alcool aux jeunes, et les implantations des bars et des discothèques.

L'utilisation des *solutions technologiques pour le contrôle et les sanctions, et pour l'aide au conducteur novice dans ses tâches de conduite*, est un autre axe d'action à plus long terme, étant donné qu'il fait intervenir la recherche et le développement. Les perspectives sont vastes, mais les gains effectifs à attendre de ces nouvelles technologies sont encore inconnus et la mise en œuvre de la technologie dans les

véhicules impliquera initialement de nouveaux coûts qui pourraient susciter des réticences chez les conducteurs et les constructeurs automobiles.

Une chose est claire cependant. Si les gouvernements veulent réduire l'impact de la sécurité routière sur la santé et la société, et notamment atteindre l'objectif que se sont fixé les ministres des pays de la CEMT de réduire de moitié le nombre de tués de la route entre 2000 et 2012, ils doivent s'attaquer au problème du risque des jeunes conducteurs, en particulier des jeunes hommes. ■

### Pour plus d'informations

Pour de plus amples renseignements sur les travaux de l'OCDE et de la Conférence européenne des ministres des transports sur la sécurité routière, merci de contacter M. John White, tél. : (33) 1 45 24 95 96, [john.white@oecd.org](mailto:john.white@oecd.org), ou M. Colin Stacey, tél. : (33) 1 45 24 95 98, [colin.stacey@oecd.org](mailto:colin.stacey@oecd.org).

### Références

OCDE/CEMT (2006), **Jeunes conducteurs : la voie de sécurité**. ISBN 92-821-1334-5, € 75, 260 p.

OCDE/CEMT (2006), **La Gestion de la Vitesse**, ISBN 92-821-0379-X, € 75, 290 p.

Voir également [www.oecd.org/transport](http://www.oecd.org/transport); [www.cemt.org/indexfr.htm](http://www.cemt.org/indexfr.htm) et [www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/indexfr.htm](http://www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/indexfr.htm).

---

Les publications de l'OCDE sont en vente sur notre librairie en ligne :  
[www.oecd.org/librairie](http://www.oecd.org/librairie)

Les publications et les bases de données statistiques de l'OCDE sont aussi disponibles sur notre bibliothèque en ligne : [www.SourceOCDE.org](http://www.SourceOCDE.org)

---

### Où nous contacter ?

#### SIÈGE DE L'OCDE DE PARIS

2, rue André-Pascal  
75775 PARIS Cedex 16  
Tél. : (33) 01 45 24 81 67  
Fax : (33) 01 45 24 19 50  
E-mail : [sales@oecd.org](mailto:sales@oecd.org)  
Internet : [www.oecd.org](http://www.oecd.org)

#### ALLEMAGNE

Centre de l'OCDE de Berlin  
Schumannstrasse 10  
D-10117 BERLIN  
Tél. : (49-30) 288 8353  
Fax : (49-30) 288 83545  
E-mail :  
[berlin.contact@oecd.org](mailto:berlin.contact@oecd.org)  
Internet : [www.oecd.org/deutschland](http://www.oecd.org/deutschland)

#### ÉTATS-UNIS

Centre de l'OCDE  
de Washington  
2001 L Street N.W., Suite 650  
WASHINGTON DC 20036-4922  
Tél. : (1-202) 785 6323  
Fax : (1-202) 785 0350  
E-mail : [washington.contact@oecd.org](mailto:washington.contact@oecd.org)  
Internet : [www.oecdwash.org](http://www.oecdwash.org)  
Toll free : (1-800) 456 6323

#### JAPON

Centre de l'OCDE de Tokyo  
Nippon Press Center Bldg  
2-2-1 Uchisaiwaicho,  
Chiyoda-ku  
TOKYO 100-0011  
Tél. : (81-3) 5532 0021  
Fax : (81-3) 5532 0035  
E-mail : [center@oecdtokyo.org](mailto:center@oecdtokyo.org)  
Internet : [www.oecdtokyo.org](http://www.oecdtokyo.org)

#### MEXIQUE

Centre de l'OCDE du Mexique  
Av. Presidente Mazaryk 526  
Colonia: Polanco  
C.P. 11560 MEXICO, D.F.  
Tél. : (00 52 55) 9138 6233  
Fax : (00 52 55) 5280 0480  
E-mail :  
[mexico.contact@oecd.org](mailto:mexico.contact@oecd.org)  
Internet :  
[www.oecd.org/centrodemexico](http://www.oecd.org/centrodemexico)

Les Synthèses de l'OCDE sont préparées par la Division des relations publiques de la Direction des relations publiques et de la communication. Elles sont publiées sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE.