



ORGANISATION DE COOPÉRATION  
ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES



CONFÉRENCE EUROPÉENNE  
DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

# JEUNES CONDUCTEURS

## La voie de la sécurité



*Document de synthèse*





## **CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS**

En janvier 2004, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) ont fusionné leurs capacités de recherche sur les transports en créant le **Centre conjoint de recherche sur les transports**.

Le Centre est constitué de 50 pays membres à part entière de la région Asie-Pacifique, d'Europe et d'Amérique du Nord, y compris tous les membres de l'OCDE et de la CEMT.

Il a pour mandat de promouvoir le développement économique et de contribuer aux améliorations structurelles des économies de l'OCDE et de la CEMT par des programmes de recherche coopératifs sur les transports couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales dans un contexte économique, social, environnemental et institutionnel élargi.

Le rapport intitulé *Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité* est le produit de l'un des trois projets sur la sécurité routière actuellement menés par le Centre, les deux autres portant sur les *Cibles ambitieuses de sécurité routière* et sur la *Gestion de la vitesse*.

Pour plus de renseignements concernant le Centre conjoint OCDE/CEMT de recherche sur les transports, y compris l'intégralité de son programme d'activités de recherche et d'autres publications récentes, voir [www.cemt.org/JTRC/index.htm](http://www.cemt.org/JTRC/index.htm).

Pour en savoir plus au sujet du projet du Centre sur les jeunes conducteurs, voir [www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm](http://www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm).



## CONCLUSIONS PRINCIPALES

On trouvera ci-après une synthèse des principales conclusions du rapport du Centre conjoint OCDE/CEMT de recherche sur les transports intitulé *Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité*.

La forte surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents et les décès de la route constitue un grave problème de santé publique dont le coût humain, social et économique est inacceptable. En effet, les jeunes conducteurs représentent près de 27 % des conducteurs tués sur les routes des pays de l'OCDE, bien que leur groupe d'âge ne compte que pour 10 % environ de la population. Qui plus est, de 20 à 30 % du total des décès dus à des accidents de la circulation sont la conséquence de collisions impliquant des jeunes conducteurs.

Les taux de mortalité routière des jeunes conducteurs masculins sont jusqu'à trois fois plus élevés que ceux des jeunes conductrices, et demeurent même beaucoup plus élevés après correction pour tenir compte du taux d'exposition, supérieur chez les jeunes hommes. Dans certains pays, le risque des jeunes conducteurs masculins, comparé à celui des autres conducteurs, est en augmentation.

Le niveau élevé de risque propre aux jeunes conducteurs s'explique principalement par l'inexpérience, l'âge et le sexe. Le risque est aggravé par les circonstances dans lesquelles de nombreux jeunes conduisent – les jeunes, en particulier les jeunes hommes, sont en effet surreprésentés dans les accidents survenus à haute vitesse, la nuit, en compagnie de passagers du même âge, et dans les accidents liés à l'alcool ou à la non-utilisation des ceintures de sécurité.

Face à ce problème :

- C'est en améliorant la sécurité routière en général que l'on pourra réduire de beaucoup les risques liés aux jeunes conducteurs : cela nécessite une législation, ainsi que des moyens de contrôle-sanction et des normes efficaces, surtout face aux problèmes de la vitesse, de l'alcool, de l'usage de drogues et du défaut de port de la ceinture de sécurité.
- Tout relèvement de l'âge auquel il est autorisé de conduire seul une voiture se traduira, surtout avant l'âge de 18 ans, par une réduction du nombre d'accidents et de décès. Les conditions d'obtention du permis de conduire pour les deux roues motorisés devraient être suffisamment strictes pour éviter un report vers des modes de transport moins sûrs.
- Une longue pratique de la conduite accompagnée avant la délivrance du permis de conduire seul, dans divers contextes de conduite, permettra de réduire le nombre de décès. S'il est recommandable d'y consacrer au moins 50 heures avant le passage du permis, l'expérience a montré dans un pays qu'en portant la durée de cette pratique à 120 heures, le nombre d'accidents enregistré dans les deux années suivant l'obtention du permis avait diminué d'environ 40 %.
- L'exposition au risque, qui est particulièrement importante dans la période qui suit immédiatement l'obtention du permis de conduire seul, peut être atténuée par des restrictions protectrices progressivement levées au fur et à mesure que le conducteur novice acquiert de l'expérience, comme dans les systèmes d'octroi du permis « par étapes ». Le risque



d'accident augmente beaucoup plus rapidement avec chaque verre d'alcool consommé pour les jeunes conducteurs que pour les conducteurs plus âgés. Les jeunes conducteurs novices devraient donc être soumis à des restrictions spécifiques pour le taux d'alcoolémie, qui ne devrait pas dépasser 0.2 g/l. De plus, des restrictions initiales concernant la présence de passagers du même âge et/ou la conduite de nuit se sont également révélées efficaces pour réduire le risque et devraient être sérieusement envisagées.

- Les jeunes conducteurs débutants devraient être soumis à une période probatoire initiale pendant laquelle ils peuvent se voir sanctionner, en cas d'infraction ou de non-respect des conditions d'obtention du permis, par le retrait d'un nombre plus grande de points sur leur permis, assorti de répercussions concrètes telles que la révocation du permis.
- Le système de permis, y compris la formation des conducteurs et les épreuves auxquelles ils sont soumis, devrait avoir pour objectif fondamental de former des conducteurs prudents et techniquement compétents. Les conducteurs novices doivent mieux connaître les moyens de s'auto-évaluer et comprendre les facteurs de risque.
- La communication persuasive devrait être associée à d'autres mesures de prévention en vue de modifier les attitudes et de favoriser une meilleure appréhension du risque, sachant que le comportement en la matière se forme des années avant l'âge de conduire et qu'il est fortement influencé par celui des modèles d'identification.
- Certaines applications technologiques pourraient considérablement atténuer le risque pour les jeunes conducteurs, par exemple l'adaptation intelligente de la vitesse, le régulateur de vitesse adaptatif, le contrôle électronique de stabilité, la boîte noire, l'éthylotest antidémarrage et les cartes à puce. Des recherches plus poussées devraient être menées dans ce domaine, particulièrement en ce qui concerne les implications de ces applications pour les jeunes conducteurs.
- Des mesures ne concernant pas la sécurité routière, par exemple l'offre de transports publics à coût raisonnable et une réglementation sur l'accès à l'alcool, sont également susceptibles de réduire l'exposition au risque des jeunes conducteurs.
- Malgré leur utilité avérée pour sauver de nombreuses vies, les mesures de sécurité routière sont rarement populaires avant d'être mises en œuvre. Par conséquent, un fort engagement politique est indispensable pour relever le défi. Il faudra gagner l'adhésion du public en produisant des données concrètes étayées par de solides recherches, qui démontrent les coûts et les avantages de mesures préventives données, mais aussi de l'inaction.
- C'est dans les pays non membres de l'OCDE, y compris certains qui sont membres de la CEMT, qu'est à prévoir la plus forte croissance absolue du risque des jeunes conducteurs et du nombre de tués et de blessés dans cette catégorie. La coopération internationale peut permettre de réduire les coûts liés à la prise de conscience des problèmes des jeunes conducteurs et à l'élaboration de mesures préventives efficaces. Tous les pays doivent coopérer pour promouvoir les meilleures pratiques afin de réduire le risque à l'échelle internationale.

# DOCUMENT DE SYNTHÈSE

Ce document est un résumé du rapport intitulé *Les jeunes conducteurs : la voie de la sécurité*, publié en septembre 2006 par le Centre de Recherche des Transports de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Le rapport complet est le fruit de deux années de travaux collectifs ayant réuni les spécialistes du risque des jeunes conducteurs de divers pays de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) et de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Le projet s'est concentré sur les niveaux de risque élevés associés aux jeunes conducteurs de voitures particulières pouvant être qualifiés de conducteurs novices, et a porté à la fois sur les causes fondamentales et sur des pistes concrètes pour l'action. Les *jeunes* conducteurs sont définis comme étant des conducteurs de moins de 25 ans, sachant que l'âge minimum d'obtention du permis de conduire varie d'un pays à l'autre. On remarquera toutefois que de nombreuses mesures préventives proposées seraient pertinentes pour tous les conducteurs novices, quel que soit leur âge.

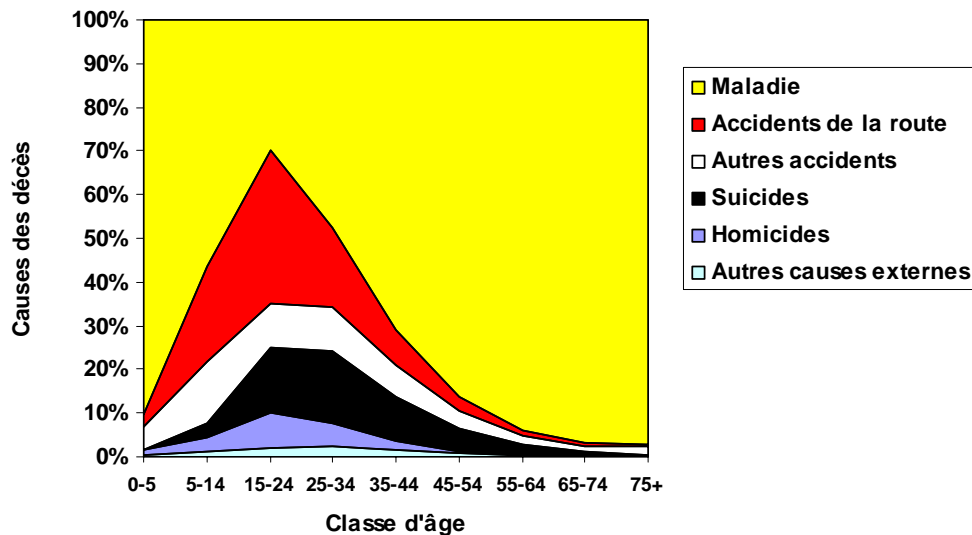
A l'échelle mondiale, les conducteurs âgés de 16 à 24 ans sont largement surreprésentés dans les statistiques des accidents de la route et des tués qui en résultent. Ils s'exposent et exposent leurs passagers et les autres usagers de la route à un risque accru, faisant peser un coût social et économique élevé sur les individus, les familles et la société.

Les Ministres de la CEMT se sont fixés pour objectif une réduction de 50% des décès liés à la route pour la période 2000-2012. Des engagements similaires ont été pris au sein de l'Union Européenne et par de nombreux gouvernements nationaux. En 2003, une résolution de l'Assemblée Générale des Nations Unies a reconnu le coût élevé des accidents de la circulation pour la santé dans le monde ; elle s'est traduite par la Collaboration sur la Sécurité Routière des Nations Unies, sous l'égide de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Aborder le problème du risque des jeunes conducteurs, et tout particulièrement des jeunes hommes, sera déterminant si l'on veut atteindre les objectifs ainsi fixés.

## **Quelle est la nature du problème ? Quels en sont les contours ?**

Les accidents de la circulation sont *la* grande cause principale des décès des 15-24 ans dans les pays de l'OCDE (voir Graphique 1).

Graphique 1.  
Cause des décès par groupe d'âge  
Pays de l'OCDE, Années les plus récentes disponibles



Source : Base de données sur la mortalité de l'Organisation Mondiale de la Santé (Année la plus récente disponible pour chaque pays).

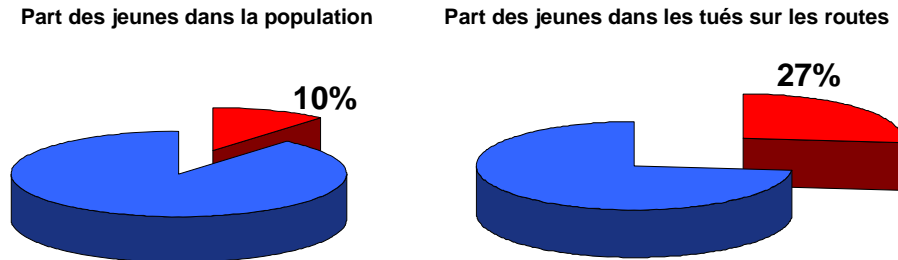
Note : Données les plus récentes pour les pays suivants : Australie (2001), Autriche (2002), Belgique (1997), République tchèque (2002), Danemark (1999), Finlande (2002), France (2000), Allemagne (2001), Grèce (2001), Hongrie (2002), Islande (2001), Irlande (2001), Italie (2001), Japon (2002), Pays-Bas (2003), Norvège (2001), Pologne (2002), Corée (2002), Luxembourg (2002), Espagne (2001), Suède (2001), Royaume-Uni (2002) et Etats-Unis (2000).

On estime que plus de 8 500 jeunes conducteurs de voitures particulières ont été tués dans les pays de l'OCDE en 2004<sup>1</sup>, dont près de 4 000 aux Etats-Unis, plus de 750 en Allemagne, 645 en France et plus de 300 au Japon comme en Espagne. Au sein de l'OCDE (voir Graphique 2), les jeunes conducteurs représentent typiquement à peu près 27% de tous les conducteurs tués, alors que la classe d'âge correspondante ne représente que 10% de la population.

<sup>1</sup> Chiffres du Groupe International sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD).



Graphique 2.  
**Proportion des jeunes dans le trafic  
Décès et Population  
Pays de l'OCDE, 2004**



Source : Base de données internationale des accidents de la route (IRTAD)

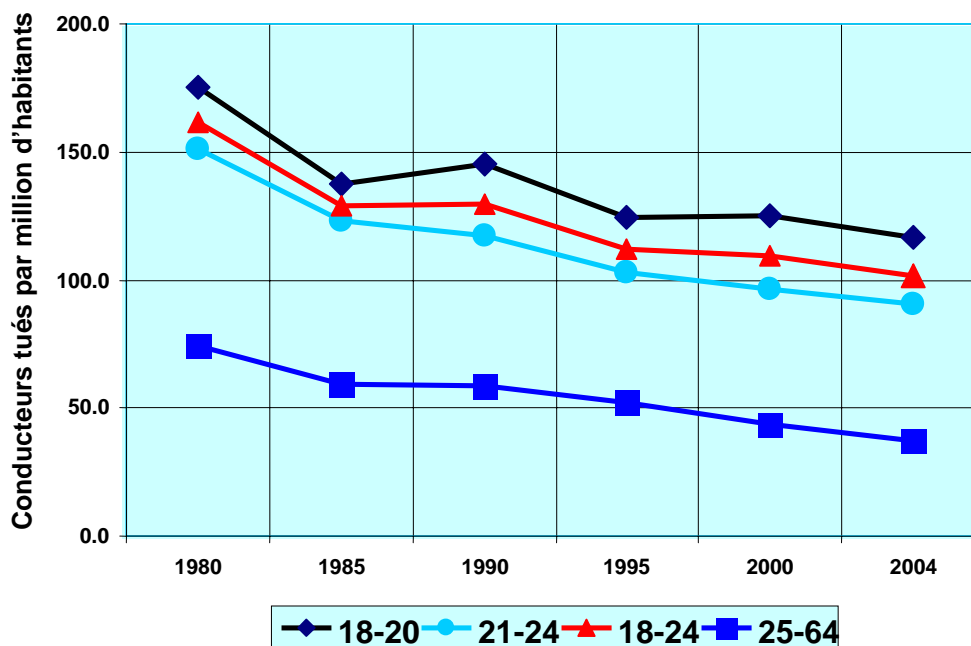
Note : Information non disponible pour certains pays de l'OCDE.

Par ailleurs, d'après les données des Etats-Unis et des Pays-Bas, on estime qu'à chaque jeune conducteur tué s'ajoute 1.3 tué supplémentaire, voire plus, victime du même accident (passager ou autre usager de la route). Les données nationales de différents pays indiquent que les accidents impliquant un jeune conducteur interviennent dans 20 à 30% de l'ensemble des tués de la route. En clair, les jeunes conducteurs jouent un rôle disproportionné dans le problème de santé publique général que constitue le risque en matière de sécurité routière.

Si l'on ne dispose généralement pas de données pour les pays non membres de l'OCDE, on supposera néanmoins que la situation de leurs jeunes conducteurs est analogue. Il en serait ainsi de certains pays de la CEMT pour lesquels le niveau global de sécurité routière est inférieur à celui de la plupart des pays membres de l'OCDE. Au niveau mondial, les données de l'OMS montrent que, en 2002, les accidents de la route ont constitué la seconde cause majeure de décès pour les 15-29 ans, et la première pour les jeunes garçons de cette même classe d'âge.

Les taux de mortalité des jeunes conducteurs novices ont diminué dans de nombreux pays au cours des dernières décennies (voir Graphique 3). Mais ces réductions reflètent les améliorations d'ensemble de la sécurité routière et les taux de mortalité des conducteurs de 18-24 ans restent typiquement plus du double de ceux des conducteurs plus âgés.

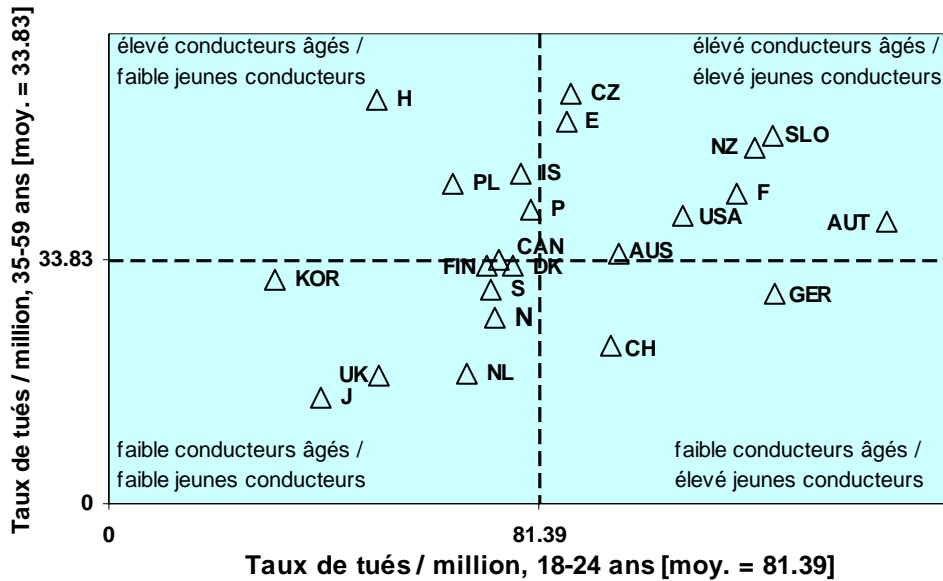
Graphique 3.  
**Conducteurs tués par million d'habitants pour les différents groupes d'âge**  
 Autriche, Grande Bretagne, Pays-Bas, Suède, Suisse, US



Source : IRTAD.

En d'autres termes, en dépit des améliorations globales obtenues en matière de sécurité routière, le problème spécifique du risque pour les jeunes conducteurs n'a pas été résolu. Toutefois, de manière générale, la situation des jeunes conducteurs novices est meilleure dans les pays où les niveaux de sécurité sont globalement supérieurs pour l'ensemble des conducteurs (voir Graphique 4).

Graphique 4.  
**Risque relatif – Conducteurs tués par million d’habitants  
 pour les groupes d’âge 18-24 et 35-59  
 Pays de l’OCDE, 2003**



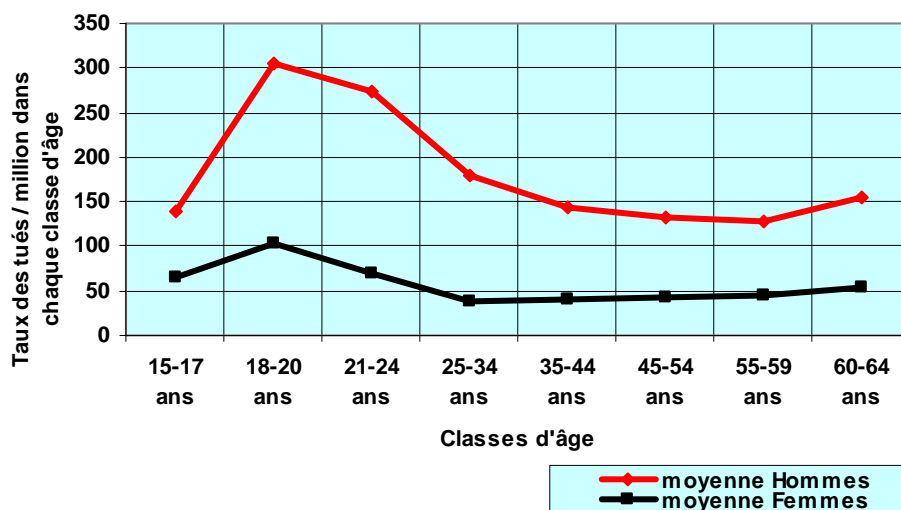
Source : IRTAD.

Note : Données de l’année 2003, sauf pour Australie (1999), Canada (2002), Hongrie (2002), Japon (2002) Espagne (2002) et valeur moyenne pour la période 1999-2003 pour l’Islande.

Abréviations utilisées dans le Graphique 4 : H : Hongrie, CZ : République tchèque, E : Espagne, SLO : Slovénie, NZ : Nouvelle Zélande, IS : Islande, PL : Pologne, F : France, P : Portugal, USA : Etats Unis d’Amérique, AUT : Autriche, AUS : Australie, CAN : Canada, FIN : Finlande, DK : Danemark, KOR : Corée, S : Suède, GER : Allemagne, N : Norvège, CH : Suisse, NL : Pays-Bas, UK : Royaume-Uni et J : Japon.

Les taux de mortalité des jeunes hommes sont systématiquement beaucoup plus élevés que ceux des jeunes femmes, dans un rapport de 3 à 1, voire plus (voir Graphique 5). Des différences importantes demeurent, y compris lorsqu’on prend en considération le fait que les hommes conduisent plus que les femmes. Qu’ils soient ajustés sur l’exposition ou non, les taux élevés de mortalité et de blessés pour les jeunes conducteurs novices hommes constituent un enjeu de santé publique majeur.

Graphique 5.  
Usagers de la route tués par million d'habitants  
par genre et par âge  
Différents pays de l'OCDE, 2003



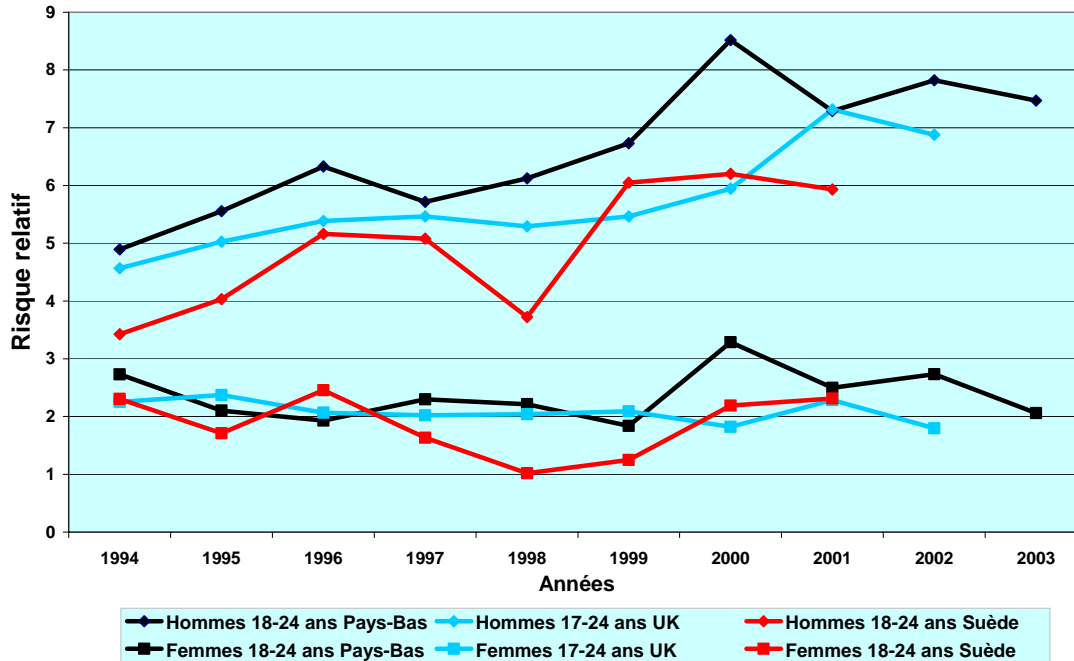
Source : IRTAD

Note : Données pour l'année 2003 pour les pays suivants : Autriche, Australie, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Islande, Japon, Corée, Pays-Bas, Nouvelle Zélande, Norvège, Pologne, Portugal, Slovénie, Suède, Suisse, Etats Unis et Royaume-Uni.

Les données des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suède (voir Graphique 6) ont montré que le risque relatif des jeunes conducteurs hommes, comparé à leurs aînés, a augmenté considérablement au cours des dix dernières années<sup>2</sup>. Les jeunes conductrices n'ont pas enregistré une telle évolution. Au Royaume-Uni, les jeunes hommes ont désormais un risque d'accident sept fois plus élevé que les conducteurs plus âgés alors qu'il était 4,5 fois plus élevé il y a 10 ans.

<sup>2</sup> La Figure 6 montre, pour chaque année, le nombre d'accidents mortels dans lesquels des jeunes conducteurs hommes et femmes ont été impliqués, par kilomètre parcouru, rapporté au nombre d'accidents mortels dans lesquels tous les conducteurs de 30 à 59 ans ont été impliqués, par kilomètre parcouru. Ainsi, lorsque le nombre est de 2 pour les jeunes conductrices dans un pays donné, ceci signifie que celles-ci, dans ce pays, risquent deux fois plus d'être impliquées dans un accident mortel par kilomètre parcouru que l'ensemble des conducteurs âgés de 30 à 59 ans de ce même pays.

Graphique 6.  
**Risque relatif d'implication des jeunes conducteurs  
dans une collision fatale, par genre, Over Time  
Pays-Bas, Suède, UK**



Les jeunes conducteurs sont fréquemment impliqués dans des accidents se produisant de nuit et/ou les week-ends, dans des accidents liés à la vitesse et lorsqu'ils transportent des passagers d'un âge voisin. L'alcool et le non-port de la ceinture de sécurité restent des facteurs clés dans les accidents des jeunes conducteurs, entraînant décès et blessures. La conduite sous l'emprise de stupéfiants, notamment le cannabis, augmente en particulier chez les jeunes hommes et devient particulièrement dangereuse lorsque ces stupéfiants sont associés à l'alcool ou lorsqu'il s'agit de consommation régulière. Les jeunes sont surreprésentés dans les accidents à véhicule seul, les accidents par perte de contrôle et les accidents dans lesquels le conducteur, dans une manœuvre de tourne-à-gauche, coupe la trajectoire des véhicules venant en sens inverse.

Outre l'énorme coût social que cela représente, les accidents de jeunes conducteurs font porter un poids économique excessif sur les sociétés. Rien que pour les Etats-Unis, le gouvernement estime que les accidents impliquant des conducteurs âgés de 15 à 20 ans ont coûté 40.8 milliards de dollars en 2002.

### Quels sont les facteurs clés derrière le problème ?

Pourquoi les jeunes conducteurs ont-ils tant d'accidents ? La réponse se résume en trois grandes axes : l'expérience, l'âge, le sexe. Le problème universel des jeunes conducteurs novices est l'inexpérience. La plupart des gens apprenant à conduire alors qu'ils sont jeunes, l'inexpérience explique une grande part des niveaux élevés de risque des jeunes conducteurs. En outre, une minorité de jeunes conducteurs ne parvient pas à gérer tout une série complexe de facteurs de risque supplémentaires, dont beaucoup sont liés à l'âge et au sexe, de sorte qu'ils sont impliqués dans un nombre encore plus disproportionné d'accidents mortels.

### *L'expérience*

En ce qui concerne les facteurs liés à l'expérience, l'apprentissage de la conduite prend du temps et nécessite une pratique considérable pour atteindre un niveau de compétence suffisant ; ceci vaut pour tout un chacun, pas uniquement pour les jeunes. Avec le temps, les tâches liées à la conduite -- changer de vitesse, regarder dans le rétroviseur, contrôler sa trajectoire, évaluer correctement les situations, réagir de manière appropriée etc. -- deviennent des automatismes. Mais pour le conducteur novice, ces tâches requièrent de l'attention et se traduisent par une charge mentale accrue, qui détourne une partie de l'attention qui devrait être consacrée à la route. De ce fait, l'attention des conducteurs novices est plus facilement surchargée, et leur capacité à accomplir plusieurs tâches en même temps est relativement insuffisante. Par ailleurs, les accidents graves étant des événements relativement rares, les nouveaux conducteurs n'ont pas cette espèce de retour d'expérience "négatif" qui pourrait les inciter à conduire plus prudemment alors même que leurs motivations peuvent être plutôt de parvenir aussi rapidement que possible à leur destination, ou encore la pression exercée par les pairs ou le désir de se mettre en valeur.

### *L'âge*

Les données montrent que le nombre d'accidents de conducteurs novices diminue avec l'âge d'obtention du permis de conduire (accès à la conduite non accompagnée), ce qui indique que l'âge joue un rôle dans les causes d'accidents. De fait, le manque de maturité physique et émotionnelle, de même que les styles de vie des jeunes, peuvent accroître le risque d'accident et leur gravité. Les jeunes sont typiquement dans une période de maturation rapide, dans laquelle ils testent les limites et affirment leur indépendance. Ils en sont à un stade où la vie sociale est souvent très intense, avec une forte activité de nuit et les week-ends, en groupe et quelquefois la présence d'alcool et/ou de drogues.

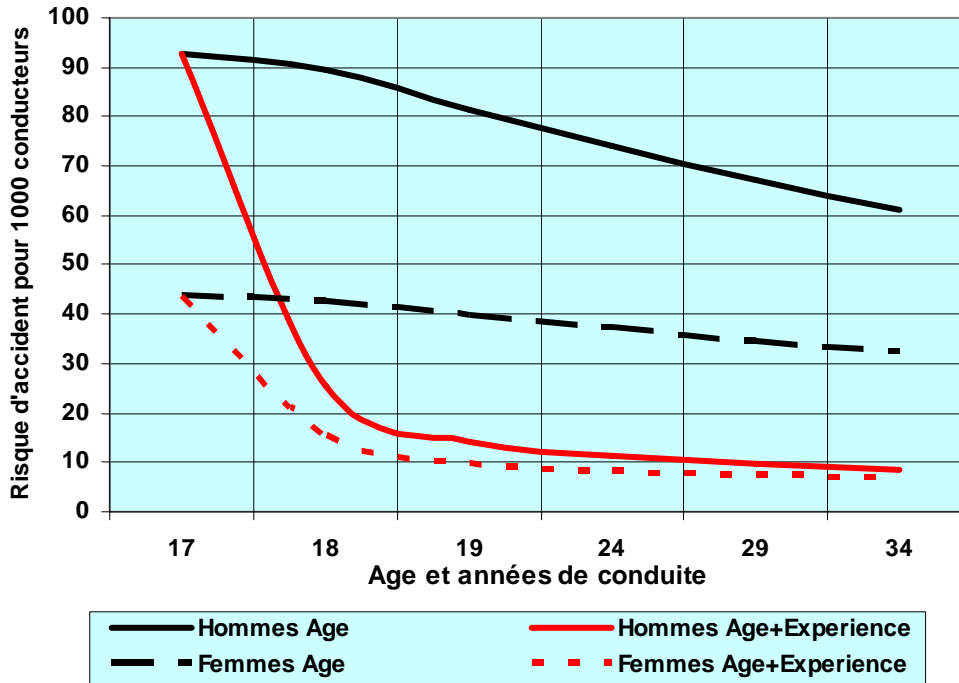
### *Le sexe*

Les jeunes hommes conduisent plus que les jeunes femmes et ont plus d'accidents mortels par kilomètre parcouru. En outre, les recherches ont montré qu'ils sont généralement plus enclins que les jeunes femmes à la prise de risque, à la recherche de sensations, aux excès de vitesse et aux comportements anti-sociaux. Ils ont également plus tendance à surestimer leurs capacités à conduire et sont plus sensibles à l'influence de leurs amis.

C'est précisément l'interaction des facteurs d'expérience et d'âge, renforcée par les différences de sexe, qui fait la spécificité de la situation des jeunes conducteurs en matière de risque, bien que l'expérience ait un impact général plus important sur la réduction du risque que l'âge. Le Graphique 7 montre les impacts conjugués de l'âge et de l'expérience, où les lignes noires représentent les risques d'accident des hommes et des femmes obtenant leur permis à chaque niveau d'âge différent, et les lignes rouges montrent la progression du risque d'accident des hommes et des femmes qui ont eu leur permis à 17 ans. Alors que les hommes ont plus d'accidents que les femmes quel que soit l'âge, l'impact du sexe est particulièrement fort chez les jeunes et accentue encore les effets négatifs à la fois de l'âge et de l'inexpérience.



Graphique 7.  
**Age, expérience et genre – Risque d'accident**  
**entre les nouveaux conducteurs hommes et femmes**  
**Grande Bretagne**



Les raisons pour lesquelles l'âge, le sexe et l'inexpérience se combinent de manière aussi destructrice chez certains jeunes sur la route et les raisons pour lesquelles certains jeunes sont plus exposés au risque que d'autres sont très complexes. Elles impliquent une multitude de facteurs croisés, incluant le développement physiologique et émotionnel, la personnalité, les normes sociales, le rôle des jeunes dans la société, la situation socio-économique des individus, l'altération des capacités, la tâche de conduite elle-même, et le style de conduite que les jeunes conducteurs novices adoptent fréquemment. Certaines personnalités sont particulièrement exposées à un risque d'accident élevé. Les normes sociales, incluant la pression des pairs et l'accent mis sur la rébellion dans la culture de la jeunesse, peuvent affecter le style de conduite, comme le font les exemples donnés par les modèles auxquels les jeunes s'identifient. L'alcool, la drogue, la fatigue, les émotions, les distractions au volant (avec les téléphones mobiles par exemple), sont autant de facteurs qui altèrent les capacités de conduite. Les considérations économiques font aussi que les jeunes conduisent dans certains cas des véhicules plus anciens, avec moins de dispositifs de sécurité. Par ailleurs, les recherches récentes ont montré que les parties du cerveau responsables du contrôle des impulsions et de l'évaluation des conséquences des décisions peuvent continuer à se développer bien au-delà de l'adolescence, ce qui a peut-être des conséquences sur le comportement au volant. Les différences de niveau de testostérone expliquent également en partie les divergences de comportement entre les jeunes garçons et les jeunes filles. Pour résumer, les niveaux de risque élevés des jeunes conducteurs sont le produit à la fois de ce qu'ils sont et de l'environnement dans lequel ils vivent.

Il est toutefois important de noter que, si les jeunes conducteurs constituent en soi un groupe à risque élevé, la plupart des jeunes conducteurs n'ont pas délibérément un comportement dangereux. Ceci vaut également pour les jeunes conducteurs hommes. S'il existe des profils types

de jeunes conducteurs à risque, les connaissances actuelles ne permettent pas d'identifier précisément des individus auxquels on appliquerait des mesures avant qu'ils n'adoptent une conduite dangereuse.

De ce fait, les décideurs se trouvent face à un problème complexe. Alors que les jeunes conducteurs novices doivent acquérir de l'expérience pour être plus en sécurité, le processus qui leur permet d'acquérir cette expérience les expose et expose les autres à un risque. Sans compter que la mobilité que procure la conduite ouvre à de nombreuses possibilités en matière sociale, économique et d'éducation. Les jeunes conducteurs ont beaucoup plus de risques que leurs aînés d'avoir un accident, et beaucoup d'entre eux en ont, mais une faible part seulement de ces accidents se solde par la mort ou des blessures graves. En gardant ceci à l'esprit, comment aborder le problème du risque des jeunes conducteurs sans limiter l'accès à l'expérience et à la mobilité et sans paraître pénaliser injustement les jeunes ou un sous-ensemble d'entre eux, tels les jeunes hommes ?

### **Quelles options en matière d'action ?**

Compte tenu de la gravité du problème, il est impératif que les gouvernements agissent afin de réduire le risque pour les jeunes conducteurs, d'autant que des mesures pour améliorer la sécurité des jeunes conducteurs juste après l'obtention du permis de conduire peuvent être aisément identifiées.

Réduire le nombre d'accidents de jeunes conducteurs novices et le nombre de jeunes conducteurs novices tués nécessitera une approche ciblée et coordonnée, portant sur l'éducation, la formation, le permis de conduire, les contrôles, la communication et l'utilisation sélective des technologies, combinée à d'autres mesures de sécurité routière. Le succès de cette approche nécessitera que la gravité du problème et la nécessité d'agir soient admis par le public et les politiques ; il suppose la participation résolue des instances de réglementation, des législateurs, des administrations des transports, de la santé, de la sécurité et de l'éducation, de la police, des parents et des jeunes conducteurs eux-mêmes. Ces efforts devraient avoir pour objectif de créer une situation dans laquelle la sécurité routière dans son ensemble se trouverait constamment améliorée en même temps que les différences de niveaux de risque entre les jeunes conducteurs et leurs aînés seraient fortement réduites, notamment en ce qui concerne les jeunes conducteurs hommes.

Une première étape clé dans la réduction du risque des jeunes conducteurs novices consiste à assurer un niveau général de sécurité routière le plus élevé possible. Etant donné que les jeunes ont plus d'accidents et sont plus souvent tués, on peut s'attendre à ce qu'ils profitent largement de ces mesures générales, en particulier dans les pays où les performances en matière de sécurité routière sont relativement faibles. Ceci devrait comprendre les domaines qui ont un impact particulier sur les jeunes, dont la vitesse, l'alcool, les ceintures de sécurité et la drogue. L'efficacité de mesures de contrôle jouera un rôle déterminant. La mise en œuvre de certaines des mesures plus ciblées indiquées ci-après constitue également une condition indispensable. Des niveaux élevés de sécurité pour la conception des véhicules et des infrastructures auront également un impact important. Toutefois, le fossé important entre les risques de décès sur la route pour les jeunes conducteurs et pour leurs aînés souligne le fait que les mesures générales de sécurité routière ne suffisent pas ; il est essentiel, également, de traiter directement le problème spécifique du risque des jeunes conducteurs novices.

Il est important de mettre en œuvre des mesures qui réduiront l'écart entre les niveaux de risque des jeunes conducteurs et ceux des conducteurs plus âgés et plus expérimentés. Compte

tenu de la nature du problème, les actions doivent être concentrées sur la rupture du lien dangereux, établi par le passé, entre d'un côté l'imaturité et l'inexpérience et, de l'autre, l'accès illimité à la conduite sans accompagnement et sans surveillance dans un environnement éprouvant comme l'est le trafic. Briser ce lien implique inévitablement des mesures qui, soit limitent les choix disponibles, soit en limitent l'attrait.

Les mesures préventives destinées à traiter le problème des jeunes conducteurs devraient être fondées sur un équilibre subtil entre les intérêts et les responsabilités des jeunes conducteurs d'une part et la responsabilité sociale plus large des gouvernements à assurer un système de transport routier sûr, d'autre part.

Le processus d'obtention du permis de conduire présente en lui-même des opportunités importantes. Bien que les pays aient des systèmes différents, des objectifs communs de réduction du risque sont envisagés partout dans le monde et il y a de plus en plus de similarités entre les différents systèmes.

### ***L'âge du permis***

Comme indiqué précédemment, plus jeune est le conducteur lorsqu'il commence à conduire seul, plus il est probable qu'il ou elle aura un accident mortel, notamment avant 18 ans. Il est par conséquent extrêmement important, dans une première étape, de fixer un âge approprié pour l'accès à la conduite non accompagnée et sans restrictions. Il convient que les administrations résistent, pour des raisons de sécurité, aux pressions qui voudraient qu'on abaisse l'âge du permis de conduire ; à l'inverse, repousser l'âge auquel la conduite non accompagnée est autorisée réduirait le nombre de tués. Les conditions fixées pour la conduite des deux-roues motorisés devraient être tout aussi rigoureuses afin d'éviter un déplacement vers des formes de transport moins sûres.

### ***La formation***

A ce jour, la formation formelle ne s'est pas avérée particulièrement efficace en termes de réduction du risque d'accident. La formation de conducteurs qui ne soient pas simplement techniquement compétents, mais qui aient aussi une conduite "sûre", devrait être au centre des préoccupations en la matière. Ceci signifie que l'on devrait se concentrer plus sur l'auto-évaluation, sur la compréhension des facteurs augmentant le risque et sur l'environnement dans lequel s'exerce la conduite. La formation, les objectifs de la formation annoncés et l'examen du permis de conduire devraient se renforcer mutuellement et une approche structurée devrait être adoptée afin de garantir que les conducteurs novices acquièrent une expérience étendue dans toutes les compétences nécessaires.

### ***L'augmentation de la pratique avant l'obtention du permis***

On ne naît pas un conducteur "sûr", on le devient. La pratique intensive devrait être reconnue comme une condition préalable pour atteindre des niveaux de compétences cognitives élevés. Il est particulièrement important que les futurs conducteurs acquièrent une expérience importante dans des conditions où le risque est réduit avant qu'ils puissent conduire seuls sans restrictions. Une pratique importante en matière de conduite accompagnée avant le permis, menée de manière méthodique, de telle manière qu'elle implique une grande variété de conditions de conduite, entraînera une réduction du nombre de tués. Alors qu'au moins 50 heures de pratique avant le permis sont recommandables quel que soit le système, l'expérience réalisée dans un pays a

montré que le fait d'augmenter le nombre d'heures à environ 120 réduisait les accidents de près de 40% au cours des deux années suivant l'obtention du permis<sup>3</sup>.

### ***Les mesures de protection après l'obtention du permis***

Le risque est maximal immédiatement après l'obtention du permis de conduire, en particulier au cours de la première année de conduite sans accompagnement. Le fait de réussir l'examen du permis de conduire ne devrait pas signifier que le conducteur novice sera désormais exposé à des risques qu'il n'est pas en mesure de gérer. Le risque peut être grandement réduit dans la période qui suit l'obtention du permis de conduire grâce à des mesures restrictives qui sont progressivement levées avec le temps, comme c'est le cas avec les systèmes de permis progressif :

- On a montré que les jeunes conducteurs étaient plus sensibles aux effets de l'alcool que les conducteurs plus âgés, même à des taux d'alcoolémie plus faibles. Une restriction du taux d'alcoolémie autorisé à 0 ou 0.2 g/l pour les jeunes conducteurs novices serait par conséquent fortement souhaitable.
- On a également montré que des réductions importantes du risque étaient obtenues en restreignant temporairement la conduite avec des passagers jeunes et/ou de nuit. La mise en œuvre de telles mesures devrait être envisagée sur la base d'une compréhension solide, dûment étayée, de la nature du problème dans chaque territoire, en tenant compte de facteurs tels que la gravité du problème des jeunes conducteurs et de l'âge auquel les gens apprennent habituellement à conduire.

Les mesures préventives pourraient être assez efficaces dans la prise en compte des conditions qui contribuent à la gravité de bon nombre d'accidents de jeunes conducteurs novices, telles que la conduite de nuit, avec des passagers et/ou sous l'influence de l'alcool.

### ***Les contrôles***

Il est clair que beaucoup des mesures liées au processus d'obtention du permis de conduire ne présenteront pas d'intérêt sans un contrôle efficace de leur application, couplé à des sanctions importantes, dissuadant de commettre l'infraction et d'adopter un comportement dangereux en général. Par conséquent, les conducteurs novices devraient être soumis à une période probatoire durant laquelle ils risqueraient de perdre leur permis et/ou de devoir suivre une formation complémentaire s'ils ne respectaient pas les règles du code de la route ou les conditions de validité de leur permis. Ceci pourrait s'accompagner d'un système de points, avec un barème spécifique, le seuil pour les sanctions étant plus bas que pour les autres conducteurs. Toutefois, il est souvent difficile de repérer les jeunes conducteurs novices, bien que certaines plaques spécifiques puissent être utiles à ce propos. Il est donc nécessaire que le système de contrôle *général* soit efficace. Il peut toutefois se concentrer sur des aspects où les jeunes, en particulier les jeunes hommes, sont particulièrement surreprésentés, tels que l'alcool, la vitesse, la conduite

---

<sup>3</sup> En 1993, la Suède a abaissé de 17 ans ½ à 16 ans l'âge minimum pour la conduite accompagnée, tout en maintenant à 18 ans l'âge minimum requis pour pouvoir conduire seul. 45 à 50% environ des jeunes de 16 ans ont obtenu leur permis de conduire au cours des 2 ans ½ qui ont suivi ce nouveau programme. Ceci s'est traduit par une augmentation du nombre d'heures de conduite accompagnée avant le permis, qui est passé de 47,6 heures avant le changement à, en moyenne, 117,6 heures après. Au cours des deux ans qui ont suivi, le risque d'accident pour les jeunes conducteurs novices qui avaient commencé la conduite accompagnée à 16 ans a été réduit de 40%, après ajustement pour tenir compte des facteurs de confusion, et le risque d'accident des jeunes conducteurs novices en a été réduit globalement de 15%.

sous l'emprise de drogues et le non-port de la ceinture de sécurité, de même qu'il peut se concentrer à des moments et dans des lieux où les jeunes sont particulièrement exposés.

### ***Les nouvelles technologies***

Les nouvelles technologies telles que boîtes noires, clés intelligentes et anti-démarrage offrent des moyens d'assurer le respect des conditions de validité du permis. Par ailleurs, l'*Intelligent Speed Adaptation* (les Installations de Surveillance d'Allure), l'*Adaptive Cruise Control* (les Régulateurs de Vitesse et d'Espacement) et l'*Electronic Stability Control* (les Electro-Stabilisateurs Programmés) pourraient réduire les conduites dangereuses, volontaires comme involontaires, de tous les conducteurs, y compris des jeunes. Des travaux de recherche sont encore nécessaires concernant ces technologies. On notera que certaines d'entre elles peuvent être particulièrement bénéfiques par l'aide qu'elles apportent aux jeunes conducteurs dans la conduite en général et dans la résolution de problèmes propres aux jeunes conducteurs novices en particulier.

### ***La communication et la sensibilisation***

Les mesures mises en œuvre, en particulier les mesures de contrôle-sanction, devraient être accompagnées par des efforts de communication et de sensibilisation dont l'objectif doit être de modifier les attitudes fondamentales qui accroissent le risque, en visant particulièrement les conducteurs inexpérimentés, les groupes à haut risque -- de par leur style de vie --, et les hommes. Il convient également de noter que de nombreuses attitudes en matière de sécurité sont en place bien avant l'âge où l'on conduit, et qu'elles sont très sensibles à l'influence des modèles auxquels les jeunes cherchent à s'identifier. Les parents et autres référents adultes pourraient également être destinataires d'informations sur la manière d'aider les jeunes conducteurs à réduire leur niveau de risque.

### ***Les mesures sortant du champ immédiat de la sécurité routière***

Des mesures non directement liées à la sécurité routière telles que la disponibilité et le coût des transports en commun et des transports scolaires, le coût d'exploitation d'un véhicule, l'emplacement des services intéressant les jeunes et les règles en matière de la disponibilité de l'alcool peuvent également avoir un impact sur le risque. Toutes les décisions de politiques publiques devraient prendre en compte leur impact potentiel sur la sécurité routière.

### ***La coopération internationale***

La coopération internationale au niveau de la recherche et des meilleures pratiques contribuera à réduire le coût de la lutte contre le risque des jeunes conducteurs. La diffusion des recommandations appropriées par les pays OCDE/CEMT, associées aux résultats du présent rapport, constituera une aide précieuse pour bon nombre de pays en voie de développement ; elle leur permettra de résoudre certains des problèmes majeurs de sécurité routière auxquels ils sont confrontés. Les pays peuvent travailler ensemble, via des mécanismes tels que la Collaboration sur la Sécurité Routière des Nations Unies, afin d'assurer que tous les pays atteignent le niveau le plus élevé possible en matière de sécurité routière.

### **Comment gérer le changement ?**

Il y a souvent des résistances au changement. Le public et les intéressés peuvent être peu disposés à accepter de nouvelles mesures, notamment si elles impliquent des coûts supplémentaires ou rendent l'obtention du permis plus difficile. Quant aux décideurs, ils peuvent

être peu enclins à encourager des mesures qu'ils savent impopulaires. La gestion minutieuse du processus de changement peut faciliter la tâche et permettre de surmonter ces obstacles.

A priori, les décideurs de haut niveau doivent faire montre de courage et assumer leur rôle de leader en reconnaissant publiquement l'existence du problème et la nécessité d'agir.

Les mesures proposées doivent tout d'abord être réalistes et fondées sur une étude approfondie du problème et du coût et des bénéfices des solutions proposées ; ceci doit faire l'objet d'une communication claire.

Tous les intéressés devraient être consultés, jeunes conducteurs, parents, employeurs, moniteurs d'auto-école, examinateurs, forces de l'ordre, personnels de santé et d'éducation, industrie de l'assurance et usagers de la route en général. Dans certains cas, des groupes d'acteurs joueront un rôle clé dans l'information des décideurs et du public quant à la nature du problème et aux solutions proposées.

Différents ministères à différents niveaux devraient se coordonner étroitement et partager ressources et idées.

Finalement, les mesures devraient être introduites progressivement, avec, à chaque étape, des résultats concrets. Il est nécessaire de veiller attentivement à ce qu'elles ne soient pas discriminatoires pour les plus défavorisés de la société. Elles devraient également faire l'objet d'évaluations et être réajustées si elles ne produisent pas les résultats escomptés ou les résultats appropriés.

## Agir

Les mesures préventives doivent être mises en œuvre de manière stratégique et produire des résultats à la fois immédiats et à long terme. Une attention particulière doit être accordée aux éléments clés qui sous-tendent et exacerbent le risque. Des différences importantes existent entre les mesures, en termes d'impact, de coût, de délais de mise en œuvre, qui conditionneront les pistes d'action. Les mesures nécessitant de nouvelles lois prendront notamment beaucoup de temps à mettre en œuvre.

Voici les mesures préventives que nous proposons et les étapes que nous suggérons :

1. *Accroître la prise de conscience du problème par le public.* Ceci pourrait impliquer des campagnes de communication basées sur des informations dûment étayées, sensibilisant le public à la nature du risque et encourageant les changements d'attitudes et de comportements. Les dirigeants politiques pourraient également souligner le problème dans leurs discours et autres actions. Cette mesure peut être prise immédiatement. En soi, elle ne devrait pas entraîner une réduction importante du risque ; il s'agit toutefois d'une condition préalable à l'obtention d'une meilleure compréhension du problème par le public et à l'acceptation d'autres mesures. Combinée à d'autres mesures préventives, notamment aux contrôles, la communication peut, à plus long terme, entraîner par ailleurs des changements d'attitude vis-à-vis du risque. Ceci a évidemment un coût, bien que celui-ci ne porte probablement pas à controverse compte tenu de l'importance du message et du fait que le public est accoutumé aux campagnes de communication de la part des autorités publiques.
2. *Procéder à des améliorations générales de la sécurité routière, visant le risque des jeunes conducteurs.* Il s'agit notamment de veiller à l'existence d'une législation appropriée et à



l'application rigoureuse de la loi en matière de sécurité routière, en se concentrant sur les domaines où le risque pour les jeunes conducteurs est particulièrement élevé, notamment la vitesse, l'alcool, les drogues et la ceinture de sécurité. C'est un champ où des actions immédiates sont possibles, sur la base des lois et règlements existants, et où on pourra enregistrer des gains à court terme. Le coût sera important, sous la forme de ressources affectées au contrôle de l'application de la loi mais aussi à la mise en œuvre de normes de sécurité élevées pour les véhicules et les infrastructures. Une communication efficace sera par conséquent nécessaire afin de gagner le soutien du public. Toutefois, on peut s'attendre à une résistance de celui-ci, en particulier vis-à-vis des contrôles.

3. *Prendre en compte les conséquences en termes de sécurité routière, notamment pour les jeunes conducteurs, des décisions de politique publique non directement liées à la sécurité routière.* Cet aspect recouvre entre autres des sujets tels que la disponibilité et le coût des transports publics, le coût d'exploitation des véhicules, la disponibilité des emplacements de stationnement près des écoles et dans les lieux fréquentés par les jeunes, et l'emplacement des bars et discothèques, et les règles en matière de la disponibilité de l'alcool. On ne saurait s'attendre à ce que l'impact immédiat soit très important, mais, à la longue, les effets cumulés pourraient l'être. C'est un domaine dans lequel il serait possible de démarrer l'action immédiatement, même si le temps nécessaire pour formaliser cette pratique serait plus long. Des résistances seraient à attendre notamment dans les cas où les décisions limitent les choix des individus et des entreprises.
4. *Instaurer une pratique intensive de la conduite accompagnée avant l'obtention du permis.* Ceci est, potentiellement, une des mesures les plus efficaces. Elle peut toutefois nécessiter de nouvelles lois, de sorte qu'elle ne pourra pas être mise en œuvre immédiatement. Le coût est relativement faible, tant pour les administrations que pour le public, et se compte essentiellement en temps pour les jeunes conducteurs novices et pour ceux qui les accompagnent. Dans les pays où le permis de conduire n'est pas accordé avant 18 ans, la résistance sera moindre si la pratique de la conduite accompagnée est autorisée avant cet âge. Dans les pays où le permis de conduire peut être accordé avant 18 ans, il y aura des résistances des jeunes conducteurs eux-mêmes, cette mesure signifiant un report de fait de l'âge auquel ils sont autorisés à conduire seuls. Une consultation du public et la coopération avec les associations concernées pourraient toutefois bien faire apparaître l'existence d'une demande réelle et généralisée d'action en matière de réduction du risque pour les jeunes conducteurs.
5. *Introduire des restrictions à la conduite immédiatement après l'obtention du permis de conduire, dans le but de protéger les jeunes conducteurs.* Cette approche recèle des potentiels considérables. Elle devrait inclure une limitation du taux d'alcoolémie à 0.2 g/l maximum. Des restrictions quant à la conduite de nuit et/ou avec des passagers devraient également être prises en considération. Là aussi, il est probable qu'il faille légiférer, mais les restrictions en matière d'alcoolémie pourraient éventuellement être mises en œuvre dans le cadre des lois existantes sur l'alcool au volant. Un système de contrôle efficace, abordé au point 2 ci-dessus, est une condition clé nécessaire pour ce type de mesures. Les modifications du système de permis s'accompagneront également de frais administratifs supplémentaires. On peut s'attendre à une résistance considérable à ces mesures de la part des jeunes conducteurs eux-mêmes, mais une stratégie de communication efficace pourrait mettre en évidence l'existence d'un soutien important de la société en général.
6. *Dissuader efficacement d'adopter une conduite inappropriée.* Le contrôle de l'application de la loi en matière de sécurité routière et les mesures spéciales en matière d'obtention du permis de conduire ne seront efficaces que s'ils sont confortés par des sanctions concrètes en

cas de non respect des règles. Les conducteurs novices devraient être soumis à des périodes probatoires au cours desquelles un comportement inadapté pourrait se traduire par une perte du permis de conduire ou l'obligation de suivre une nouvelle formation, et ceci pourrait être renforcé par un système de permis à points, avec un barème spécial. De telles mesures peuvent nécessiter de nouvelles lois, mais elles n'ajouteraient pas de coût supplémentaire important aux coûts du contrôle, dont il a été question ci-dessus. Elles pourraient faire l'objet d'une résistance importante de la part des jeunes conducteurs, mais il est probable qu'elles ne seraient pas impopulaires dans la société dans son ensemble. La conduite dangereuse pratiquée par les jeunes conducteurs pourrait également être dissuadée en agissant au niveau de l'assurance du véhicule. Les administrations en charge de la sécurité routière et les compagnies d'assurance pourraient examiner des moyens de coopération dans ce domaine.

7. *Améliorer la formation et l'examen des conducteurs, en insistant plus fortement sur la conscience de soi et sur la compréhension des conditions qui conduisent à une conduite plus sûre.* De tels changements nécessiteront un travail considérable d'analyse préalable et probablement des actions au niveau législatif, de sorte qu'ils prendront du temps. Bien qu'importants, il est probable qu'ils n'auront pas le même impact que les mesures limitant de fait l'exposition au risque ni que celles augmentant l'expérience avant la conduite sans accompagnement, comme indiqué aux points 3 et 4. Au départ, les changements du système d'attribution du permis de conduire s'accompagneront de coûts additionnels et une résistance peut être attendue, en particulier de la part du secteur des auto-écoles.
8. *Comprendre les avantages des solutions technologiques pour le suivi, les contrôles et l'aide à la conduite pour les jeunes conducteurs. Les mettre en œuvre de manière sélective là où elles ont démontré leur efficacité.* C'est une initiative à plus long terme, d'autant plus qu'elle impliquera des travaux de recherche et de développement. Si le potentiel est élevé, les gains réels que permettront ces nouvelles technologies sont néanmoins inconnus. Elles commenceront par générer de nouveaux coûts pour leur implantation dans les véhicules, pouvant conduire à des résistances de la part des conducteurs et des constructeurs automobiles. Les questions des implications juridiques des nouvelles technologies devront également être abordées, en particulier si elles sont perçues comme exonérant le conducteur de sa pleine responsabilité lorsqu'il est au volant de son véhicule.

# BON DE COMMANDE

À envoyer à :

**Turpin Distribution Services Limited**  
**Stratton Business Park, Pegasus Drive**  
**Biggleswade, Bedfordshire SG18 8QB**

**Tél : + 44 (0) 1767 604 960**

**Fax : + 44 (0) 1767 601 640**

**E-mail: [ocedrow@turpin-distribution.com](mailto:ocedrow@turpin-distribution.com)**

**[www.turpin-distribution.com/](http://www.turpin-distribution.com/)**

**ou au distributeur des publications de l'OCDE de votre pays**

OECD Code ISBN	Titre	Nombre d'exemplaires
(77 2006 01 2 P) 92-821-1336-1	<b>JEUNES CONDUCTEURS : La voie de la sécurité</b>  <i>Price: €75    US\$94    £54    ¥10 400    MXN 950</i>	

Les frais d'expédition sont inclus dans le prix indiqué.

Mon chèque est joint

Débitez ma carte de crédit (Eurocard, Mastercard, Visa, American Express)

No de carte :

---

Date d'expiration :

---

Signature: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Adresse d'expédition :

---

---

---

Les versions papier et électronique du document complet sont en vente à l'adresse  
suivante : [www.oecdbookshop.org](http://www.oecdbookshop.org).

L'accès à la collection "Transport" de l'OCDE et de la CEMT est possible grâce à la  
librairie en ligne SourceOECD : [www.sourceoecd.org](http://www.sourceoecd.org).