

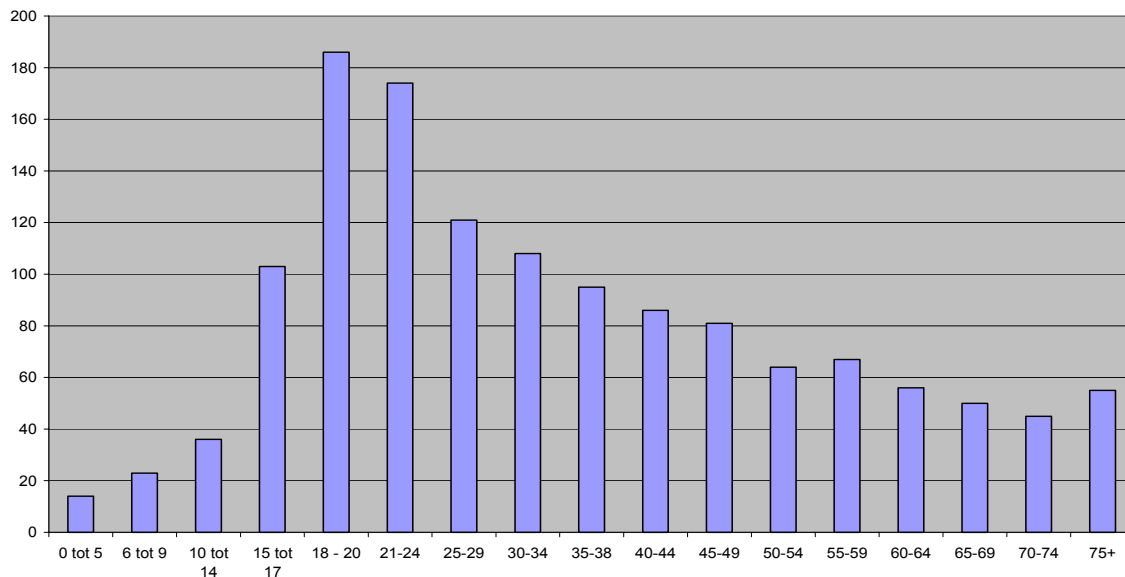
Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

1. POSITION DU PROBLEME

Ce groupe de travail traite de la problématique des jeunes automobilistes (18 à 24 ans). Des problèmes similaires apparaissent également chez les jeunes cyclomotoristes et motocyclistes. Nous renvoyons, à ce propos, au groupe de travail spécifique consacré aux "Usagers faibles".

La plupart des victimes d'accidents graves se situent dans la tranche d'âge des 18-24 ans. Cette répartition inégale existe depuis que les premières statistiques routières ont été publiées en Belgique.

aantal doden en ernstig gewonden volgens leeftijd (per 100.000) - 2005

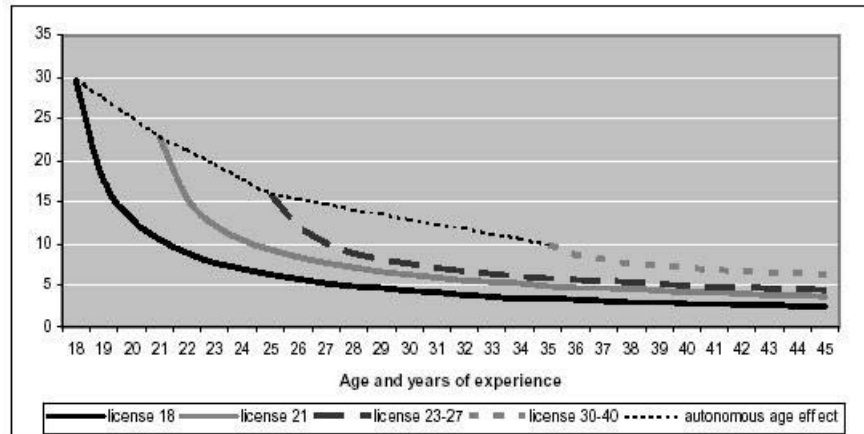
**Nombre de tués et de blessés graves selon l'âge (par 100.000) - 2005**

Tous les autres pays industrialisés affichent le même type de résultats en matière d'accidents de la circulation. L'image devient encore plus prégnante lorsqu'on examine les données d'une étude néerlandaise, citée dans un récent rapport de l'OCDE/CEMT et basée sur le nombre de kilomètres parcourus et sur l'âge d'obtention du permis. Les conclusions que l'on peut en tirer est que, outre l'expérience, l'âge joue également un rôle déterminant.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

Age vs. Experience

Accidents per billion kilometres
for persons gaining licences at different ages: The Netherlands, 2003



Source: Vlakveld, W.P. (2004)

Ces dernières années, le nombre absolu de victimes de la route a sensiblement baissé, également parmi les jeunes. Le Transport Research Centre de l'OCDE/CEMT a dressé le bilan pour l'Europe sur la base des données d'accidents officielles de 1975 à 2003.

Pour toutes les tranches d'âge, on constate une diminution importante du nombre de tués. Entre 1975 et 2003, la baisse chez les plus de 25 ans s'élève à 51,7 %, tandis que pour la tranche d'âge des 18-24 ans, elle est de 49 %.

Ces dernières années, en Belgique, la baisse est plus rapide chez les jeunes que pour l'ensemble de la population.

La recherche révèle qu'il existe trois groupes de facteurs récurrents pouvant expliquer l'implication plus importante des jeunes conducteurs dans les accidents.

Pour commencer, il existe une série d'arguments pouvant se résumer à une expérience limitée de la conduite. Pour arriver à une maîtrise totale (pour autant que ce soit possible), il faut disposer d'une vaste expérience qui ne peut s'acquérir qu'avec l'âge. Dans la littérature, on parle souvent d'une période minimale de 2 à 3 ans avant de pouvoir dire que le conducteur a acquis les automatismes requis en matière de maîtrise du véhicule et qu'il peut accorder plus d'attention au décodage de la situation de trafic. Toute phase d'apprentissage comporte inévitablement des erreurs, ce qui, dans la circulation, se traduit souvent par des accidents mineurs ou plus graves. Concrètement, les domaines qui présentent le plus de défaillances et qui pourraient donc faire l'objet de plus d'entraînement sont la technique du regard, l'évaluation des risques, de la vitesse et des distances, les arrêts d'urgence...

Un deuxième facteur, pour beaucoup sans doute le plus important, est indubitablement la mentalité qui caractérise la phase de développement dans laquelle se trouvent ces jeunes adolescents. Ils sont pleinement occupés à tester leurs propres limites, ce qui les pousse souvent à sous-estimer les risques objectifs et à surestimer leurs propres possibilités. Le danger devient attirant et se voit attribuer une connotation positive. Les risques sont acceptés comme étant un phénomène normal et parfois même souhaitable. A noter que tous les jeunes n'adoptent pas un comportement à risque, et certainement pas dans le trafic. Bien que le risque d'accident soit particulièrement élevé pour toute cette tranche d'âge, une étude néerlandaise montre qu'il est pratiquement deux fois plus important chez les jeunes hommes que chez les jeunes femmes (SWOV, 2006). Il existe, parmi les jeunes, des groupes à risques spécifiques et sans doute également un "noyau dur" qui ne se limite évidemment pas à cette catégorie d'âge. Le fait que ces "jeunes à problèmes" en sont encore au début de leur carrière de conducteur appelle toutefois une approche spécifique.

Enfin, certaines études renvoient à l'influence de circonstances spécifiques, caractéristiques pour cette tranche d'âge. Le comportement routier des jeunes se situe souvent dans le cadre

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

des loisirs. Cela veut dire qu'ils prennent le volant en soirée ou la nuit, en groupe, souvent dans une ambiance débridée, sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues, à plusieurs dans une voiture. D'aucuns attirent également l'attention sur le type de véhicules qui sont souvent de petites voitures dotées d'un moteur vif et puissant.

Avant de développer toutes sortes de mesures susceptibles de réduire les risques, nous devons nous interroger sur l'opportunité et sur la faisabilité sociale d'aborder ce groupe de manière spécifique. La question est de savoir si le risque accru qu'encourent les conducteurs débutants et plus particulièrement les jeunes, n'est pas inhérent à un processus d'apprentissage. Pour d'autres capacités également, la plupart des fautes sont commises par des "débutants". Il va sans dire que le prix à payer pour les erreurs dans la circulation est beaucoup plus élevé et parfois même fatal. Le risque peut éventuellement être réduit mais restera toujours relativement important. D'un point de vue comportemental, on peut également se demander si l'essence du risque chez les jeunes diffère tellement des conducteurs ordinaires: le comportement routier concret à la base de ces accidents est le même, à savoir une vitesse inadaptée, une conduite sous influence (de substances ou d'émotions), le non-respect des distances de sécurité et des règles de sécurité (ceinture). Les trois facteurs précités (manque d'expérience, phase spécifique du développement et circonstances particulières) ne font que donner une touche de couleur au comportement, sans rien apporter au message de base.

Il existe néanmoins de bonnes raisons d'investir dans la sécurité des jeunes conducteurs débutants:

- un conducteur débutant disposant du bagage adéquat (connaissances, capacités, perception, attitudes) tentera, normalement, d'éviter les risques et, lorsqu'il sera un conducteur expérimenté, adoptera moins facilement de mauvaises habitudes;
- les jeunes se trouvent dans un processus de croissance et d'apprentissage et sont, plus que les adultes, ouverts à diverses influences et messages, à condition que ceux-ci soient correctement diffusés (par exemple succès BOB chez les jeunes, monologue de théâtre Flits...);
- des études révèlent que les conducteurs débutants qui peuvent acquérir une expérience de la conduite dans des circonstances où les risques sont limités, sont moins souvent impliqués dans des accidents graves au cours de cette période dangereuse.

Les compagnies d'assurances tentent d'évaluer le plus correctement possible les risques encourus par leurs clients et de leur proposer une prime d'assurances qui tienne compte, autant que possible, des risques objectivables. De ce fait, les polices d'assurances pour jeunes diffèrent sensiblement de celles destinées aux conducteurs ordinaires. Si les jeunes (et leur entourage) pouvaient prendre suffisamment conscience de ces risques et essayer de les éviter en adaptant leur comportement, cela pourrait se traduire par une baisse du nombre et de la gravité des sinistres et, à terme, par des polices d'assurances moins chères pour les jeunes.

Les jeunes qui perdent la vie ou qui sont grièvement blessés dans un accident de la circulation provoquent un choc émotionnel au sein de leur entourage. Ils avaient l'avenir devant eux et notre société a beaucoup de difficultés à digérer cette perte inutile en capital humain. Les jeunes qui sont responsables d'un accident de la route, sont, par ailleurs, traumatisés à vie.

Il est donc justifié que pratiquement tous les Etats membres européens fournissent d'importants efforts afin d'améliorer la sécurité de ce groupe cible spécifique et que l'OCDE accorde, elle aussi, une attention particulière à ce phénomène sous la forme d'une publication récemment parue.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

2. SITUATION EN BELGIQUE

2.1. Données d'accidents

Les jeunes restent surreprésentés dans les statistiques d'accidents en Belgique¹.

18 - 24 ans 8,4 %	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total
Hommes	15,3 %	13,5 %	12,6 %	12,7 %
Femmes	2,7 %	5,6 %	8,0 %	7,6 %

Les jeunes entre 18 et 24 ans représentent 8,4 % de l'ensemble de notre population. La proportion de jeunes hommes parmi les victimes de la route est nettement plus élevée. Leur risque d'être impliqué dans un accident mortel est pratiquement le double !

Si nous considérons uniquement les conducteurs blessés dans un accident de la circulation, la différence entre les hommes et les femmes apparaît encore plus clairement. Dans cette tranche d'âge, 77,9 % des conducteurs tués et grièvement blessés sont des hommes pour (seulement) 22,1 % de femmes.

Accidents de week-end

21 % des conducteurs de voitures entre 18 et 24 ans, impliqués dans un accident grave, le sont les 3 nuits de week-ends². Cela dit, les jeunes ne sont pas uniquement impliqués dans des accidents qui surviennent le week-end: 22 % le sont les jours de week-end et 58 % en semaine (jour + nuit). Les hommes sont clairement surreprésentés dans les accidents qui surviennent les nuits de week-end: seuls 15 % des conducteurs de voitures tués ou grièvement blessés sont des femmes.

La nuit, plus de la moitié (53 %) des accidents graves impliquant des 18-24 ans sont des collisions contre un obstacle en dehors de la chaussée. Les principaux facteurs sont la fatigue, la conduite sous influence et le manque de maîtrise du véhicule combiné à une vitesse inadaptée.

Causes de mortalité

L'examen des statistiques générales relatives aux causes de mortalité (données pour la Flandre³) révèle, de façon frappante, que le facteur le plus meurtrier pour les 18-24 ans est le trafic.

Ceci ressort clairement du tableau ci-dessous, en provenance de la Communauté flamande.

Tableau: Principales causes d'accidents en Flandre, par catégorie d'âge (2002)

	Hommes	Femmes
< 1 an	Complications périnatales (35 %)	Complications périnatales (41 %)
1 - 4 ans	Accidents dans la sphère privée (16 %)	Accidents dans la sphère privée (20 %)
5 - 9 ans	Circulation (9 %)	Circulation (17 %)
10 - 14 ans	Circulation (14 %)	Circulation (39 %)
15-19 ans	Circulation (50 %)	Circulation (31 %)
20-24 ans	Circulation (50 %)	Circulation (38 %)
25-29 ans	Circulation (41 %)	Suicide (29 %)
30-34 ans	Suicide (34 %)	Circulation (14 %)
35-39 ans	Suicide (29 %)	Cancer du sein (15 %)
40 - 44 ans	Suicide (22 %)	Cancer du sein (19 %)
45 - 49 ans	Suicide (13 %)	Cancer du sein (16 %)
50 - 54 ans	Cancer des poumons (13 %)	Cancer du sein (19 %)
55-59 ans	Cancer des poumons (17 %)	Cancer du sein (16 %)

¹ Chiffres basés sur les statistiques 2005

² Chiffres basés sur les statistiques 2002

³ Ministère de la Communauté flamande "Gezondheidsindicatoren 2001-2002"

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

60-64 ans	Cancer des poumons (17 %)	Cancer du sein (15 %)
65 – 69 ans	Cancer des poumons (18 %)	Cancer du sein (13 %)
70 – 74 ans	Maladies cardiaques (15 %)	Maladies cardiaques (13 %)
75 – 79 ans	Maladies cardiaques (15 %)	Maladies cardiaques (13 %)
80 – 84 ans	Maladies cardiaques (15 %)	Maladies cérébrovasculaires (13 %)
85 +	Maladies cardiaques (13 %)	Insuffisance cardiaque (12 %)

Evolution

Entre 1980 et 2002, le nombre de conducteurs de voitures tués et grièvement blessés a chuté de 48 %. Chez les 18-24 ans, cette baisse atteignait 58 %.

De façon plus récente, on constate que dans la période 1996-2005, le nombre de conducteurs de voitures tués et grièvement blessés a diminué de 44 % et que cette baisse est à nouveau plus importante que chez les conducteurs plus âgés.

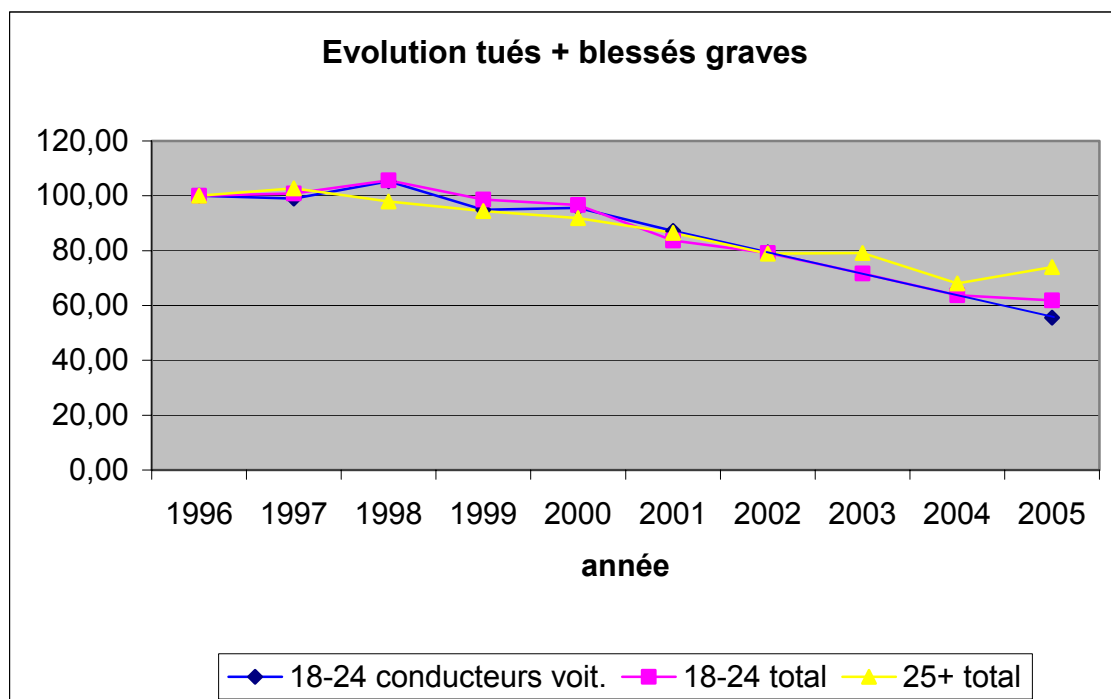


FIGURE Evolution du nombre de conducteurs de voitures tués et grièvement blessés dans la période 1996-2005, Belgique (source: données INS)

La diminution globale du pourcentage d'accidents depuis les années 80 est due à plusieurs facteurs. La tendance positive qui se dessine chez les jeunes doit être replacée dans le contexte général de cette baisse globale. Citons plus particulièrement la formation à la conduite. Avec une période de stage obligatoire qui permet aux jeunes d'acquérir de l'expérience tout en étant accompagnés et moyennant certaines restrictions (interdiction de conduire les nuits de week-end...), elle a eu, elle aussi, un effet bénéfique. Pour l'instant, il n'est pas possible de faire le lien entre l'implication des jeunes conducteurs belges dans les accidents et la possession du permis ou l'expérience de la conduite. Le groupe de travail "Statistiques" formule une série de propositions en la matière.

L'influence positive des campagnes successives de sécurité routière (alcool, modération de la vitesse en agglomération, port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière, jeunes conducteurs) et surtout les contrôles renforcés et réguliers des services de police pendant les nuits de week-end jouent sans aucun doute un rôle non négligeable dans l'amélioration de la sécurité routière.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS****2.2. Législation**

La Belgique ne dispose pas d'une législation particulière concernant les jeunes conducteurs et n'a pas non plus prévu de réglementation spécifique pour les premières années suivant l'obtention du permis.

Partant du principe que les conducteurs débutants doivent s'habituer, petit à petit, à la diversité et à la complexité des situations de trafic, certaines restrictions peuvent leur être imposées pour la période immédiatement consécutive à l'obtention du permis. Même si les principaux problèmes (vitesse, fatigue, conduite sous influence) sont les mêmes pour toutes les tranches d'âge, ils jouent un rôle déterminant chez les jeunes. En effet, ces derniers ne disposent pas de l'expérience requise pour compenser de telles erreurs ou pour réagir de manière adéquate dans les situations d'urgence. D'éventuelles restrictions seraient un abaissement du taux d'alcool autorisé, une limitation du nombre de passagers, des restrictions dans le temps (pas pendant les nuits de w-e...). Ces deux dernières mesures sont d'ores et déjà d'application pendant la période de permis provisoire. Mais certaines de ces restrictions risquent de générer l'effet contraire et doivent donc être envisagées avec prudence.

D'après une recommandation européenne, le taux d'alcool autorisé devrait être réduit, pendant les premières années d'expérience de la conduite, à 0,2 ‰ (0,1 mg/l AAE).

L'obtention du permis est suivie, en principe, d'une période d'essai. Le conducteur débutant qui commet une infraction grave (3^e et 4^e degrés) dans les 2 ans suivant cette obtention devra restituer son permis et devra obligatoirement repasser l'examen théorique et/ou pratique. Le 30 janvier 2007, un projet de loi en la matière a été introduit à la Chambre. Ce projet de loi stipule que le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire s'il condamne le chef d'une infraction pouvant donner lieu à une déchéance du droit de conduire. La réintroduction dans le droit de conduire dépend de la réussite d'un examen théorique ou pratique. L'entrée en vigueur de cette loi est prévue pour le 1^{er} septembre 2007.

La loi de sécurité routière du 7 février 2003 prévoit la possibilité de déterminer, par AR, quels sont les titulaires d'un permis de conduire qui peuvent se voir imposer l'obligation de suivre un cours de perfectionnement à la conduite. Ces cours mettent l'accent sur un comportement non agressif et préventif dans la circulation et sur la prévention de situations dangereuses. Cette partie de la loi n'a toujours pas été appliquée.

2.3. Support social - attitudes

La dernière étude Sartre montre que, pour ce qui concerne la conduite sous influence, une tendance particulièrement positive se dessine chez les jeunes conducteurs. Les jeunes de 18 à 25 ans accordent une connotation beaucoup plus négative à l'alcool au volant que les 35-45 ans.

Nous ne disposons pas de données récentes plus différenciées. La description de profil réalisée en Allemagne dans les années 80 et consistant à distinguer différents groupes à risques sur la base des infractions et du style de vie en général n'a pas eu lieu en Belgique.

2.4. Comportement des usagers

Au début des années 90, le professeur Karnas de l'ULB a mené une étude longitudinale à la demande de l'IBSR. L'objectif de cette étude était d'observer le comportement routier des jeunes pendant une période relativement longue (2 ans) avec, pour notion centrale, la "perception des risques". L'étude a été menée sur la base de questionnaires portant aussi

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS**

bien sur des événements concrets (accidents, infractions) que sur le comportement routier (questions portant sur des comportements de conduite spécifiques) et les attitudes (perception des risques, perception des contrôles etc.).

Cette étude descriptive montre clairement que les jeunes conducteurs constituent un groupe particulièrement hétérogène. Bon nombre de jeunes déclarent se rendre compte que le trafic n'est pas sans comporter certains dangers. Il est possible que les jeunes interrogés fassent partie d'un groupe assez sélectif. Cela dit, l'étude révèle clairement que tous les jeunes ne peuvent pas être considérés comme faisant partie d'un groupe à risques.

2.5. Politique de contrôle par les services de police

Officiellement, il n'existe pas de politique de répression spécifiquement axée sur les jeunes conducteurs. Les actions Wodka et les nombreux contrôles du week-end, surtout à proximité des dancings, font qu'à ces moments-là, on s'adresse plus particulièrement aux jeunes. Grâce, notamment, au renforcement du nombre de contrôles en la matière, la conduite sous l'influence de l'alcool a diminué chez les jeunes. Le planning de ces contrôles s'aligne de plus en plus sur les habitudes de sorties des jeunes, ce qui renforce indubitablement le risque subjectif de se faire prendre. Cela dit, on constate toutefois que les jeunes ont tendance à adapter leur comportement en matière de sorties aux contrôles de police (présumés). Ils "attendent" en discothèque que les contrôles soient terminés.

2.6. Politique de poursuites par les autorités judiciaires

Lors du traitement judiciaire des infractions et des délits routiers, les jeunes font toutefois l'objet de quelques règles spécifiques.

Une seule directive officielle concernant les jeunes a été promulguée dans le cadre de la conduite sous influence. En vertu de cette directive, les jeunes jusqu'à 26 ans qui affichent un taux d'alcool maximum de 1,6 ‰ peuvent opter, via une procédure de médiation, pour un cours de formation au lieu d'être poursuivis par le tribunal. Cette directive n'est toutefois pas appliquée au sein de tous les arrondissements.

Il ressort de contacts avec les juges de police que la détermination du taux de la peine chez les jeunes s'appuie sur une série de règles informelles. Les amendes sont généralement prononcées à titre conditionnel, surtout lorsque le jeune n'a pas encore de revenus propres. Depuis l'introduction de la peine de travail autonome, on a trouvé un moyen simple pour imposer aux jeunes une peine tangible sans conséquences financières graves (et présentant l'avantage de ne pas être reprise dans le casier judiciaire).

Des mesures alternatives sous la forme d'un cours de sensibilisation sont également de plus en plus souvent proposées aux jeunes. 61 % des personnes envoyées à la cellule Driver Improvement pour le suivi d'un cours ont moins de 25 ans.

Bien qu'il soit généralement admis que les jeunes sont plus "sensibles" à de telles mesures éducatives, ceci ne peut être confirmé par notre étude. Ni l'étude de récidive, ni la recherche sur les effets menée par l'Université de Gand ne révèlent que les résultats sont plus positifs pour les jeunes que pour les personnes plus âgées.

2.7. Formation à la conduite

La Belgique est l'un des rares pays européens où une formation professionnelle à la conduite n'est pas obligatoire.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

La dernière réforme de la formation à la conduite (en date du 1^{er} septembre 2006) met une nouvelle fois la filière libre en valeur et souligne l'importance de l'expérience.

La période du permis provisoire est toutefois soumise à certaines restrictions: obligation de placer un "L" sur la vitre arrière, interdiction de rouler pendant les nuits de week-end, obligation de rouler avec un guide et maximum 1 passager⁴. Cette période d'apprentissage ne prévoit pas de règles spécifiques en matière de vitesse et de conduite sous influence.

Il n'est pas impossible que la moyenne d'âge pour l'obtention du permis baisse, étant donné que la formation pratique est amorcée plus tôt et que l'on peut passer l'examen le jour de ses 18 ans. Ceci implique une possible augmentation du groupe à risque des jeunes conducteurs. Elle pourrait éventuellement être compensée par une période de stage plus longue précédant l'examen, et lors de laquelle le candidat apprend à maîtriser les risques. D'aucuns soulignent toutefois les effets négatifs qui pourraient apparaître au cas où ce stage se déroulerait sans guide.

Etant donné que la réforme de la formation à la conduite entraînera certains glissements, il est conseillé d'en observer les effets, de procéder, après quelque temps, à une évaluation et, le cas échéant, d'apporter certaines corrections. Le suivi de cette évolution implique qu'en cas d'accident, on puisse intégrer de plus amples informations sur la nature du permis et l'expérience du conducteur (date de début de la validité du permis) dans la banque de données officielles d'accidents. Il importe, par ailleurs, de pouvoir disposer de certaines données du Fichier Central Permis de Conduire (telles que l'évolution de la moyenne d'âge d'obtention du permis). Ce fichier contient également des informations sur la formation à la conduite suivie. Ces données ne peuvent toutefois être associées aux données d'accidents enregistrées étant donné que celles-ci ne sont pas nominatives. Un traitement digital des procès-verbaux d'accidents permettra, à terme, de faire le lien entre les données d'accidents contenues dans le P.-V. et les données relatives au permis.

Les données du Fichier Central Permis de Conduire peuvent être exploitées à des fins scientifiques.

2.8. Information et sensibilisation

Dans l'enseignement primaire, *l'éducation à la circulation* constitue depuis longtemps un phénomène largement répandu. Les écoles primaires néerlandophones ont formulé des objectifs finaux, de sorte que l'on dispose de certains critères "facilitant" le développement de programmes en la matière.

Dans l'enseignement secondaire, la circulation et la mobilité sont abordés dans des objectifs finaux dépassant le cadre des cours. Cela implique que, partant de sa propre vision pédagogique, l'école doit proposer, à l'ensemble des élèves, des thèmes portant notamment sur la circulation et la mobilité.

De tels objectifs n'ont pas été formulés dans l'enseignement francophone. Cela dit, les différents réseaux sont occupés à élaborer un programme en la matière.

Dans le passé, la Vlaamse Stichting Verkeerskunde a mis sur pied, en collaboration ou non avec des tiers, divers projets éducatifs. Elle développe actuellement une ligne d'apprentissage verticale allant des plus petits aux adolescents, avec une attention particulière pour les différents modes de déplacement.

Outre les *campagnes* générales, l'IBSR organise également, depuis tout un temps, des actions plus spécifiques à l'intention des jeunes (Bob and the gang, Jeune mais pas fou). Celles-ci n'abordent que peu ou pas du tout les conséquences d'un comportement négatif. Les dépliants font certes référence aux amendes possibles mais celles-ci ne sont que rarement ou jamais mentionnées dans les spots télévisés. D'autres conséquences (accidents et lésions) sont, elles aussi, rarement évoquées.

⁴ Le titulaire d'un "permis provisoire sans guide" ne peut transporter qu'un passager âgé d'au moins 24 ans et titulaire d'un permis B.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

D'autres organisations telles que les Responsible Young Drivers, DUS et Sebaction s'adressent spécifiquement aux jeunes conducteurs.

Attirer l'attention des jeunes sur leur comportement dans la circulation n'est pas seulement l'affaire des autorités publiques ou des spécialistes. Les jeunes disposent, en effet, de toute une série de figures d'identification potentielles dans leur entourage immédiat. Ce sont souvent ces personnes qui ont une influence directe et efficace. Il faut encourager les parents, les enseignants, les centres d'animation des jeunes, les associations sportives... à jouer le rôle de modèle positif mais aussi à être des interlocuteurs à l'écoute des jeunes, notamment en matière de comportement routier.

2.9. Assurances

La Belgique compte environ 200.000 jeunes conducteurs (18-25 ans) répertoriés en tant que preneurs d'assurance ou mentionnés comme conducteurs dans un contrat d'assurance. D'après les données des compagnies d'assurances, plus de 30 % des conducteurs de 18 ans de sexe masculin sont responsables d'un sinistre (femmes de 18 ans: 17 %). Pour l'ensemble des assurés, ce pourcentage n'est que de 6,7 %. La fréquence des sinistres diminue considérablement avec l'âge. L'écart entre les hommes et les femmes devient, lui aussi, moins important. Au-delà de 25 ans, la fréquence des sinistres se stabilise.

A l'initiative du secteur des assurances, la plupart des compagnies (80 %) proposent, depuis le 1^{er} mars 2004, une police destinée aux conducteurs débutants qui s'inspire partiellement ou totalement de la police 29/29 (les conducteurs débutants ne paient pas davantage que 29 % en plus du tarif proposé à une personne de 29 ans). Les jeunes qui ne peuvent obtenir une assurance voiture sur le marché régulier peuvent s'adresser au Bureau de Tarification. En 2005, ce bureau a traité 1753 dossiers concernant des conducteurs de moins de 26 ans. Dans 0,9 % des cas seulement, il s'agissait de conducteurs débutants qui auraient normalement pu s'adresser à une compagnie d'assurances. Plus de 99 % concernaient donc des jeunes conducteurs présentant un profil problématique.

La conclusion, fin 2003, d'un gentlemen's agreement avec le gouvernement a permis au secteur des assurances de proposer une solution alternative aux tarifs d'assurances auto qui se sont avérés trop chers pour les jeunes. Ce gentlemen's agreement a permis d'instaurer un meilleur climat en matière d'assurances et de trouver des solutions créatives en matière de polices pour jeunes.

Tous les jeunes conducteurs débutants paient une prime plus élevée étant donné que cette catégorie représente un risque plus important. Parmi eux, le groupe des chauffards ne constitue qu'une petite minorité. Une partie de la prime versée par les conducteurs de plus de 25 ans sert également à couvrir les dégâts occasionnés par les jeunes.

A l'instar du Bureau de Tarification, les compagnies d'assurances peuvent imposer des restrictions au jeune qui veut s'assurer. Ces restrictions ont trait aux risques estimés par la société et s'inspirent généralement de la police 29/29, par exemple:

- interdiction de conduire les nuits de week-end
- maximum 2 passagers
- voiture de max. 60 kW

Par ailleurs, l'âge, le sexe, la région, le métier et le bonus-malus entrent également en ligne de compte.

Un jeune que n'est pas d'accord avec les conditions proposées peut s'adresser à une autre compagnie appliquant éventuellement d'autres critères. Au Bureau de Tarification qui a l'obligation de proposer une assurance, il paiera finalement plus s'il refuse d'accepter certaines restrictions.

Il est clair que les compagnies d'assurances tentent de contrôler les risques représentés par les jeunes conducteurs, d'une part, par l'imposition de restrictions, dont l'objectif est de réduire le taux d'implication des jeunes dans les accidents et, d'autre part, par le refus

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS

d'accepter des jeunes présentant un profil à problème. Ces jeunes atterrissent finalement au Bureau de Tarification. Il pourrait être intéressant d'analyser de plus près ce groupe de jeunes conducteurs présentant un risque accru en matière de sécurité routière et de tester des remèdes pour remettre (une partie de) ce groupe sur la bonne voie.

Diverses compagnies d'assurances encouragent les jeunes à suivre une formation à la conduite continuée et proposent, en échange, une prime avantageuse. On ne sait si ceci donne lieu à une diminution du nombre de sinistres au sein de ce groupe et c'est sans doute difficile à démontrer. Le fait de tester un jeune sur base volontaire dans le cadre d'une demande de police d'assurance permet à la compagnie d'assurances d'avoir un meilleur aperçu du profil de risque du candidat. Elle en tiendra compte lors du traitement de la demande. Les compagnies d'assurances estiment, par ailleurs, que les jeunes qui sont disposés à suivre une formation à la conduite continuée font preuve d'un état d'esprit positif et d'un profil de risque intéressant.

Le secteur des assurances sponsorise également, de manière importante, les actions et les campagnes de sécurité routière organisées notamment en collaboration avec l'IBSR. Ceci montre que le secteur veut jouer un rôle visible dans l'approche du problème de l'insécurité routière, avec une attention particulière pour les jeunes conducteurs.

2.10. Mesures d'encadrement

Bon nombre de situations extérieures au trafic ont une influence sur le comportement routier des jeunes. Vu le nombre élevé d'accidents de week-end, les sorties représentent un risque important. Nous sommes souvent confrontés à des excès qui expliquent que les jeunes sont fortement tentés de conduire sous influence. La mise à disposition de boissons alcoolisées gratuites, l'organisation de "happy hours" et la publicité pour certaines boissons combinées (telles que vodka-redbull) constituent un problème. La France prend manifestement plus d'initiatives en la matière et interdit la combinaison de boissons alcoolisées et énergétiques. Début janvier 2006, l'AFSSA⁵ a transmis divers avis sur le sujet aux pouvoirs publics.

⁵ L'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments, Afssa –saisine n°2005-SA-0111.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS****3. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION FEDERALE POUR LA SECURITE
ROUTIERE**

Dans cette partie du texte, nous nous contentons pour l'instant de formuler quelques pistes de réflexion. Il appartient au groupe de travail de les épurer et d'y ajouter d'autres recommandations.

3.1. Données chiffrées

Il existe suffisamment de statistiques qui dénoncent le problème des jeunes conducteurs. A côté des données d'accidents, les données du Fichier Central Permis de Conduire permettent d'avoir un meilleur aperçu de l'implication des jeunes conducteurs dans les accidents en corrélation avec l'expérience acquise et (si possible) avec la formation à la conduite suivie.

L'exploitation des données du Bureau de Tarification permettrait peut-être de mieux cerner le profil des jeunes présentant un risque accru en matière de sécurité routière. La politique en la matière peut se baser sur ce profil pour développer d'éventuels remèdes.

La CFSR recommande de compléter l'enregistrement des accidents par des données relatives au permis de conduire.

Les données du Fichier Central Permis de Conduire doivent être exploitées pour évaluer et, si nécessaire, corriger la politique en matière de formation à la conduite.

Les données du Bureau de Tarification concernant les jeunes conducteurs doivent être prises en compte dans la politique de sécurité routière relative aux conducteurs débutants, moyennant le respect de leur vie privée.

Cette recommandation est abordée plus en détail par le groupe de travail "Statistiques".

3.2. Législation

Plusieurs pays voisins appliquent la recommandation européenne relative au taux d'alcool autorisé pour les conducteurs débutants. L'application de cette mesure doit être suivie de près afin de pouvoir en évaluer l'utilité et le rendement. La période du permis provisoire (phase d'apprentissage) fait d'ores et déjà l'objet de certaines restrictions.

La CFSR recommande d'introduire, pendant la phase d'apprentissage (permis provisoire), une restriction supplémentaire concernant le taux d'alcool autorisé et de limiter ce taux à 0,2 ‰ ou 0,09 mg/l AAE.

3.3. Contrôles de police

Les jeunes conducteurs ne font pas (officiellement) l'objet d'une politique de contrôle spécifique. Le contrôle des jeunes fait partie des actions ciblées menées dans le cadre de l'approche d'une série de phénomènes d'insécurité routière prioritaires (vitesse, CSI alcool et CSI drogue). Ces problèmes ne se limitent pas aux jeunes conducteurs.

Comme le comportement des jeunes en matière de sorties ne cesse d'évoluer, tant dans le temps qu'au niveau des déplacements, les contrôles devraient être adaptés en ce sens.

La CFSR recommande que, lors du planning des contrôles, il soit suffisamment tenu compte du comportement spécifique des jeunes en matière de déplacements pendant les nuits de week-end qui se situe, plus qu'avant, aux aurores.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS****3.4. Poursuites par les autorités judiciaires**

Au cas où les jeunes transgresseraient, malgré tout, les règles, la sanction envisagée pourrait avoir un caractère plus éducatif.

A l'avenir, le permis de conduire du conducteur débutant qui commet une infraction de troisième ou de quatrième degré sera obligatoirement retiré dans la première année qui suit l'obtention du permis. Il ne sera restitué que si le conducteur représente avec succès l'examen à la conduite théorique et/ou pratique.

La CFSR recommande que les jeunes conducteurs soient, de préférence, condamnés à des sanctions alternatives sous la forme de mesures éducatives (driver improvement), combinées ou non à une peine de travail adaptée et ciblée.

Pour l'instant, les mesures alternatives ne peuvent être imposées que par le biais d'une mesure de probation et donc uniquement pour des cas qui font l'objet de poursuites par le tribunal. Il n'existe pas d'alternative aux perceptions immédiates. Ce point sera discuté plus en détail par le groupe de travail "Politique criminelle".

3.5. Education à la circulation

L'instauration (obligatoire) d'une éducation à la circulation et à la mobilité, solidement fondée et orientée vers la pratique, est essentielle à tous les niveaux de l'enseignement.

La CFSR recommande que les communautés mettent en place, à tous les niveaux de l'enseignement, un système d'éducation à la circulation et à la mobilité orienté vers la pratique.

Concrètement, il s'agit de suivre une ligne d'apprentissage verticale, qui consiste pour les nouveaux participants à la circulation et à la mobilité (du bambin à l'adolescent) à s'habituer, petit à petit, à la diversité et à la complexité des situations de trafic. On abordera ensuite les différents usagers et leurs modes de déplacement, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes, les utilisateurs des transports en commun, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les automobilistes.

La Commission recommande également que les personnes chargées de l'éducation à la circulation et à la mobilité aient elles-mêmes suivi une formation adéquate en la matière.

3.6. Formation à la conduite

Une nouvelle formation à la conduite est entrée en vigueur en septembre 2006. Cette nouvelle formation représente l'occasion idéale pour organiser la mise en place d'un suivi sérieux et scientifique du système.

Concernant le coût de la formation professionnelle, on notera que, malgré la subvention de bon nombre de formations, tant dans le milieu socioculturel que dans d'autres secteurs, aucun subside n'est prévu pour la formation à la conduite et les formations continuées (capacités de conduite, conduite défensive...).

La CFSR recommande la mise en place et le suivi d'indicateurs de sécurité routière relatifs à la formation à la conduite (voir également 3.1).

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS**

Afin d'augmenter l'attrait d'une formation professionnelle à la conduite de base et d'une formation à la conduite continuée, la CFSR recommande d'instaurer des mécanismes de financement comme ceux prévus dans le cadre d'autres formations complémentaires et parascolaires.

3.7. Communication

Certaines campagnes telles que BOB prévoient un spin-off spécifique à l'intention des jeunes. Dans quelle mesure ceci est-il envisageable pour d'autres thèmes ?

Les conséquences d'un comportement négatif sont rarement montrées.

Les personnes appartenant à l'entourage immédiat des jeunes, y compris les personnes de leur âge, peuvent identifier un comportement à risque potentiel. En tant que médiateur, elles ont souvent une influence directe et efficace sur ces jeunes.

Outre les campagnes qui ont pour thème un risque donné (vitesse, alcool...), il importe de convaincre l'opinion publique de l'importance d'une éducation à la circulation et d'une formation à la conduite solides. L'objectif n'est pas de promouvoir la formation professionnelle à la conduite mais bien d'encourager les gens à réfléchir sérieusement à la période d'apprentissage appropriée.

Etant donné que les jeunes s'identifient facilement aux personnages d'émissions pour jeunes et de programmes de divertissement, les messages de sécurité routière qui passent en télévision peuvent avoir un impact positif. Bon nombre de faits qui se déroulent dans des feuilletons et des émissions de télé-réalité peuvent être reliés à une conduite sûre.

La CFSR recommande que les campagnes confrontent plus explicitement les jeunes aux risques liés à un certain comportement.

La CFSR recommande de procéder à la consultation d'un panel de jeunes en vue de vérifier l'efficacité (sur les jeunes) des campagnes destinées aux conducteurs de tous âges et des campagnes s'adressant spécifiquement aux jeunes.

La CFSR recommande d'encourager les médiateurs à jouer un rôle en matière de signalement et de prévention des comportements à risques chez les jeunes.

Ces recommandations sont commentées plus en détail par le groupe de travail "Sensibilisation".

3.8. Mesures d'encadrement

La CFSR recommande d'examiner dans quelle mesure on peut inciter le secteur Horeca et les fournisseurs, après concertation, à servir aux jeunes moins de boissons alcoolisées, en combinaison ou non avec des boissons énergétiques.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS****ANNEXE I - BIBLIOGRAPHIE****Documents de référence**

OCDE-CEMT, Jeunes conducteurs – La voie de la sécurité, Centre de recherche sur les transports, 2006.

IBSR, Le problème des jeunes conducteurs débutants et des accidents de week-end, note interne, 2005.

Bos, K, Dreesen, A. & Willems, B., Ongevalbetrokkenheid van jonge autobestuurders – Internationale literatuurstudie en Vlaamse data, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2006.

SWOV-Factsheet, Jonge beginnende automobilisten, 2006.

Vlakveld, W.P., Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen - een literatuurstudie. SWOV.

Chambre des Représentants de Belgique, Echange de vues sur l'évaluation des polices d'assurance jeunes en matière d'assurance automobile, 2006.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : JEUNES CONDUCTEURS****ANNEXE II – COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**

Ludo Kluppels, IBSR, Président
Jan Pelckmans, IBSR, Secrétaire

Sylvain Moras, Anne-Marie Authom, SPF Mobilité et Transports
Rudi Wagelmans (Pascal Wattiaux, Claude Henrich), Commission Permanente de la Police
Locale
Bruno Didier, Assuralia
Luc Henau, Onderwijs Vlaanderen
Ann De Boeck, Gezinsbond
Geert Popelier, VAB
Johan Chiers, Responsable Young Drivers
Bruno Sarrand, GOCA
Natalie De Leenheer, Vlaamse Jeugdraad
Geoffroy Carly, Conseil de la jeunesse (CJEF)