

**RESOLUTION N° 46 CONCERNANT LES MESURES A PRENDRE EN VUE DE REDUIRE
LES RISQUES D'ACCIDENTS DES JEUNES CONDUCTEURS**

[CM(85) 18]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris le 22 novembre 1985,

VU le rapport ci-joint sur les mesures à prendre en vue de réduire les risques d'accidents des jeunes conducteurs ;

CONSTATANT que le risque d'accident est nettement plus élevé pour les jeunes conducteurs que pour les conducteurs plus âgés et que les jeunes conducteurs sont le plus souvent victimes d'un accident en utilisant. La catégorie de véhicule avec laquelle ils participent pour la première fois à la circulation routière motorisée ;

CONSTATANT que cette forte implication des jeunes conducteurs s'explique principalement par l'inexpérience, la propension à prendre des risques et les circonstances dans lesquelles s'effectuent l'apprentissage ;

CONSTATANT que les jeunes conducteurs, du fait de leur inexpérience et d'une formation insuffisante, sont fréquemment impliqués dans certains types d'accidents qui ont pour origine la perte de maîtrise du véhicule dans des situations critiques, comme la sortie de la chaussée, le dérapage, l'excès de vitesse et autres ;

CONSTATANT que la forte propension à prendre des risques constitue un modèle d'attitude et de comportement spécifique à la jeunesse et peut avoir des conséquences graves, notamment dans la circulation routière motorisée ;

CONSTATANT que les jeunes conducteurs, après l'obtention du permis de conduire, font souvent des expériences dans la circulation routière qui ont une influence négative durant leur période d'apprentissage, telles que par exemple l'observation des infractions commises par les autres conducteurs, la non-répression de ces infractions, la conduite à vitesse excessive, etc. ;

RECOMMANDE aux Gouvernements des Etats membres de la CEMT :

- a) De mettre en œuvre des mesures adéquates en vue d'améliorer la situation défavorable des jeunes conducteurs en matière d'accident.

- b) De fixer, en fonction des caractéristiques nationales, à un âge suffisamment élevé l'accès à la conduite de véhicules à moteur.
- c) D'examiner l'opportunité d'autoriser les jeunes conducteurs à ne conduire, dans un premier temps, que des motocyclettes à puissance limitée, à moins que, selon la législation nationale, les aptitudes du conducteur ne soient assurées par d'autres moyens.
- d) D'examiner l'opportunité d'introduire pour les conducteurs débutants un permis de conduite à l'essai.
- e) D'examiner l'opportunité d'introduire un permis de conduire également pour les cyclomoteurs.
- f) D'encourager l'amélioration de la formation suivie à l'école de conduite et les exigences de l'obtention du permis de conduire de telle manière que les connaissances transmises concernent davantage l'attitude et le comportement à adopter.
- g) D'intensifier l'éducation à la sécurité routière dans les écoles et l'information à divulguer aux nouveaux conducteurs.
- h) D'envisager les possibilités de recommander aux constructeurs de véhicules à moteur de s'imposer eux-mêmes des restrictions publicitaires afin qu'ils évitent d'utiliser pour leur publicité des slogans défavorables à la sécurité (par exemple informations sur les vitesses maximales).
- i) D'intensifier les contrôles en ce qui concerne la conduite en état d'ébriété et la vitesse inadaptée, car ces deux domaines comptent parmi les principales causes d'accidents.
- j) De faire en sorte que les manipulations techniques notamment pour augmenter la vitesse des engins motorisés à deux roues soient rendues beaucoup plus difficiles, voire impossibles, dans les pays où de telles manipulations sont un problème sérieux.
- k) D'examiner la possibilité de la part des importateurs de renoncer à l'importation des motocyclettes de plus de 75 kW.

CHARGE le Comité des Suppléants de poursuivre ses efforts en vue d'une amélioration de la situation des jeunes conducteurs en matière d'accident et de faire rapport à nouveau en temps utile, compte tenu de l'expérience acquise dans les divers pays membres.

RAPPORT SUR LES MESURES DESTINEES A REDUIRE LES RISQUES D' ACCIDENTS DES JEUNES CONDUCTEURS

[CM(85) 18]

1. Objectif et structure du rapport

Le présent document fournit un aperçu de la situation concernant les accidents des jeunes conducteurs débutants ainsi que des mesures prises, envisagées ou en discussion dans les différents pays en vue de réduire les risques d'accident encourus par ces conducteurs.

Les réglementations en vigueur dans les pays membres diffèrent partiellement en ce qui concerne la définition des catégories de véhicules et les conditions d'admission des personnes à l'utilisation de certains types de véhicules. Aussi un aperçu de ces réglementations est-il présenté au chapitre 2.

Le chapitre 3 comporte des renseignements statistiques sur les accidents survenus dans les différents pays. Une importance particulière est attachée à une présentation détaillée des données relatives aux jeunes classes d'âge. Il est tenu compte de l'évolution de l'effectif des véhicules par une comparaison des années 1970 et 1982. Les raisons de la forte implication des jeunes conducteurs débutants dans les accidents ont fait l'objet d'études scientifiques dans plusieurs pays. Les principaux résultats de ces études sont présentés au chapitre 4.

Le chapitre 5 contient une description des mesures engagées ou envisagées dans plusieurs pays en vue de réduire les risques d'accidents des jeunes conducteurs. A cet égard, il faut distinguer entre les réglementations d'admission des conducteurs et des véhicules, les mesures portant sur la formation, l'examen et le perfectionnement des conducteurs débutants, l'information, l'éducation et le contrôle en matière de circulation ainsi que les mesures de caractère technique.

2. Réglementations

Dans un souci de simplification, on ne distinguera ici qu'entre trois grandes catégories de véhicules :

- a) Cyclomoteurs.
- b) Motocyclettes.
- c) Voitures particulières.

Mention spéciale sera faite des particularités spécifiques aux pays.

Concernant les véhicules à deux roues à moteur, la terminologie suivante est employée :

Français/French	Anglais/English	Allemand/German
Véhicule à deux roues à moteur	Two-wheeled motor vehicle	Motorisiertes Zweirad
Cyclomoteurs ¹ (engins de 50 cc ou moins, limités à 50 km/h ou moins)	Mopeds (engines up to 50 cc and top speeds not exceeding 50 km/h)	Kleinkrafträder (Mopeds) (Maschinen bis zu 50 cc Hubraum mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 50 km/h) ²
Motocycles (engins de plus de 50 cc)	Standard motorcycles (engines over 50 cc)	Motorräder (Maschinen über 50 cc Hubraum)

1. En France, les cyclomoteurs équipés d'une transmission non automatique ne sont pas classés dans la catégorie des cyclomoteurs mais dans celle des motocycles légers (51-80 cc).
2. En Autriche, la vitesse maximale est fixée à ≤ 40 km/h pour les petits cyclomoteurs, à ≤ 70 km/h pour les véhicules à deux roues de petite cylindrée.

a) Cyclomoteurs

Dans l'ensemble des pays, la cylindrée des cyclomoteurs est limitée à 50 cm³. Le tableau ci-après fournit des renseignements sur les autres réglementations en vigueur dans les différents pays :

Dispositions relatives à l'utilisation des cyclomoteurs dans les pays Membres

	Km/h	Age	Permis	Casque
Luxembourg	50	16	oui	oui
Portugal	50	16	oui	oui
Yougoslavie	50	16	oui	non
Royaume-Uni	48	16	oui ^a	oui
France	45	14	non	oui
Autriche	40 ^g	16	non	oui
Belgique	40 ^b	16 ^b	non ^b	oui ^b
Italie	40	14	non	non
Pays-Bas	40 ^b	16 ^b	non ^b	oui ^b
Espagne	40	16 ^f	oui ^d	non
Danemark	30	16	oui ^e	oui
Finlande	40	15	non	oui
Suède	30	15	non	oui
Suisse	30	14	oui ^a	non
Allemagne	40 ^c	16 ^c	oui ^c	oui ^c
Grèce	40	16	oui	oui

- a) Permis spécial non requis, si le conducteur est déjà titulaire d'un permis de conduire pour voitures, etc.
- b) Il existe aussi un cyclomoteur plus lent (aux Pays-Bas appelé « Snorfiets ») avec une vitesse maximale de 25 km/h en Belgique et aux Pays-Bas. Concernant l'âge et le permis, les exigences sont les mêmes, sauf qu'il n'y a pas d'obligation du port du casque.
- c) Il existe aussi un cyclomoteur plus lent et plus léger dont la vitesse maximale est de 25 km/h ; sa conduite est autorisée à partir de 15 ans et soumise à l'obligation du port du casque, un permis n'est pas requis, seulement un certificat d'examen.
- d) Permis : un examen n'est pas nécessaire, la déclaration de la connaissance du code de la route suffit.
- e) A partir du 1^{er} janvier 1980.
- f) Une « licence » de conduite peut être obtenue dès l'âge de 14 ans, à condition d'avoir passé un examen théorique.
- g) Véhicules à deux roues à moteur de petite cylindrée : 70 km/h ; âge : 16 ans ; permis : oui ; casque : oui.

b) Motocyclettes

Dans certains pays, on distingue entre deux classes de motocyclettes. Alors que la cylindrée des motocyclettes ordinaires n'est limitée dans aucun pays, quoique une limite de 75 kW soit considérée comme souhaitable dans certains pays, les deux-roues légers à moteur se voient appliqués les limites supérieures suivantes : Suisse et Suède : 125 cm³, République fédérale d'Allemagne et France : 80 cm³.

La vitesse maximale admise des deux-roues légers à moteur est de 80 km/h en République fédérale d'Allemagne et de 75 km/h en France.

L'âge minimal nécessaire pour conduire des deux-roues légers à moteur est de 16 ans en République fédérale d'Allemagne, en France et en Suède, de 18 ans en Suisse. En France, le même permis autorise à la conduite d'engins jusqu'à 125 cm³ à condition que le conducteur soit âgé de 17 ans au moins. Dans tous les pays, on peut conduire une motocyclette à partir de 18 ans. En Suisse, pour obtenir le permis de conduire d'un motorcycle d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, il faut avoir conduit régulièrement pendant deux ans au moins un motorcycle d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³.

Un permis de conduire est requis dans tous les pays pour les motocyclettes, quelle que soit leur construction ; en revanche, la fréquentation d'une école de conduite n'est obligatoire qu'en République fédérale d'Allemagne et au Danemark. Tous les pays exigent un examen théorique et un examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire.

Au Royaume-Uni, la législation introduite en 1981 vise à :

- a) Réduire à 125 cm³ la cylindrée maximale du motorcycle qu'un conducteur débutant est autorisé à conduire.
- b) Prévoir un test en deux parties, ayant lieu en des occasions distinctes, pour les motocyclistes débutants.
- c) Limiter la durée du permis motocycliste provisoire à deux ans. Il n'est pas possible alors d'obtenir un autre permis provisoire avant qu'une année entière ne se soit écoulée.

L'efficacité de ces mesures fait actuellement l'objet d'un examen.

Dans l'ensemble des pays, l'obligation du port du casque existe. Dans plusieurs pays de la CEMT, les motocyclistes sont tenus à l'utilisation des phares, de jour également.

c) *Voitures particulières*

Pour les voitures particulières, la réglementation en la matière est uniforme dans tous les pays. Aucun pays n'applique de restrictions sur la cylindrée, la puissance, le nombre des tours ou la vitesse maximale. Est d'application partout : la possibilité d'obtenir un permis de conduire à partir de 18 ans, et le permis de conduire obligatoire. En Suède et hors des agglomérations en Finlande, il y a obligation d'utiliser les phares de jour également.

3. Implications des jeunes conducteurs débutants dans les accidents

Les graphiques 1 à 3 montrent, pour l'année 1982, la répartition des conducteurs accidentés (tués et blessés) de cyclomoteurs (graphique 1), de motocyclettes (graphique 2) et de voitures particulières (graphique 3) par classes d'âge. En abscisse, sont portées les classes d'âge de 15 à 17 ans, de 18 à 20 ans, de 21 à 24 ans, de 25 à 64 ans et de 65 ans et plus.

Une ventilation plus poussée des jeunes classes d'âge permet une approche différenciée du problème qui nous intéresse.

Compte tenu des disparités existant entre les pays membres quant à l'importance des classes d'âge et des populations, on ne peut que difficilement comparer, en valeur absolue, les fréquences des

accidentés. Pour cette raison, les données ont été ramenées à 100 000 habitants de chaque classe d'âge du pays en cause. C'est ainsi que s'explique la graduation sur l'ordonnée.

Une comparabilité encore meilleure des risques encourus par chaque classe d'âge pourrait être obtenue en se rapportant à la prestation kilométrique. Toutefois, on ne dispose pas de données correspondantes se référant à l'âge.

Des chiffres sur le nombre des accidentés en France, au Luxembourg, au Portugal et en Turquie ne sont pas disponibles pour l'année 1982. Des tableaux présentant des chiffres absolus et des données relatives ainsi que des renseignements sur le nombre de la population sont joints en annexe.

En règle générale, ces tableaux illustrent de façon impressionnante à quel point les jeunes conducteurs sont exposés à des risques dans la circulation routière : les taux des accidentés appartenant à la classe d'âge de 25 à 64 ans sont presque tous inférieurs à ceux des classes plus jeunes.

Lorsque l'on étudie l'évolution des courbes représentant les différents types de véhicule, on constate presque sans exception que le plus grand nombre d'accidents survient dans la classe d'âge admise pour la première fois à la circulation motorisée avec le type de véhicule en cause. Pour les cyclomoteurs, il s'agit, en l'occurrence, de la classe d'âge de 15 à 17 ans, pour les motocyclettes et voitures particulières de la classe d'âge de 18 à 20 ans.

En France, le constat a été fait que les conducteurs titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an sont impliqués dans des accidents avec des dommages corporels 3 à 4 fois plus souvent que la moyenne des conducteurs. Ce taux s'avère stable sur une longue période. Il s'agit là d'un phénomène qui concerne 3 à 4 fois plus les adolescents que les adolescentes. En France, cette surreprésentation des jeunes dans les accidents est particulièrement forte pour les conducteurs de véhicules à deux-roues à moteur.

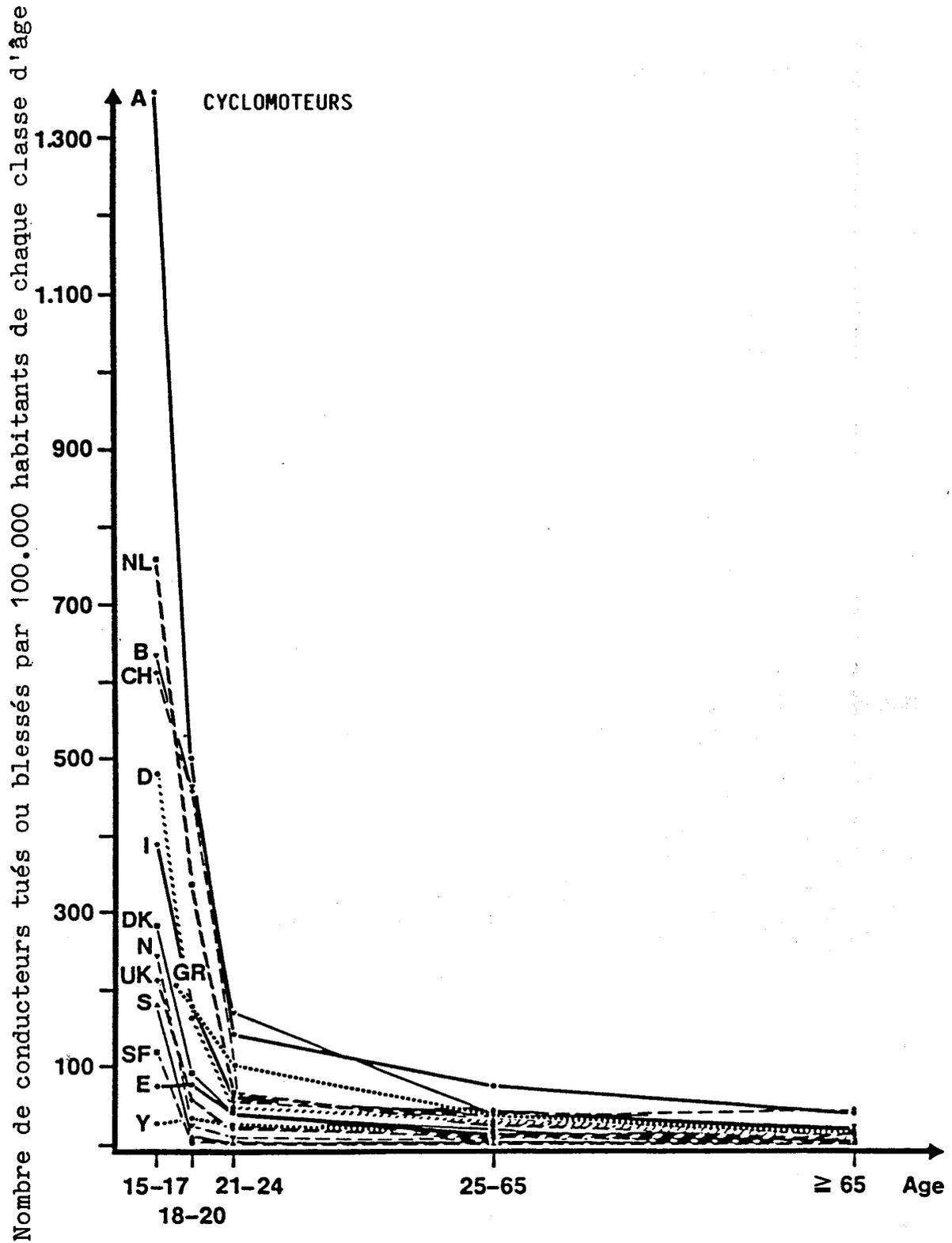
Selon les types de véhicules, il existe entre les pays des différences considérables quant aux taux des accidentés : pour ce qui concerne les accidentés cyclomotoristes, c'est l'Autriche qui se place en tête pour les classes d'âge de 15 à 17 ans et de 18 à 20 ans. Dans ce pays, plus de 1.3 pour cent des 15 à 17 ans ont été victimes d'un accident en 1982. La dernière place de cette classe d'âge est occupée par la Yougoslavie où 0.028 pour cent des 15 à 17 ans ont été impliqués dans un accident.

En revanche, en ce qui concerne les motocyclistes, le plus grand nombre des accidents des 18 à 20 ans est survenu en Suisse (840 sur 100 000, soit 0.84 pour cent), le plus petit nombre à nouveau en Yougoslavie (36 sur 100 000, soit 0.036 pour cent).

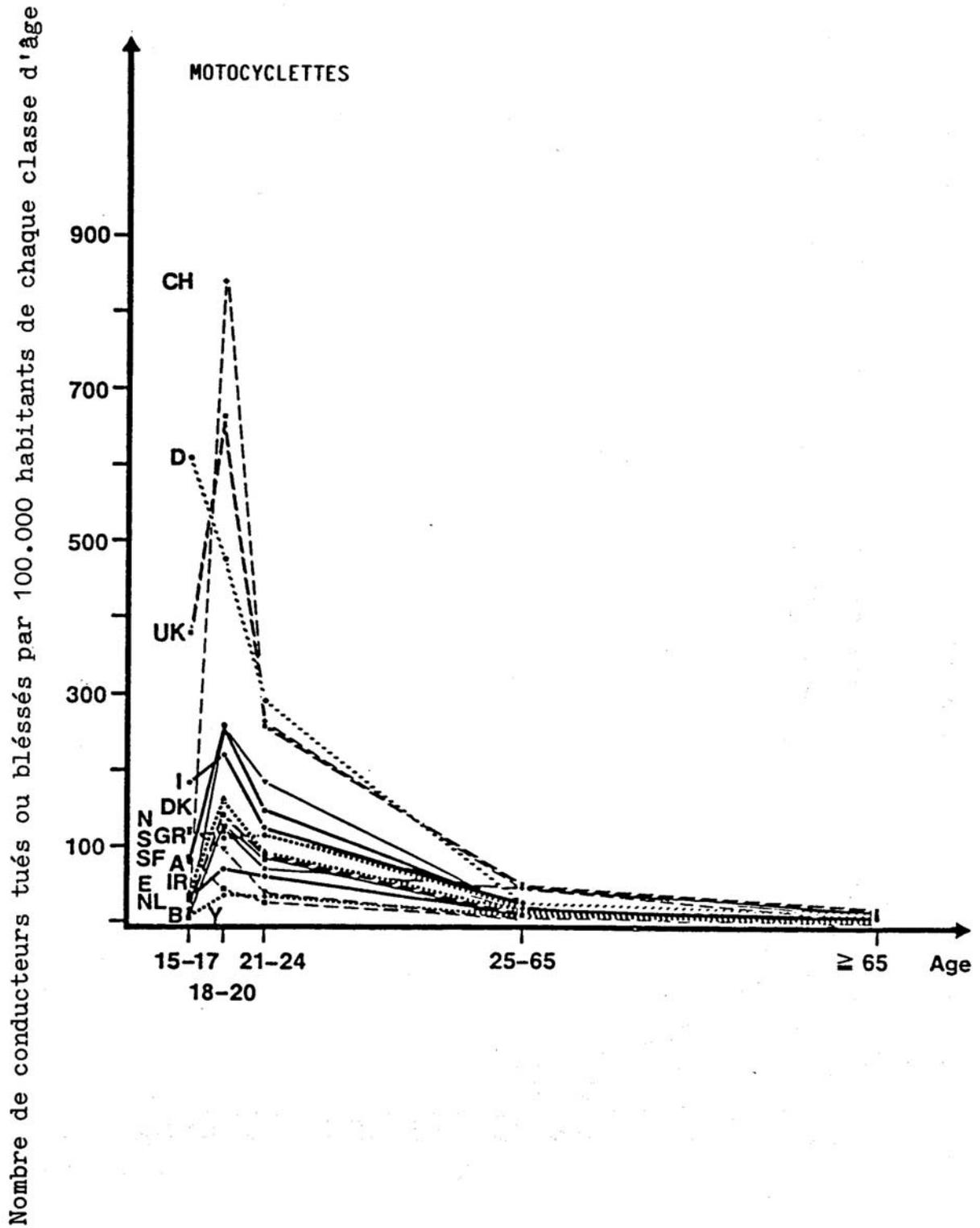
Enfin, les jeunes automobilistes de 18 à 20 ans subissent des accidents le plus souvent en République fédérale d'Allemagne (1 016 sur 100 000, soit 1.016 pour cent), le moins souvent en Yougoslavie et en Grèce. (Pour la Grèce, des données précises ne peuvent être communiquées étant donné que dans la statistique démographique de ce pays, les personnes de 15 à 20 ans apparaissent sous un même poste.)

Un examen plus détaillé des courbes révèle que la constatation générale faite ci-dessus et concernant l'implication particulièrement forte des classes d'âge débutantes dans les accidents de la route doit être pondérée pour certains pays. Ceci est dû en partie aux particularités de l'exploitation statistique des données et au droit d'admission à la circulation en vigueur dans certains pays. Ainsi, en République fédérale d'Allemagne, les motocyclistes sont plus souvent victimes d'un accident à l'âge de 15 à 17 ans (611 sur 100 000) qu'à l'âge de 18 à 20 ans (477 sur 100 000). La raison en est que, dans ce pays, les deux-roues motorisés légers peuvent être conduits à partir de 16 ans déjà et que statistiquement ils sont considérés comme motocyclettes.

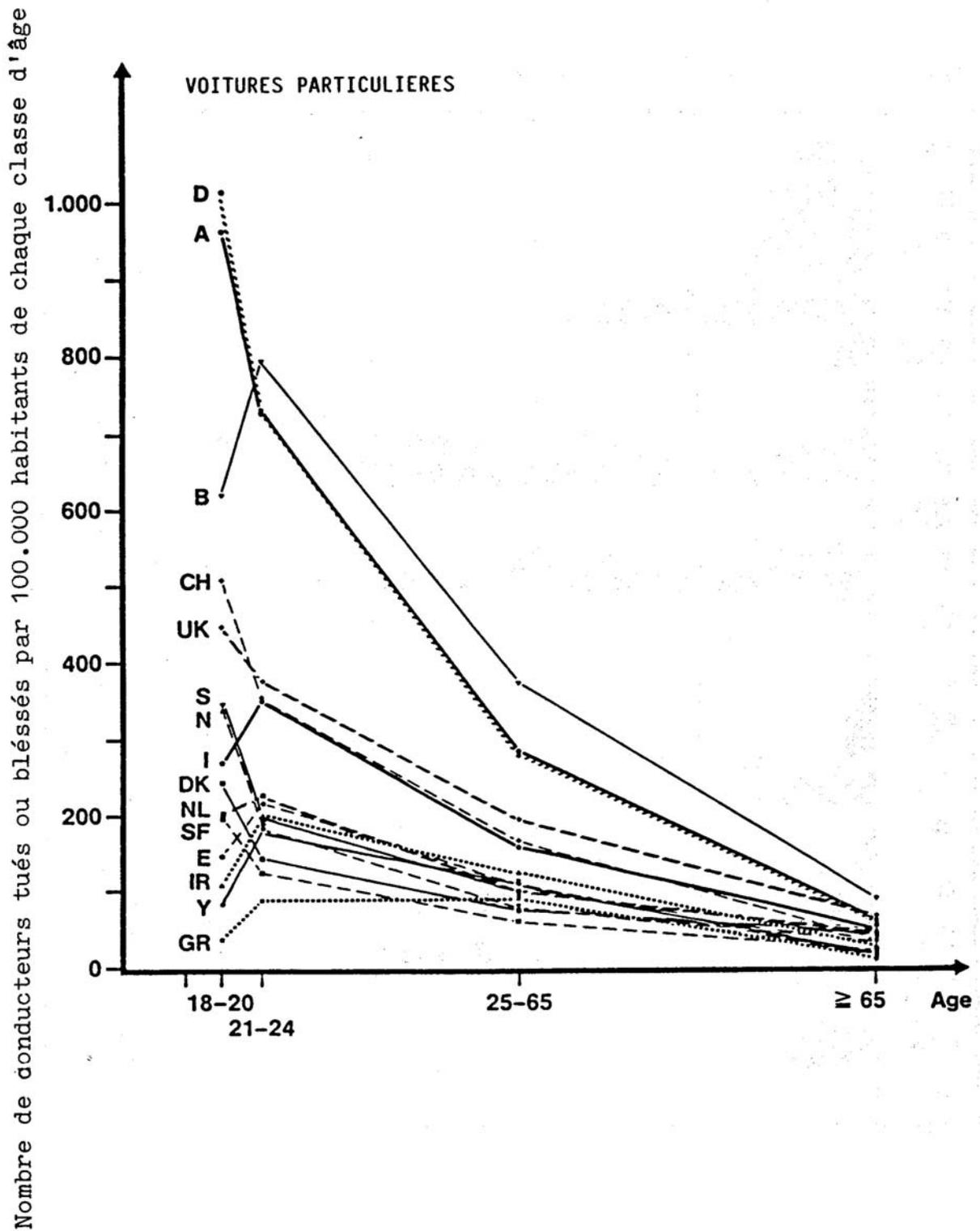
Graphique 1. Cyclomotoristes tués ou blessés dans chaque pays (année 1982)



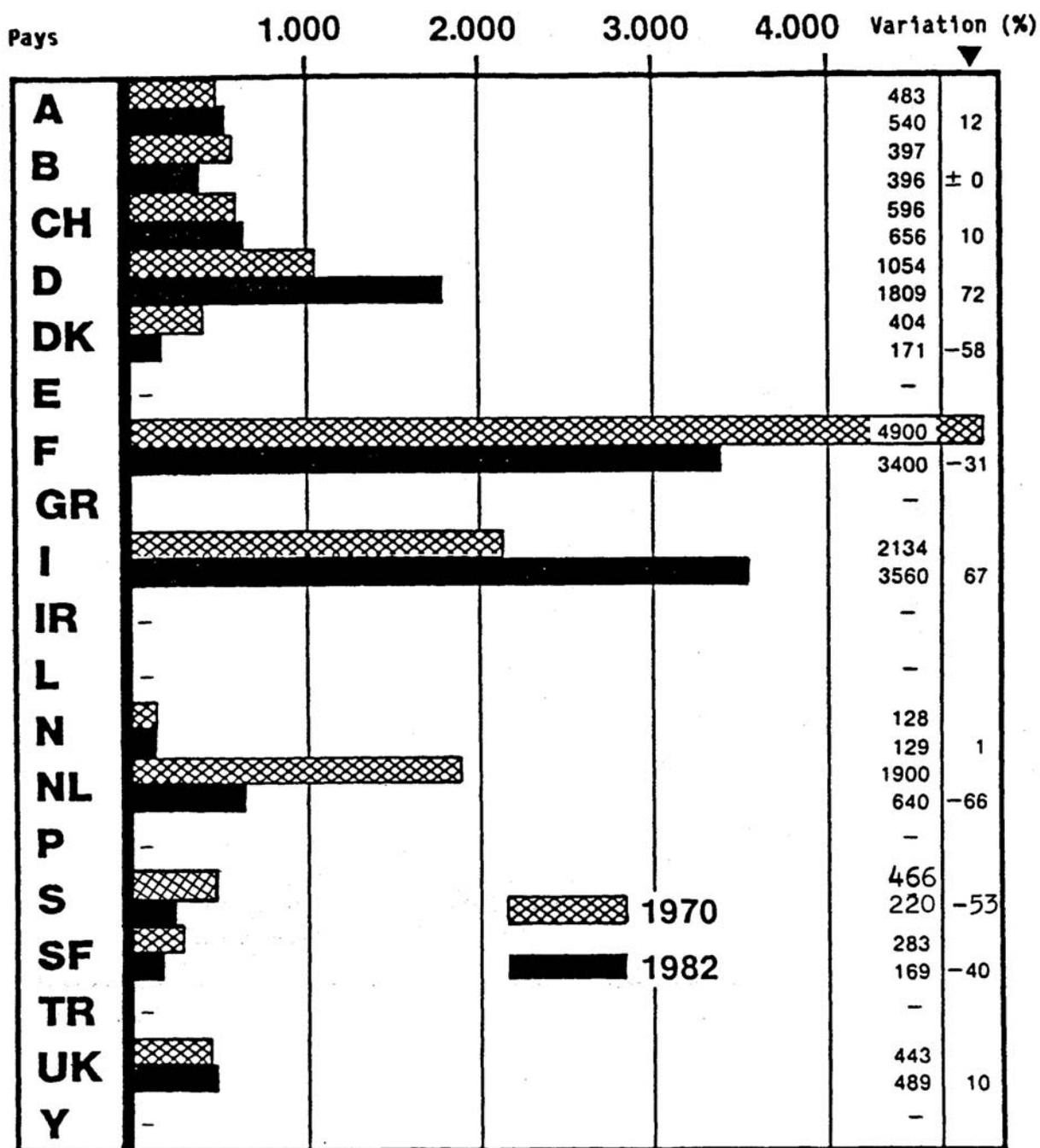
Graphique 2. Motocyclistes tués ou blessés dans chaque pays (année 1982)



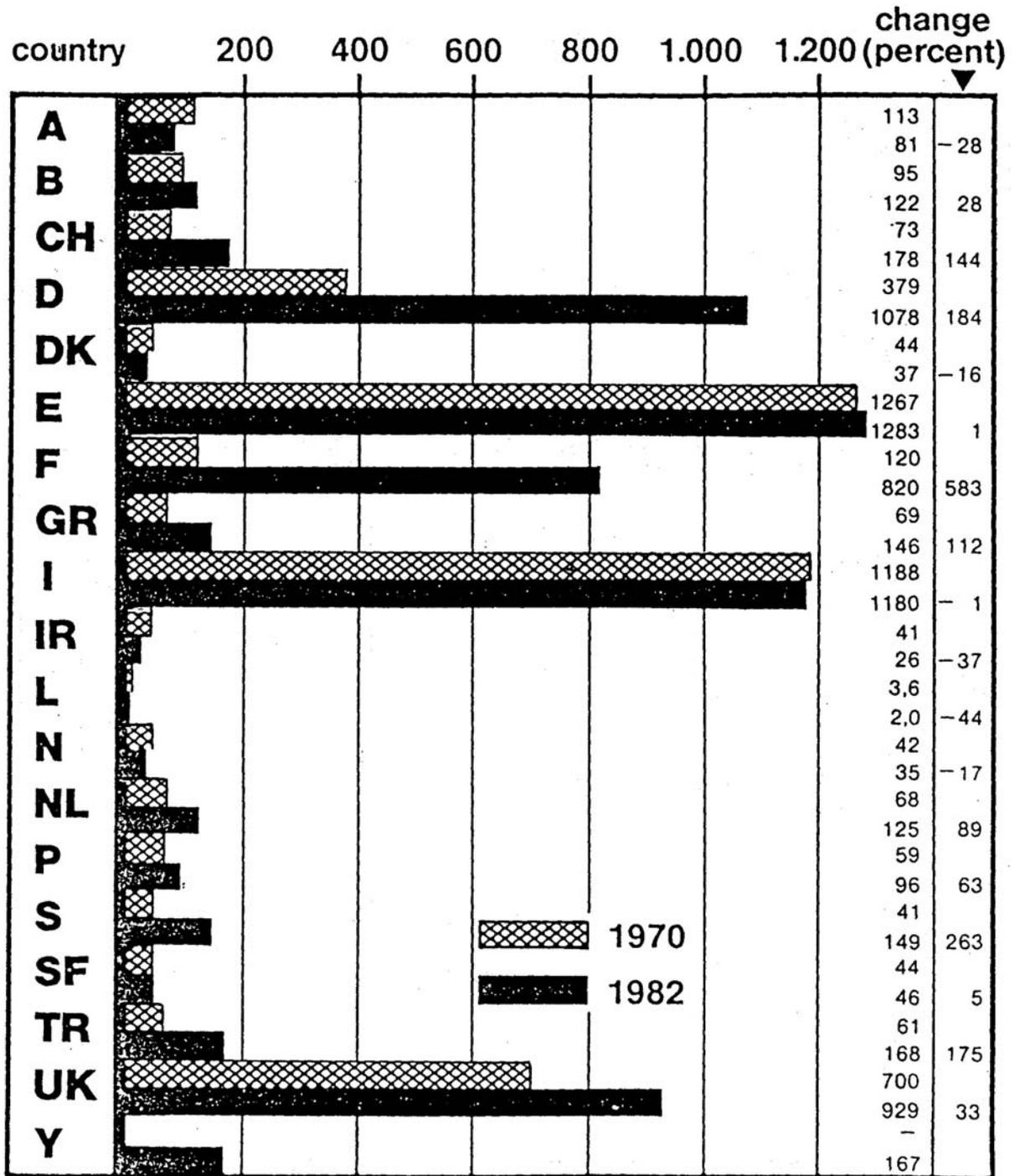
Graphique 3. Automobilistes tués ou blessés dans chaque pays (année 1982)



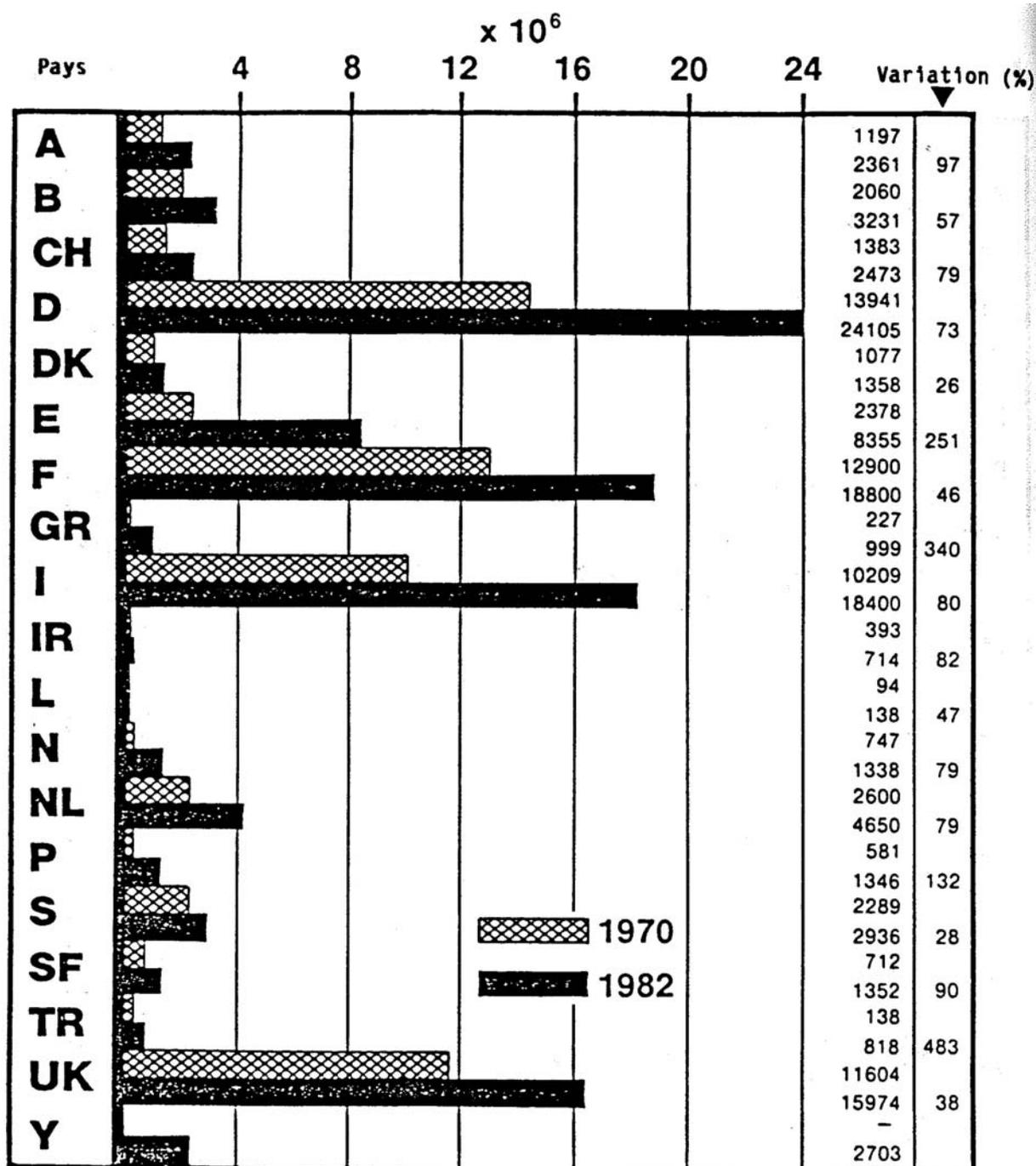
Graphique 4. Cyclomoteurs à la fin de 1970 et de 1982 (x 1000)



Graphique 5. Motocyclettes à la fin de 1970 et de 1982 (x 1000)



Graphique 6. Voitures particulières à la fin de 1970 et de 1982 (x 1000)



Mais les répartitions semblent aussi refléter, en partie, le niveau économique des jeunes, dans les différents pays. En effet, en ce qui concerne la catégorie de véhicule « voitures particulières », on relève pour les jeunes une implication moins nette en Espagne et aucune implication particulière en Grèce et en Yougoslavie. Probablement, l'acquisition d'une voiture particulière n'y est possible qu'au cours d'une carrière professionnelle garantissant un revenu adéquat.

La probabilité d'être impliqué dans un accident est, entre autres facteurs, fonction du nombre des automobiles admises à la circulation du pays. A cet égard, des taux d'accroissement considérables, notamment pour les voitures particulières, ont été enregistrés au cours des dernières années. Les graphiques 4 à 6 comparent les effectifs des années 1970 et 1982, les variations étant indiquées en pourcentage.

Concernant la catégorie des cyclomoteurs (graphique 4), l'image est plutôt hétérogène : alors que l'effectif des véhicules a augmenté ou est resté inchangé dans sept pays, il a fléchi dans quatre pays.

Quant à la catégorie des motocyclettes (non séparées des cyclomoteurs dans certains pays), l'effectif a augmenté dans douze pays et baissé dans six.

Pour la seule catégorie des voitures particulières, l'intégralité des pays a enregistré des taux d'accroissement parfois considérables, les plus importants étant relevés dans les pays dont la motorisation a été jusqu'ici relativement faible (Turquie, Grèce, Espagne et Portugal).

4. Raisons expliquant l'implication particulièrement forte des jeunes conducteurs débutants dans des accidents

Pour expliquer les raisons de l'implication particulière des jeunes conducteurs débutants dans des accidents, l'on a recours en premier lieu à des arguments psychologiques et sociologiques et l'on part notamment de trois points :

- a) Inexpérience ;
- b) Propension à prendre des risques ;
- c) Circonstances dans lesquelles s'effectue l'apprentissage.

a) *Inexpérience*

L'inexpérience des conducteurs débutants se traduit d'une part par leur difficulté à déceler avec certitude et assez tôt les dangers de la circulation routière et à reconnaître les signes annonciateurs de l'évolution dangereuse d'une situation. D'autre part, les conducteurs débutants ne disposent pas encore d'un répertoire de comportements suffisamment développé leur permettant d'écarter eux-mêmes des situations dangereuses. Apparemment, le conducteur n'apprend qu'au fil du temps ce qui est important pour un comportement sûr dans la circulation routière.

Le rôle joué par l'inexpérience peut être démontré par plusieurs observations qui ont été faites : les analyses statistiques révèlent que, pour les jeunes conducteurs débutants, les types d'accidents les plus fréquents sont ceux au cours desquels le conducteur, confronté à des situations critiques, a perdu le contrôle du véhicule : sortie de la chaussée, dérapage, conséquences d'un excès de vitesse, etc. Ce résultat peut être interprété selon des perspectives différentes. Il est, d'une part, le signe d'un manque de maîtrise du véhicule, d'autre part, la preuve d'une forte propension à prendre des risques (v. infra). Mais il révèle aussi que le danger potentiel de certaines manoeuvres est manifestement sous-estimé. Ce dernier fait s'explique par un manque de savoir qui ne pourra être compensé que par la formation et l'expérience.

Diverses études entreprises en vue d'étudier le comportement visuel de conducteurs expérimentés et de conducteurs inexpérimentés montrent que les premiers sont davantage en mesure de se détacher du détail et de se concentrer sur l'essentiel. Mais reconnaître ce qui est essentiel ne s'apprend apparemment qu'au fil du temps.

b) Propension à prendre des risques

Dans la plupart des études disponibles, l'implication particulièrement forte des jeunes conducteurs dans des accidents est expliquée par des modèles d'attitude et de comportement spécifiques à la jeunesse et notamment par leur plus forte propension à prendre des risques. Un risque n'est pas encouru pour lui-même mais habituellement pour tirer quelque avantage de l'issue heureuse d'une situation dangereuse. On comprend pourquoi précisément les jeunes conducteurs sont plus disposés à prendre des risques lorsque l'on examine l'avantage qui, pour ces classes d'âge, peut être lié de préférence à un comportement risqué. Pour ce faire, il convient d'analyser leurs aspirations naturelles. On suppose que les aspirations typiques des jeunes entre 15 et 25 ans visent à découvrir de nouvelles possibilités d'expérience et de comportement ainsi que la force, la puissance et le plaisir de nouvelles impressions sensorielles. S'y ajoute leur désir d'acquérir de l'indépendance vis-à-vis du milieu familial et partant de décider de plus en plus eux-mêmes au lieu de subir les décisions des autres, ainsi que le besoin de remettre en question les normes du monde des adultes. Enfin, le désir de se réaliser et d'être considérés joue un rôle non négligeable pour les jeunes gens. Il ressort d'une étude sur les domaines où ces besoins des adolescents peuvent être satisfaits que la participation à la circulation routière motorisée en constitue une possibilité idéale, car un véhicule motorisé permet tout particulièrement de faire de nouvelles expériences, d'acquérir son indépendance et d'être considéré par son entourage social. Vus dans ce contexte, les accidents de « conduite dynamique » typiques de la jeunesse ainsi que l'attitude vis-à-vis du risque connaissent une explication particulière. Le véhicule motorisé s'avère être, pour ainsi dire, un point de cristallisation permettant à la jeunesse de répondre à ses aspirations, de manière idéale.

La combinaison entre manque d'expérience et disposition surproportionnelle à prendre des risques peut ainsi expliquer pour une large part précisément cette importante implication des jeunes conducteurs dans les accidents.

c) Circonstances dans lesquelles s'effectue l'apprentissage

Si plus haut il a été question de l'inexpérience des conducteurs débutants, on s'interroge ici sur les circonstances dans lesquelles les conducteurs débutants acquièrent, après l'obtention du permis de conduire, leurs premières expériences dans la circulation routière. Du point de vue de la sécurité, ces circonstances sont loin d'être favorables.

Le conducteur débutant tire ses expériences en premier lieu des deux sources suivantes :

- Observation du comportement des autres usagers motorisés.
- Succès ou échec de son propre comportement face aux situations qui se présentent dans la circulation.

Au comportement des autres usagers revient une double importance d'une part, ces usagers peuvent lui servir de modèle pour son propre comportement, d'autre part, leurs réactions lui montrent s'il a agi « correctement » et ce qu'il peut ou non se permettre.

En observant les autres usagers, le conducteur débutant peut apprendre que :

- Les règles de circulation sont apparemment respectées à des degrés différents et que leur non-respect est fonction de la situation du moment.

- Les autres conducteurs, en commettant des infractions, en retirent très souvent un avantage, tout en échappant à une sanction.
- Les autres conducteurs prennent parfois des risques calculés et s'en tirent sans dommage.
- En adoptant une conduite trop prudente, il est réprimandé par d'autres conducteurs qui lui font comprendre clairement que visiblement « il ne sait pas conduire ».

En somme, le risque est relativement grand de voir les conducteurs débutants tirer de l'observation des autres usagers des conclusions qui les amènent à adopter un comportement plutôt risqué que prudent.

Habituellement, les infractions intentionnelles sont certainement commises chaque fois que le contrevenant espère tirer quelque avantage de cette manière d'agir irrégulière. On veut être plus rapide, avoir plus de commodités (par exemple en cas d'infraction à l'interdiction de stationner), impressionner, etc. Or, en règle générale, le succès attendu de l'acte irrégulier se réalise effectivement. Trop souvent, l'individu s'aperçoit par expérience que les infractions au code de la route ne sont pas sanctionnées. Il y trouve une double confirmation de son comportement irrégulier : d'une part, l'objectif recherché (tel que réduction de la durée du voyage, court trajet jusqu'à la voiture lors des commissions) est effectivement atteint, d'autre part, la sanction encourue n'est pas subie.

En conséquence, non seulement le fait d'observer les autres usagers peut conduire le débutant à abandonner ses propres intentions qui sont peut-être bonnes, mais encore la constatation, à la lumière des propres expériences, que les infractions échappent assez souvent à toute sanction l'encourage à adopter un comportement inapproprié.

En résumé, on peut constater que la situation particulière dans laquelle se trouve le groupe de personnes en question (inexpérience, propension à prendre des risques, circonstances dans lesquelles s'effectue l'apprentissage), implique des conditions susceptibles d'augmenter plutôt que de réduire la probabilité d'une conduite dangereuse. Il sera primordial d'en atténuer le plus possible les effets, si la modification des conditions mêmes devait s'avérer impossible.

5. Mesures

Face à la complexité des facteurs dont le concours aboutit pour le jeune conducteur débutant, à la situation fatidique d'accident, les pays envisagent et discutent, dans différents domaines, des mesures dont ils espèrent une diminution des implications dans les accidents. Il serait peu réaliste d'attendre d'une seule mesure une amélioration significative de la situation.

Les secteurs pouvant faire l'objet de mesures sont résumés ci-après sous les termes de :

- a) Réglementations.
- b) Formation et examen pour l'obtention du permis de conduire.
- c) Éducation et information en matière de circulation routière.
- d) Contrôle de la circulation.
- e) Mesures techniques.

a) Réglementations

En fin de compte, tous les secteurs cités à l'exception du point c) (éducation et information en matière de circulation routière) concernent des réglementations appliquées sous forme de lois et de règlements. Or, ici, il est question de réglementations ayant trait à l'admission de personnes à la circulation routière sur certaines catégories de véhicule à moteur.

En fixant un *âge minimal*, on part du principe qu'à partir de cet âge la maturité nécessaire à la conduite de véhicules à moteur de telle et telle catégorie peut être présumée exister de façon générale. Comme le montrent les réglementations actuellement en vigueur (v. supra) l'âge minimal est fixé en fonction de la puissance admise des véhicules, de sorte que la conduite de véhicules plus puissants et plus rapides est interdite aux adolescents, mais autorisée aux plus âgés.

En Autriche, des discussions sont en cours sur la question de savoir s'il est justifié de présumer l'existence de la maturité nécessaire, en se fondant sur le seul âge numérique ou s'il ne faudrait pas toujours soumettre le candidat (comme on le fait déjà dans certains cas spéciaux) à un examen de maturité. Ce projet n'a pas abouti jusqu'à présent, en raison de l'impossibilité de trouver une solution à la fixation de critères appropriés permettant d'établir le cas d'un manque de maturité.

En France, en ce qui concerne les voitures particulières, une expérience est en cours dans deux départements visant à autoriser, sous certaines conditions, la conduite des jeunes dès l'âge de 16 ans. Cette expérience sera étendue en 1986 à une dizaine d'autres départements.

Dans un « Land » de la République fédérale d'Allemagne, l'âge minimal nécessaire à la conduite de cyclomoteurs de faible puissance a été abaissé, à titre d'essai, de 15 à 14 ans, sous réserve toutefois de la participation à des cours appropriés pour la conduite de cyclomoteurs. Les résultats de cet essai indiquent une augmentation du risque d'accident des jeunes de 14 ans par rapport à ceux de 15 ans. C'est pourquoi une extension de cette réglementation à l'ensemble de la République fédérale d'Allemagne n'est pas prévue.

Actuellement, on prépare en République fédérale une modification législative en vue de relever à 20 ans l'âge minimal pour la conduite de motocyclettes à puissance illimitée. En revanche, la conduite de la motocyclette dont la puissance ne dépasse pas 20 kW est autorisée dès 18 ans.

Consciente de ce que l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire ne peut avoir qu'un caractère ponctuel et ne constitue qu'une mesure pédagogique indirecte, la République fédérale prévoit, à compter du 1.10.1985 l'introduction d'une *obligation de formation* pour les cyclomoteurs à faible puissance également, de sorte que, dès lors, la formation obligatoire est prévue dans ce pays pour toutes les catégories de véhicules motorisés. Toutefois, dans la plupart des pays Membres, une telle obligation n'existe pas à ce jour.

b) Formation et examen pour l'obtention du permis de conduire

La formation suivie à l'école de conduite ne peut aller dans le sens d'une augmentation de la sécurité routière que lorsque matériellement elle prépare le conducteur aux problèmes auxquels il devra faire face plus tard dans la circulation routière. Dans plusieurs pays on s'emploie de ce fait à améliorer la pédagogie des écoles de conduite (Danemark, Espagne, France, Pays-Bas, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni et Suède). Cette question est étroitement liée à celle de la méthode de l'enseignement, c'est-à-dire de la manière dont les moniteurs organisent les cours de conduite et dont les examinateurs font passer l'examen. Les exigences formulées dans ce domaine visent essentiellement à

multiplier des cours en groupe permettant aux élèves d'entrer en discussion ainsi qu'à établir une relation plus marquée entre les cours pratiques et théoriques.

L'examen a des répercussions sur l'organisation matérielle et méthodique des cours de conduite. Ceci n'est pas un inconvénient aussi longtemps que l'examen ne se borne pas à la vérification de la connaissance de règles, mais s'étend aussi à la formation reçue quant à l'attitude et au comportement à adopter.

L'introduction du système d'examen audio-visuel en Autriche, Belgique, France, Suisse et depuis le 1.01.1984 aussi aux Pays-Bas constitue un pas important vers la satisfaction de cette exigence.

Des systèmes de formation et d'examen plus complexes quant au contenu et à la méthode supposent une qualification plus poussée des enseignants et examinateurs. Cette question est étudiée actuellement en Autriche, au Danemark, en France et en République fédérale d'Allemagne.

Certains objectifs dans le domaine des attitudes, concernant notamment l'appréciation de situations complexes et la manipulation sûre du véhicule à moteur ne peuvent que difficilement être atteints à l'école de conduite. Pour y parvenir, la formation de conduite – sous réserve de rester dans le cadre de coûts raisonnables – est trop courte et les élèves ne possèdent pas les expériences nécessaires de la circulation routière sur lesquelles le moniteur pourrait s'appuyer pour se faire comprendre.

Compte tenu notamment de ces considérations, la Norvège a instauré une formation en deux phases selon laquelle tous les conducteurs débutants, après avoir participé pendant un certain temps de façon autonome à la circulation routière motorisée, retournent à l'école de conduite pour y parfaire leur formation sur la base des expériences acquises. Des exercices pratiques de conduite (par exemple, de nuit et par temps de neige) sont prévus pour la deuxième phase. En Finlande, en République fédérale d'Allemagne et en Suède, un modèle de formation analogue est en discussion.

La même idée directrice d'une intégration progressive dans la circulation routière motorisée préside à l'introduction d'une formation échelonnée pour les conducteurs de deux-roues motorisés, telle qu'elle est projetée en République fédérale d'Allemagne. Apparemment, le classement des engins en vélomoteurs, cyclomoteurs, deux-roues motorisés légers, motocyclettes, assorti de réglementations correspondantes ou de la fixation d'âges minimaux, ne suffit pas pour assurer à la fois la bonne manipulation d'engins plus lourds. Le but recherché par l'introduction de la réglementation autorisant à partir de 20 ans seulement la conduite de motocyclettes à puissance illimitée, suppose que les expériences nécessaires soient faites auparavant sur des engins moins puissants. En Suisse, cette règle est en vigueur depuis 1977.

Suivant les dispositions françaises, la conduite des deux-roues à moteur doit s'apprendre progressivement, en fonction de leur puissance et de la durée de détention du permis de conduire pour les engins correspondants (modification selon la catégorie). L'introduction d'un permis de conduire à l'essai est prévue en République fédérale d'Allemagne et à l'étude en France. D'après ce système, le conducteur débutant sera soumis à des conditions plus sévères au cours des deux premières années. S'il s'est fait remarquer, des mesures en trois degrés sont appliquées :

- 1er degré : Participation obligatoire aux cours de perfectionnement destinés à l'étude de problèmes de débutants, au cours de 7 réunions de deux heures et d'exercices pratiques.
- 2eme degré : Renouvellement de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire.
- 3eme degré : Présentation d'une expertise concernant l'aptitude médicale et psychologique.

Hormis le fait que cette réglementation constitue une aide pour les conducteurs débutants s'étant fait remarquer, on espère qu'elle aura un effet préventif général qui incitera les conducteurs débutants à adopter des conduites moins risquées. (Le Luxembourg a déjà introduit le permis de conduire à l'essai).

Au Danemark, les cours de conduite débiteront dorénavant sur un terrain d'entraînement afin de permettre au conducteur d'acquérir l'indispensable adresse dans la manoeuvre du véhicule sans être obligé de prêter attention simultanément aux autres usagers ou aux signaux de la circulation. Aux Pays-Bas, cette possibilité existe sur l'ensemble du territoire. Ensuite seulement, les cours ont lieu dans la circulation routière où l'élève est familiarisé avec des situations de plus en plus difficiles. La formation à la conduite se termine par des cours dans un centre de conduite où le conducteur s'entraîne à conduire le véhicule dans des conditions particulièrement difficiles (route verglacée, vitesses élevées, etc.) la nouvelle formation à la conduite s'appuie sur un programme assez figolé intégrant à la fois la théorie et la pratique, afin de mieux faire passer les connaissances théoriques dans la pratique.

Le Danemark projette, lui aussi, d'introduire un système audio-visuel pour l'examen théorique. En outre, de nouvelles directives sont en cours d'élaboration qui prévoient des manoeuvres déterminées à accomplir lors de l'examen pratique de conduite.

c) *Éducation et information en matière de circulation routière*

Dans le domaine de la prévention routière dans les écoles, de grands efforts ont été réalisés en vue de mettre au point des concepts d'enseignement pour les cyclomotoristes débutants (par exemple, en République fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas). L'école constitue une voie importante d'accès à cette classe d'âge (15 à 16 ans) et offre la possibilité d'une instruction systématique et fondamentale.

De même, les campagnes d'information publiques sont un bon moyen permettant de s'adresser aux jeunes de cette classe d'âge en leur qualité de cyclomotoristes, motocyclistes ou automobilistes, bien qu'il faille beaucoup de soins pour développer des formes modernes de messages et de communications qui provoquent auprès des personnes visées la réaction voulue.

L'information dans le but d'augmenter la sécurité des jeunes conducteurs pourrait se faire dans deux directions. D'une part, les jeunes conducteurs devraient être rendus attentifs aux risques qu'ils encourent en s'adonnant sans contrôle aux impulsions du plaisir de la vitesse ou de la compétition, d'autre part, les autres conducteurs devraient être rendus conscients de la fonction d'exemple qu'ils exercent.

Afin de faire acquérir aux jeunes conducteurs un comportement durable de sécurité et de développer leur prise de conscience des risques, on propose en République fédérale d'Allemagne des programmes d'entraînement de la sécurité pour les adolescents conduisant des vélomoteurs et cyclomoteurs ainsi que pour les jeunes adultes conduisant des motocyclettes et des voitures particulières.

A cet égard, il convient également de souligner l'importance de la publicité pour les véhicules à moteur, dans la mesure où elle se sert essentiellement d'arguments concernant la vitesse et la capacité d'accélération des véhicules et vise ainsi des aspects nuisibles à la sécurité. Dans la plupart des pays, des

auto-restrictions volontaires de la publicité sont jugées nécessaires. La France a signé en 1984, un protocole d'accord de ce type avec les constructeurs et importateurs d'automobiles et y attache une importance fondamentale. De même, en Allemagne, les constructeurs et vendeurs d'automobiles et de motocyclettes se sont engagés volontairement à concevoir leur publicité en conséquence.

d) Contrôle de la circulation

Un contrôle de la circulation effectué seulement pour certaines classes d'âge ou pour les conducteurs débutants n'est pas possible pour des raisons pratiques. D'autre part, un contrôle renforcé et plus effectif de la circulation est susceptible de diminuer les effets négatifs subis durant l'apprentissage et qui résultent des infractions aux règles de la circulation commises par les autres en échappant à toute sanction. L'un des principaux objectifs du contrôle de la circulation est celui de la vitesse, donc un domaine où notamment les jeunes conducteurs débutants posent des problèmes. Mais aussi les contrôles d'alcool visent un état de fait qu'on rencontre de plus en plus fréquemment chez les jeunes conducteurs au cours des dernières années. Dans l'ensemble, on peut s'attendre à ce qu'un contrôle intensifié de la circulation par la police, effectué dans un sens pédagogique au moins autant que répressif, exerce un effet positif également sur le comportement des jeunes conducteurs dans la circulation.

e) Mesures techniques

De même, les mesures techniques prises pour le véhicule en vue d'augmenter la sécurité routière ne visent pas une classe d'âge déterminée ou le groupe des conducteurs débutants. Des systèmes de freinage améliorés, la ceinture de sécurité, le casque et les vêtements de protection pour les conducteurs des deux-roues à moteur ou une meilleure signalisation par les feux, réflecteurs ou vêtements voyants sont dans l'intérêt de tous les usagers.

Toutefois, un problème particulier de nature technique semble se poser essentiellement dans le cas des jeunes conducteurs des deux-roues à moteur : le gonflage du moteur. Manifestement, la tentation de rendre plus performant le vélomoteur ou le cyclomoteur et éventuellement les deux-roues légers par des manipulations techniques est si grande que les interdictions ou l'annonce de graves conséquences juridiques ne suffisent pas pour en dissuader les jeunes gens. De ce fait, il faut envisager de rendre sur le plan européen de telles modifications techniquement impossibles ou plus difficiles.

A cause de la reconnaissance réciproque des dispositions visant la suppression d'obstacles au commerce, il est possible de contourner les réglementations nationales en la matière. En conséquence, il est recommandé d'envisager une réglementation sur le plan européen.

ANNEXE

Les graphiques 7 à 9 comportent des données sur les conducteurs accidentés (tués et blessés) de cyclomoteurs (graphique 7), de motocyclettes (graphique 8) et de voitures particulières (graphique 9). Les différents pays sont désignés par leur signe distinctif international (par ordre alphabétique). Ces lettres désignent: **A** = Autriche, **B** = Belgique, **CH** = Suisse, **D** = République fédérale d'Allemagne, **DK** = Danemark, **E** = Espagne, **F** = France, **GB** = Royaume-Uni, **GR** = Grèce, **I** = Italie, **IR** = Irlande, **L** = Luxembourg, **N** = Norvège, **NL** = Pays-Bas, **P** = Portugal, **S** = Suède, **SF** = Finlande, **TR** = Turquie, **Y** = Yougoslavie.

Pour chaque pays, sont portés dans la première ligne (abs.) les chiffres absolus des conducteurs accidentés, dans la deuxième ligne (rel.) le nombre des conducteurs accidentés par 100 000 habitants de la classe d'âge correspondante du pays considéré. Ces chiffres relatifs ont fourni la base à l'établissement des graphiques 1 à 3, la classe d'âge de 0 à 14 ans n'ayant toutefois pas été considérée, étant donné que cette forme de pondération ne peut fournir que des indications imprécises.

Les chiffres portés dans la colonne des sommes ne concordent pas toujours avec la somme des données provenant des différentes classes d'âge, étant donné que la « somme » inclut également les accidentés dont l'âge n'est pas connu.

Le graphique 10 comporte des données sur la population appartenant aux classes d'âge considérées dans les différents pays. Ces données ont constitué la base pour établir les nombres relatifs des accidentés dans les graphiques 7 à 9.

L'ensemble des données se réfère à l'année 1982 et provient de : Statistics of Road Traffic Accidents in Europe 1982 New York (United Nations), 1983.

Graphique 7. Conducteurs accidentés (tués et blessés) de cyclomoteurs en 1982, selon l'âge

Pays		Age						Somme
		0-14	15-17	18-20	21-24	25-64	≥ 65	
A	abs.	41	5 193	1 968	701	2 897	468	11 305
	rel.	3	1 363	502	144	78	42	
B	abs.	29	3 047	2 211	1 082	2 071	273	8 882
	rel.	1	636	465	170	42	19	
CH	abs.	195	1 913	948	275	1 333	407	5 071
	rel.	16	613	460	57	41	46	
D	abs.	180	15 453	5 154	1 880	8 826	1 339	32 891
	rel.	2	481	166	49	28	14	
DK	abs.	27	722	217	124	553	132	1 779
	rel.	3	284	93	42	22	18	
E	abs.	49	1 477	1 532	973	3 099	241	7 454
	rel.	1	77	80	39	17	6	
F	abs.							
	rel.							
GB	abs.	19	6 054	1 633	767	3 207	197	11 921
	rel.	0	213	58	22	12	2	
GR	abs.	68	672	848	733	1 729	97	4 181
	rel.	3	208	...	105	36	8	
I ^a	abs.	2 500	11 051	4 782	2 103	8 786	1 943	31 689
	rel.	20	390	179	65	31	25	
IR	abs. rel.	(Cyclomotoristes sont inclus sous motocyclettes)						
L	abs.							
	rel.							
N	abs.	13	487	51	26	110	554	680
	rel.	1	246	27	11	6	9	
NL	abs.	94	5 705	2 584	667	1 727	288	11 083
	rel.	3	760	340	68	24	17	
P	abs.							
	rel.							
S	abs.	60	667	37	10	175	109	1 058
	rel.	3	180	11	2	4	8	
SF	abs.	66	272	8	7	140	73	566
	rel.	7	121	3	2	6	12	
TR	abs.							
	rel.							
YU	abs.	69	307	396	374	1 686	86	2 918
	rel.	1	28	35	25	15	4	

a) Données de 1981.

abs. = Valeurs absolues.

rel. = 100 000 habitants de chaque classe d'âge du pays considéré.

Graphique 8. **Motocyclistes accidentés (tués et blessés) en 1982, selon l'âge**

Pays		Age						Somme
		0-14	15-17	18-20	21-24	25-64	≥ 65	
A	abs.	3	309	1 014	722	697	49	2 798
	rel.	0	81	259	148	19	4	
B	abs.	2	52	1 209	1 178	982	21	3 554
	rel.	0	11	255	185	20	1	
CH	abs.	–	57	1 730	1 280	1 505	82	4 654
	rel.	0	18	840	265	46	9	
D	abs.	31	19 615	14 842	11 036	7 852	141	53 571
	rel.	0	611	477	290	25	1	
DK	abs.	1	16	330	260	175	5	787
	rel.	0	6	141	88	7	0	
E	abs.	7	683	1 356	1 527	2 074	33	5 748
	rel.	0	35	71	62	12	1	
F	abs.							
	rel.							
GB	abs.	64	10 780	18 820	8 947	13 037	270	52 317
	rel.	1	379	664	258	48	3	
GR	abs.	13	172	620	804	1 056	18	2 707
	rel.	1	108		115	22	1	
I ^a	abs.	113	5 308	5 936	4 068	6 495	386	22 643
	rel.	1	184	222	125	23	5	
IR ^b	abs.	–	77	289	195	155	7	762
	rel.	0	39	163	93	11	2	
L	abs.							
	rel.							
N	abs.	5	241	184	103	61	–	619
	rel.	1	122	97	42	3	0	
NL	abs.	3	46	941	815	665	5	2 479
	rel.	0	6	124	84	9	0	
P	abs.							
	rel.							
S	abs.	10	438	412	315	342	7	1 524
	rel.	1	118	121	72	8	0	
SF	abs.	4	190	99	77	50	5	425
	rel.	0	85	43	25	2	1	
TR	abs.							
	rel.							
YU	abs.	4	124	403	522	1 250	33	2 340
	rel.	0	11	36	35	11	2	

a) Données de 1981.

b) Y compris cyclomoteurs.

abs. = Valeurs absolues.

rel. = 100 000 habitants de chaque classe d'âge du pays considéré.

Graphique 9. Automobilistes accidentés (tués et blessés) en 1982, selon l'âge

Pays		Age						Somme
		0-14	15-17	18-20	21-24	25-64	≥ 65	
A	abs.	5	71	3 777	3 555	10 545	671	18 647
	rel.	0	19	964	730	284	60	
B	abs.	6	64	2 934	5 053	18 371	1 231	28 417
	rel.	0	13	618	794	374	88	
CH	abs.	1	15	1 049	1 704	5 235	436	8 440
	rel.	0	5	509	353	159	49	
D	abs.	34	633	31 593	27 842	87 831	5 107	153 240
	rel.	0	20	1 016	731	281	54	
DK	abs.	2	41	556	416	1 989	304	3 324
	rel.	0	16	243	141	77	41	
E	abs.	32	70	2 787	5 342	19 346	716	28 602
	rel.	0	4	146	216	108	17	
F	abs.							
	rel.							
GB	abs.	34	2 307	12 701	13 036	52 852	5 373	86 764
	rel.	0	81	448	376	193	64	
GR	abs.	13	46	227	616	4 464	107	5 510
	rel.	1	37	...	88	92	8	
I ^a	abs.	4	90	7 195	11 472	46 764	2 440	69 278
	rel.	0	3	269	352	166	32	
IR	abs.	-	30	190	420	1 730	99	2 641
	rel.	0	15	107	200	124	27	
L	abs.							
	rel.							
N	abs.	4	40	656	446	1 506	228	2 969
	rel.	0	20	345	181	76	36	
NL	abs.	3	43	1 522	2 198	6 937	678	11 346
	rel.	0	6	201	225	98	41	
P	abs.							
	rel.							
S	abs.	19	51	1 152	852	4 205	650	6 929
	rel.	1	14	338	195	100	47	
SF	abs.	5	18	450	369	1 476	133	2 451
	rel.	1	8	197	122	59	23	
TR	abs.							
	rel.							
YU	abs.	1	53	922	2 605	121 253	186	16 035
	rel.	0	5	82	176	110	9	

a) Données de 1981.

abs. = Valeurs absolues.

rel. = 100 000 habitants de chaque classe d'âge du pays considéré.

Graphique 10. Population (en 1000) selon l'âge, dans les pays de la CEMT

Pays	Age					
	0-14	15-17	18-20	21-24	25-64	≥ 65
A	1 477	381	392	487	3 718	1 116
B	1 966	479	475	636	4 906	1 401
CH	1 210	3123	206	483	3 289	885
D	10 803	3 212	3 109	3 811	31 296	9 452
DK	1 021	254	233	296	2 567	748
E	9 533	1 928	1 910	2 470	17 950	4 183
F	11 884	...	4 276	4 225	26 393	7 307
GB	11 369	2 841	2 834	3 466	27 349	8 461
GR	2 179	...	732	701	4 833	1 284
I	12 403	2 837	2 676	3 260	28 223	7 742
IR	1 030	197	177	210	1 393	361
L	67.5	16.7	17	23.4	190.5	49.5
N	871	198	190	247	1 987	629
NL	3 073	751	759	976	7 058	1 668
P	2 585	...	913	828	4 548	1 032
S	1 571	370	341	438	4 218	1 386
SF	957	224	229	302	2 515	586
TR	16 059	...	4 462	3 538	14 217	1 814
YU	5 488	1 104	1 122	1 480	11 099	2 034