

CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

RISQUES POUR LES JEUNES CONDUCTEURS
DANS LA CIRCULATION

ANALYSE STATISTIQUE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT
DES JEUNES CONDUCTEURS DE 18 À 31 ANS

Veuillez référer à ce document de la façon suivante :

Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N., (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation: Analyse statistique des accidents corporels impliquant des jeunes conducteurs de 18 à 31 ans. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière



D/2012/0799/25

Auteur : Yvan Casteels, Nathalie Focant, Nina Nuyttens

Editeur responsable : Karin Genoe

© IBSR, Centre de Connaissance de Sécurité Routière, Bruxelles, 2012

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
1 DÉFINITIONS	7
1.1 Jeune conducteur	8
1.2 Lexique complémentaire	10
2 CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE	11
2.1 Les jeunes adultes sont les principales victimes de la route	12
2.2 Les jeunes conducteurs sont sur-impliqués dans les accidents corporels.....	16
2.3 Les jeunes conducteurs ont des accidents plus graves	20
3 QUESTION DE RECHERCHE ET HYPOTHÈSES	23
4 NOMBRE ET TYPE DE VICTIMES	25
4.1 Ensemble des victimes des accidents impliquant un jeune automobiliste.....	26
4.2 Victimes parmi les jeunes automobilistes, leurs passagers et leurs opposants.....	27
4.3 Types d'opposants des jeunes automobilistes.....	29
5 PRÉSENCE DE PASSAGERS DANS LE VÉHICULE	31
5.1 Nombre de passagers dans les voitures dans les accidents corporels.....	32
5.2 Nombre de passagers dans les voitures, en dehors du contexte d'un accident	33
5.3 Influence des passagers sur le risque d'accident	34
6 NUIT ET JOUR, SEMAINE ET WEEK-END	37
6.1 Répartition des accidents corporels selon l'âge et le sexe du conducteur.....	38
6.2 Exposition au risque et risque d'accident	39
7 ACCIDENTS « SEUL »	43
7.1 Les différents types de collision.....	44
7.2 Accidents « seul » : ampleur du phénomène	45
7.3 Temporalité des accidents « seul »	47
7.4 Age, sexe et période : les trois variables-clés des accidents « seul »	48
7.5 Lieu des accidents « seul »	49
8 CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL.....	51
8.1 Introduction méthodologique.....	52
8.2 Pourcentage de conducteurs testés.....	53
8.3 Pourcentage de conducteurs positifs	54
8.4 Pourcentage de conducteurs positifs : hommes versus femmes.....	55

TABLE DES MATIÈRES

8.5	Forte hausse du risque d'accident par la conduite sous influence d'alcool	56
8.6	Au plus de passagers, au moins de risques que le conducteur soit sous influence....	58
8.7	Accidents corporels « seul » liés à l'alcool	59
8.8	Accidents corporels liés à l'alcool selon le moment.....	60
9	UNE SITUATION PROBLÉMATIQUE QUI S'AMÉLIORE, SAUF EN TERMES DE CONDUITE SOUS INFLUENCE	63
9.1	Le nombre de jeunes victimes de la route diminue	64
9.2	Le taux de mortalité et de blessures graves diminue lui aussi.....	66
9.4	Le nombre de victimes résultant d'un accident impliquant un jeune conducteur se réduit.....	68
9.5	La gravité des accidents diminue pour tous depuis 2003.....	70
9.6	L'évolution des chiffres relatifs aux accidents « seul » de jeunes conducteurs est positive.....	71
9.7	Le pourcentage de jeunes conducteurs sous influence dans les accidents est, lui, en hausse	72
10	VÉRIFICATION DES HYPOTHÈSES.....	75
11	RÉSUMÉ	79
12	ENSEIGNEMENTS ET PISTES DE RECHERCHE.....	85
13	ANNEXES.....	89
13.1	Estimation des kilomètres parcourus.....	90
13.2	Autres variables testées, mais n'expliquant pas la sur-gravité des accidents des jeunes conducteurs ou leur sur-risque d'accident	92
	FIGURES ET TABLEAUX.....	98

INTRODUCTION

En Belgique, comme dans tous les pays occidentaux, les jeunes sont sur-représentés dans les accidents de la route. Ils sont non-seulement sur-représentés en tant que conducteurs (puisque'ils ont un risque d'accident (grave) par kilomètre parcouru beaucoup plus important que les conducteurs plus âgés), mais ils sont aussi sur-représentés globalement parmi les victimes des accidents (à tel point que les accidents de la route sont la première cause de mortalité des jeunes hommes de 20 à 25 ans). En 2009, 31% des personnes tuées sur la route en Belgique étaient âgées de 18 à 31 ans. Les jeunes constituent donc un groupe d'âge crucial sur lequel se concentrer afin d'atteindre l'objectif fédéral et européen de réduction de 50% du nombre de décédés de la route d'ici 2020.

Cette sur-représentation des jeunes parmi les conducteurs accidentés et les victimes est-elle pour autant le reflet d'une conduite plus dangereuse de la part des jeunes, comme cela est souvent insinué dans l'opinion publique ? Ne pourrait-elle pas être aussi la conséquence logique d'une moindre expérience de la route ou d'un type de mobilité différent qui est, lui, intrinsèquement source de danger (conduite de nuit, par exemple, ou conduite de véhicules plus anciens et aux équipements de sécurité plus restreints et moins efficaces) ? Les préjugés et généralisations relatifs aux jeunes conducteurs sont nombreux (ils sont irresponsables, adoptent volontairement une conduite à risque, bref, les jeunes au volant sont de véritables « dangers publics »). Pourtant, tous les jeunes n'agissent pas d'une telle façon et des comportements transgressifs s'observent également parmi les conducteurs plus âgés.

Pour diminuer le nombre de victimes de la route chez les jeunes et déconstruire les préjugés qui pèsent sur eux, il est primordial d'en savoir davantage sur leur participation au trafic et sur leur comportement dans celui-ci : les accidents qui les caractérisent, leurs types de déplacements, leurs périodes de déplacement, les prises de risque qui leur sont spécifiques (ou non), etc. La justesse des recommandations et finalement des mesures qui seront prises pour sauver ces vies sera directement liée à la (bonne) connaissance de la problématique.

Ce rapport a pour ambition de faire un premier état des lieux de la question en donnant une image (statistique) de l'accidentalité des jeunes conducteurs de voiture. Il débute par une description de la problématique qui quantifie le sur-risque d'accident des jeunes conducteurs en Belgique ainsi que la sur-gravité des accidents dans lesquels ceux-ci sont impliqués (2. Contexte et problématique). Il cherche ensuite à expliquer ce sur-risque et cette sur-gravité (3. Question de recherche et hypothèses) en identifiant les éléments qui sont typiques des accidents impliquant un jeune conducteur (influence des éventuels passagers, période de la semaine, conduite sous influence d'alcool, accidents sans partenaire conflictuel, etc.) (chapitres 4. à 8.). Il s'intéresse enfin à l'évolution (quantitative) de la problématique depuis les années 1991 (9. Une situation problématique qui s'améliore, sauf en termes de conduite sous influence), avant de conclure sur les principales raisons du sur-risque et de la sur-gravité des accidents impliquant un jeune conducteur et leurs implications quant à la façon de percevoir les jeunes conducteurs (10. Vérification des hypothèses). Ce rapport n'a en aucun cas l'ambition d'être exhaustif, mais doit plutôt être perçu comme point de départ pour cibler plus finement les prochaines zones d'investigation (12. Enseignements et pistes de recherche).



1

DÉFINITIONS

1.1 Jeune conducteur

Bien que couramment utilisé, le terme « jeune conducteur » est extrêmement vague et recouvre différentes réalités. A partir de quel âge est-on considéré comme jeune ? Les conducteurs plus âgés qui viennent d'obtenir leur permis rentrent-ils dans cette catégorie ? Jeunes conducteurs de voiture et jeunes conducteurs de cyclomoteurs répondent-ils de la même définition ? L'objectif de ce premier point est de spécifier ce que nous plaçons derrière ce terme « jeune conducteur », en justifiant les choix que nous avons posés.

1.1.1 Conducteur novice versus conducteur jeune

La différence entre conducteur jeune (âge) et novice (expérience) est extrêmement difficile à opérationnaliser car les deux concepts sont intimement liées. Etant donné que la base de données utilisée (base de données des accidents corporels de la circulation du SPF Economie DG SIE) ne contient aucune variable permettant de définir l'expérience (nombre de kilomètres parcourus depuis l'obtention du permis ou nombre d'années de permis par exemple), il est impossible d'effectuer les analyses en distinguant le facteur « âge » du facteur « expérience ». **Notre définition ne tient donc compte que de l'âge.**

1.1.2 Age des jeunes conducteurs

La classe d'âge habituellement utilisée lorsque l'on parle de jeunes victimes de la route est celle des 18-24 ans (inclus). Les analyses rapportées ici seront donc basées sur cette catégorie. Toutefois, l'examen du taux de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants révèle un « pic » qui commence vers l'âge de 16 ans et se prolonge jusqu'à l'âge de 30 ans (cf. Figure 4, p.13). C'est la raison pour laquelle les analyses seront effectuées pour une deuxième catégorie de « jeunes conducteurs », comprenant les conducteurs âgés de 25 à 31 ans. Afin de faciliter leur comparaison, cette deuxième catégorie inclut le même nombre d'années (7) que la première. Tout au long de ce rapport, nous utiliserons l'expression « **jeunes (conducteurs) 18-24** » et « **jeunes (conducteurs) 25-31** » pour renvoyer à chacune de ces deux catégories. L'expression « jeunes (conducteurs) » sera utilisée pour faire référence aux jeunes conducteurs de 18 à 31 ans.

Les jeunes de 16 et 17 ans ne seront pas pris en compte dans les analyses, puisque ce rapport est principalement consacré aux conducteurs de voiture (cf. point suivant).

A côté des deux classes « jeunes », **une troisième classe (32 à 64 ans)** est utilisée afin de permettre la comparaison et de relativiser les évolutions observées pour les jeunes conducteurs. De cette catégorie sont exclues les personnes de 65 ans et plus. En effet, les conducteurs dits « seniors » relèvent de problématiques complètement différentes.

1.1.3 Conducteur versus passager

La littérature consacrée aux jeunes conducteurs est marquée par un débat concernant le rôle joué d'une part par l'expérience de conduite et d'autre part par l'âge pour expliquer la sur-représentation de ces derniers parmi les victimes de la route¹. C'est donc leur rôle actif en tant que conducteur qui est mis en avant et qui pose des questions sur la qualité de la formation reçue, sur la conduite à risque, etc. **Le présent rapport s'intéresse donc principalement au rôle des jeunes en tant que conducteurs actifs dans la circulation.** Toutefois, l'aspect « implication dans les accidents » ne doit pas occulter le rôle et le sur-risque bien réels des jeunes adultes en tant que passagers. Nous reviendrons sur ces éléments précis au chapitre 5 « Présence de passagers dans le véhicule ».

¹ Voir notamment Dupont, E. (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Revue de littérature. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

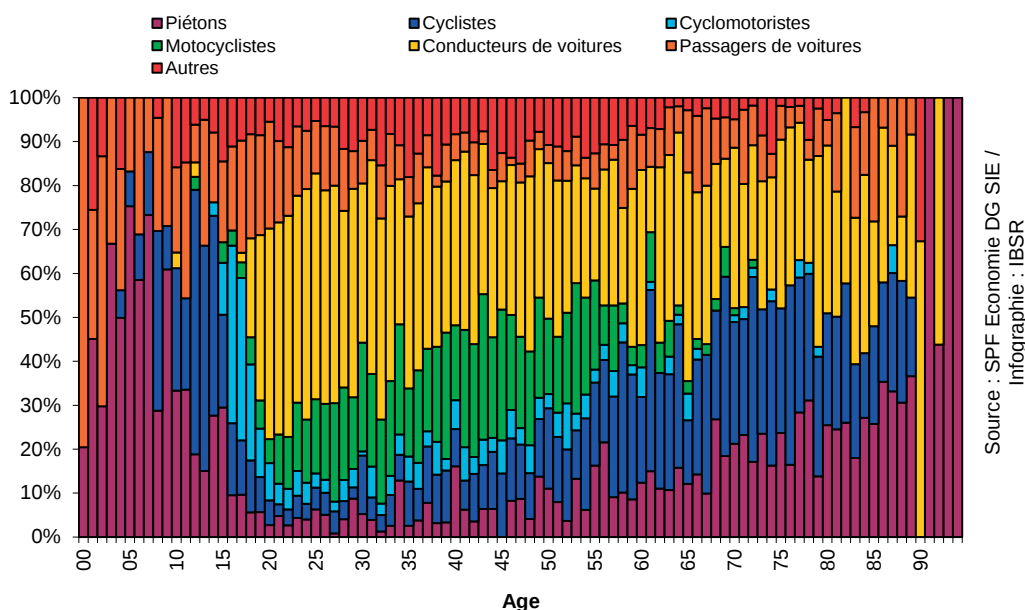
1.1.4 Homme versus femme

La Figure 4 (page 13) est éloquent sur la différence de risque encouru par les jeunes hommes et les jeunes femmes. Comme nous le verrons, la problématique des jeunes conducteurs est une problématique principalement masculine. Les analyses prennent donc systématiquement en compte les différences de genre².

1.1.5 Voiture versus autre moyen de locomotion

Même si, aux âges sélectionnés, la voiture n'est pas l'unique moyen de locomotion, les analyses présentées dans ce rapport seront limitées aux accidents impliquant au moins un jeune conducteur de voiture. La voiture est évidemment le moyen de transport principal dans notre société. A l'âge de 18 ans, 23% des tués et blessés graves sont des conducteurs de voiture et 24% des passagers de voiture. Conformément aux accords intervenus entre les principaux utilisateurs des données d'accidents de la circulation en Belgique, le terme de voiture regroupe les véhicules suivants : voiture personnelle, voiture à usage mixte, minibus et véhicule de camping.

FIGURE 1 :
Répartition des tués et blessés graves par type d'utilisateur, selon l'âge, 2009 (pondéré)



1.1.6 Implication dans un accident versus responsabilité

La base de données utilisée dans ce rapport repose sur les Formulaires d'analyse des Accidents de la Circulation complétés (en principe) par les policiers dans les premières heures qui suivent tout accident corporel. Elle permet d'identifier les différents usagers impliqués dans un accident mais ne fournit aucun renseignement relatif à la responsabilité dans l'accident. Cette responsabilité est d'ailleurs souvent déterminée en aval dans le cadre d'un jugement. Les jeunes conducteurs dont il est question dans ce rapport peuvent donc aussi bien être victimes que responsables de l'accident (et ils le sont bien souvent les deux à la fois).

² L'expression « jeunes conducteurs » sera utilisée tout au long de ce rapport en référence aux jeunes conducteurs de 18-31 ans des deux sexes.

1.2 Lexique complémentaire

Décédé 30 jours

Toute personne impliquée dans un accident de roulage décédée sur le lieu de l'accident, décédée avant son admission à l'hôpital ou décédée dans les 30 jours suivant la date de l'accident (tués sur place ou mortellement blessé).

Blessé grave

Toute personne blessée dans un accident de roulage dont l'état nécessite l'hospitalisation pour une durée supérieure à 24 heures.

Blessé léger

Toute personne blessée dans un accident de roulage pour laquelle les définitions de mortellement blessé ou de gravement blessé ne sont pas d'application.

Victime

Blessé léger, blessé grave ou décédé 30 jours.

Accident corporel

Un accident corporel de la circulation est un accident impliquant au moins un véhicule (un accident entre plus de deux véhicules est considéré comme un seul accident), qui occasionne des dommages corporels (les accidents n'ayant occasionné que des dégâts matériels ne sont plus repris dans la statistique depuis 1973) et qui s'est produit sur la voie publique (il ne s'agit pas d'accidents qui se sont produits sur un terrain privé accessible au public (par ex. parking d'un grand magasin)).

Accident mortel

Accident corporel avec au moins un décédé 30 jours.

Accident grave

Accident corporel avec au moins un blessé grave ou un décédé 30 jours.

Gravité des accidents

La gravité des accidents est calculée par le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels enregistrés.

Jour/journée

Période de 6h00 à 21h59.

Nuit

Période de 22h00 à 5h59 le jour suivant.

Semaine

La semaine débute le lundi à 06h00 et se clôture le vendredi à 21h59.

Week-end

Le week-end commence le vendredi à 22h00 et se termine le lundi à 5h59.

Conducteur sous influence

Conducteur testé positif au test d'haleine ou ayant refusé ce test. Un conducteur est considéré sous influence lorsqu'il expire au moins 0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire. Cela correspond à une concentration d'alcool dans le sang (CAS) d'au moins 0,5 ‰ (ou 0,5 g/l).

Conducteur testé

Conducteur ayant un résultat positif ou négatif au test d'haleine ou ayant refusé le test.

% de conducteurs sous influence

Nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.

% de conducteurs testés

Nombre de conducteurs testés / nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

2

CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE

2.1 Les jeunes adultes sont les principales victimes de la route

Il ne se passe pas une semaine sans que la presse ne relate un accident impliquant un « jeune conducteur ». En 2009, 18 573 accidents ayant des conséquences corporelles et impliquant un conducteur de voiture âgé de 18 à 31 ans ont été enregistrés en Belgique. Ce qui signifie que 4 accidents sur 10 impliquaient un « jeune » conducteur cette année-là. Le tribut payé par les jeunes adultes pour leur mobilité est considérable. Ce sont chaque semaine plus de 3 jeunes de 18 à 24 ans (près de 6 de 18 à 31 ans) qui meurent sur les routes.

TABLEAU 1 :

Nombre de conducteurs tués ou blessés selon l'âge et nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur de l'âge indiqué, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31	18-31	32-64
Décédés 30 jours	162	128	290	424
Blessés graves	1 139	840	1 979	2 615
Blessés légers	11 352	8 523	19 874	23 847
Accidents corporels	10 185	9 748	18 573	24 204

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

L'insécurité routière est la première cause de décès chez les hommes de 20 à 24 ans. Presque un décès sur deux est le résultat d'un accident de la route pour les hommes de cette tranche d'âge. Et ce sont plus de 25% des décès de jeunes hommes de 25 à 34 ans qui sont imputables à l'insécurité routière. En comparant les Figure 2 et Figure 3, on constate tout de suite que les accidents de circulation ne constituent pas une cause de mortalité aussi importante chez les femmes que chez les hommes. « Seuls » 25% des décès survenus pour les femmes de 20 à 24 ans en 2006 sont imputables à la circulation : deux fois moins donc que chez les hommes du même âge. Toutefois, on constate que la proportion de décès imputables à l'insécurité routière augmente également entre 15 et 34 ans chez les femmes.

FIGURE 2 :

Principales causes de mortalité des hommes, selon l'âge, 2006

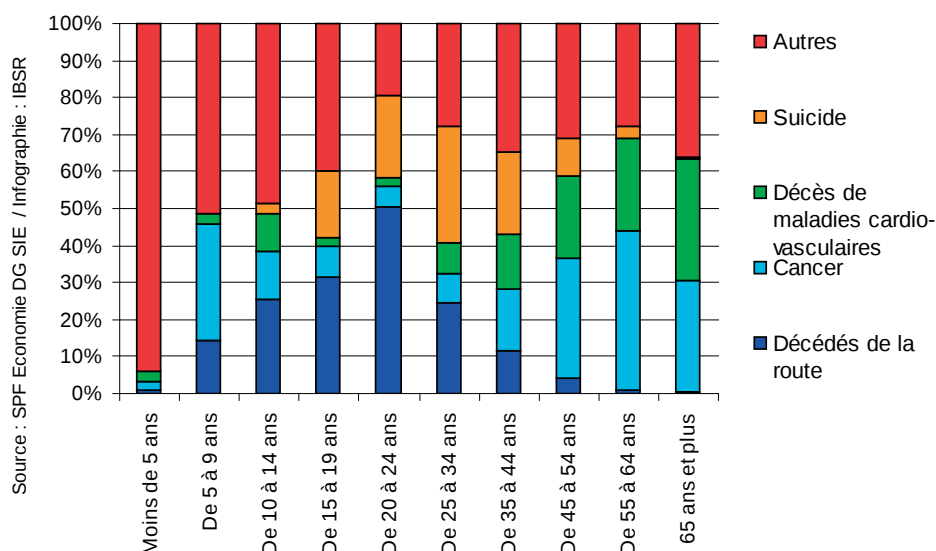
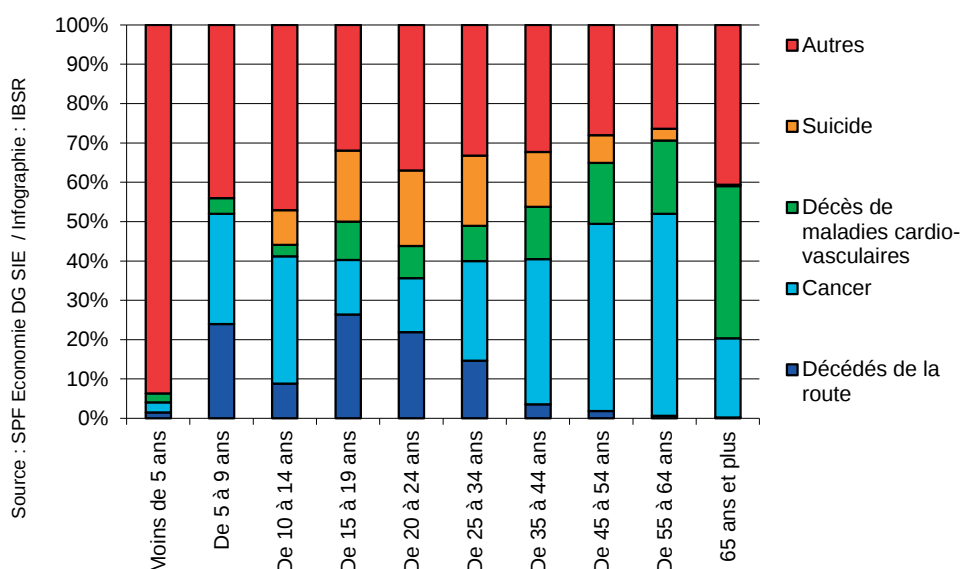
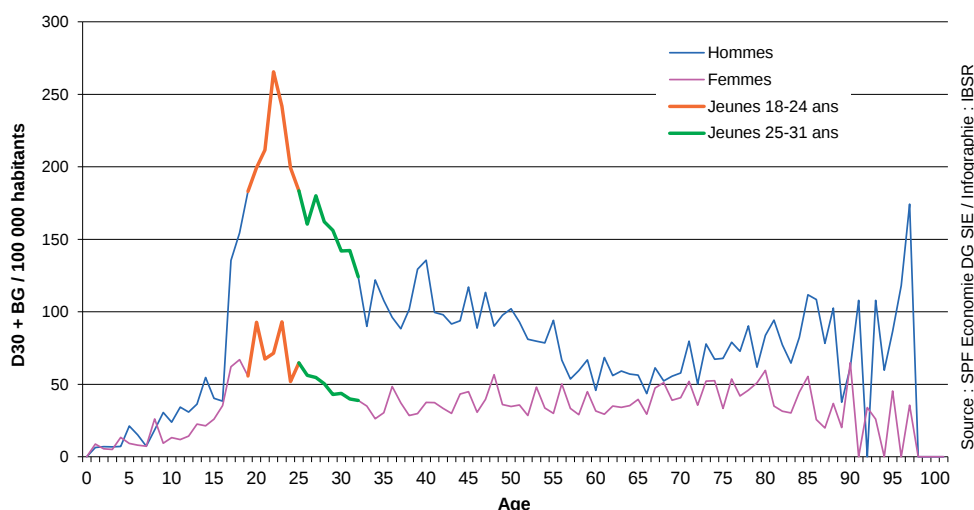


FIGURE 3 :
Principales causes de mortalité des femmes, selon l'âge, 2006



Le nombre de victimes de la route potentielles dépendant fortement de la taille de la population, les chiffres absolus doivent être relativisés. Le **taux de mortalité et de blessures graves** permet de le faire. Il correspond au nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans un accident de la circulation pour 100 000 d'habitants. Chez les hommes, le taux de mortalité et de blessures graves augmente de manière explosive dès l'âge de 16 ans et montre **un pic considérable entre 18 et 24 ans**. Le mode (maximum) est atteint pour les personnes de 21 ans. Ce taux diminue de moitié entre 21 et 31 ans, puis diminue encore de moitié entre 31 et 60 ans pour atteindre son minima. Au-delà de 65 ans, le taux de mortalité et de blessures graves augmente à nouveau. En ce qui concerne **les femmes, le taux de mortalité est systématiquement inférieur à celui des hommes**. Le maximum, se situant aussi entre 18 et 24 ans, est plus de 2 fois moins élevé que celui enregistré pour les hommes au même âge.

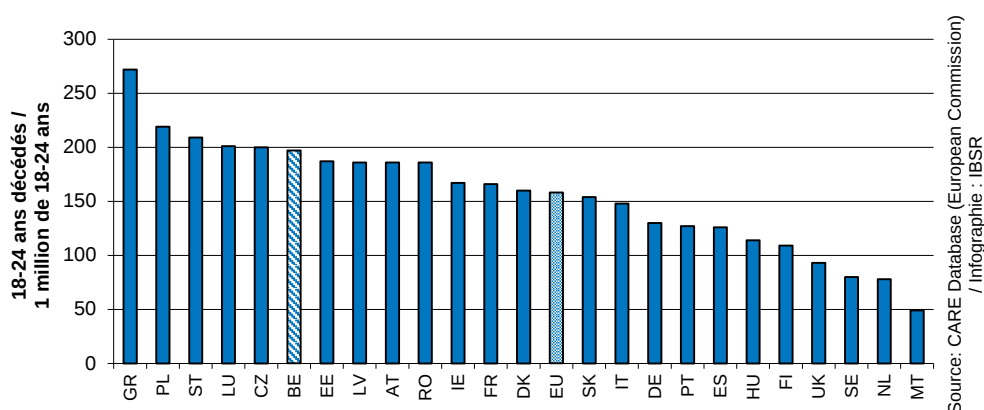
FIGURE 4 :
Taux de mortalité et de blessures graves suite à un accident corporel, selon l'âge et le sexe, 2009 (pondéré)



L'insécurité routière est donc une importante cause de mortalité des jeunes en Belgique, mais qu'en est-il **dans nos pays voisins** ? La situation y est-elle plus favorable que chez nous ?

En 2008, l'Europe des 27³ comptait en moyenne 158 décès de jeunes 18-24 ans par million d'habitants de cette classe d'âge. Le taux de mortalité le plus haut est observé en Grèce (272) et le plus bas à Malte (seulement 49). Avec 197 jeunes de 18-24 ans décédés pour 1 million d'habitants, **la Belgique se trouve donc parmi les mauvais élèves**.

FIGURE 5 :
Taux de mortalité des jeunes de 18-24 ans dans différents pays d'Europe, 2008

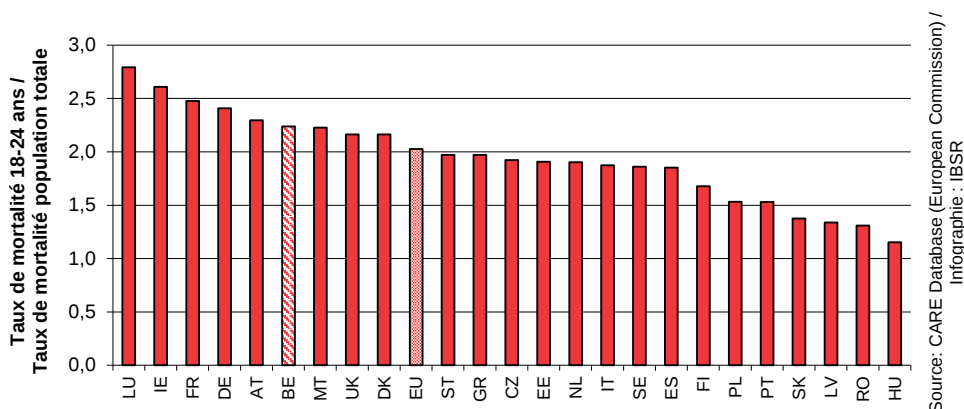


GR : Grèce, PL : Pologne, ST : Slovaquie, LU : Luxembourg, CZ : République Tchèque, BE : Belgique, EE : Estonie, LV : Lettonie, AT : Autriche, RO : Roumanie, IE : Irlande, FR : France, DK : Danemark, EU : Union européenne, SK : Slovaquie, IT : Italie, DE : Allemagne, PT : Portugal, ES : Espagne, HU : Hongrie, FI : Finlande, UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte.

Le graphique suivant compare la mortalité routière des jeunes à celle de l'ensemble de la population. Cette méthode permet de cibler la problématique des jeunes conducteurs, sans que les chiffres ne soient le reflet de la situation générale des pays en matière de sécurité routière.

Tous groupes d'âge confondus, ce sont 88 décès dus à la route par million d'habitants qui ont été enregistrés en Belgique cette année-là. Par unité de population, les jeunes ont donc deux fois plus de risques de décéder d'un accident de la route (2,3 précisément). La surmortalité routière des jeunes est générale en Europe (où l'on observe un ratio de 2), mais **nombreux sont les pays qui font mieux que la Belgique**, avec un ratio descendant jusqu'à 1,15 en Hongrie.

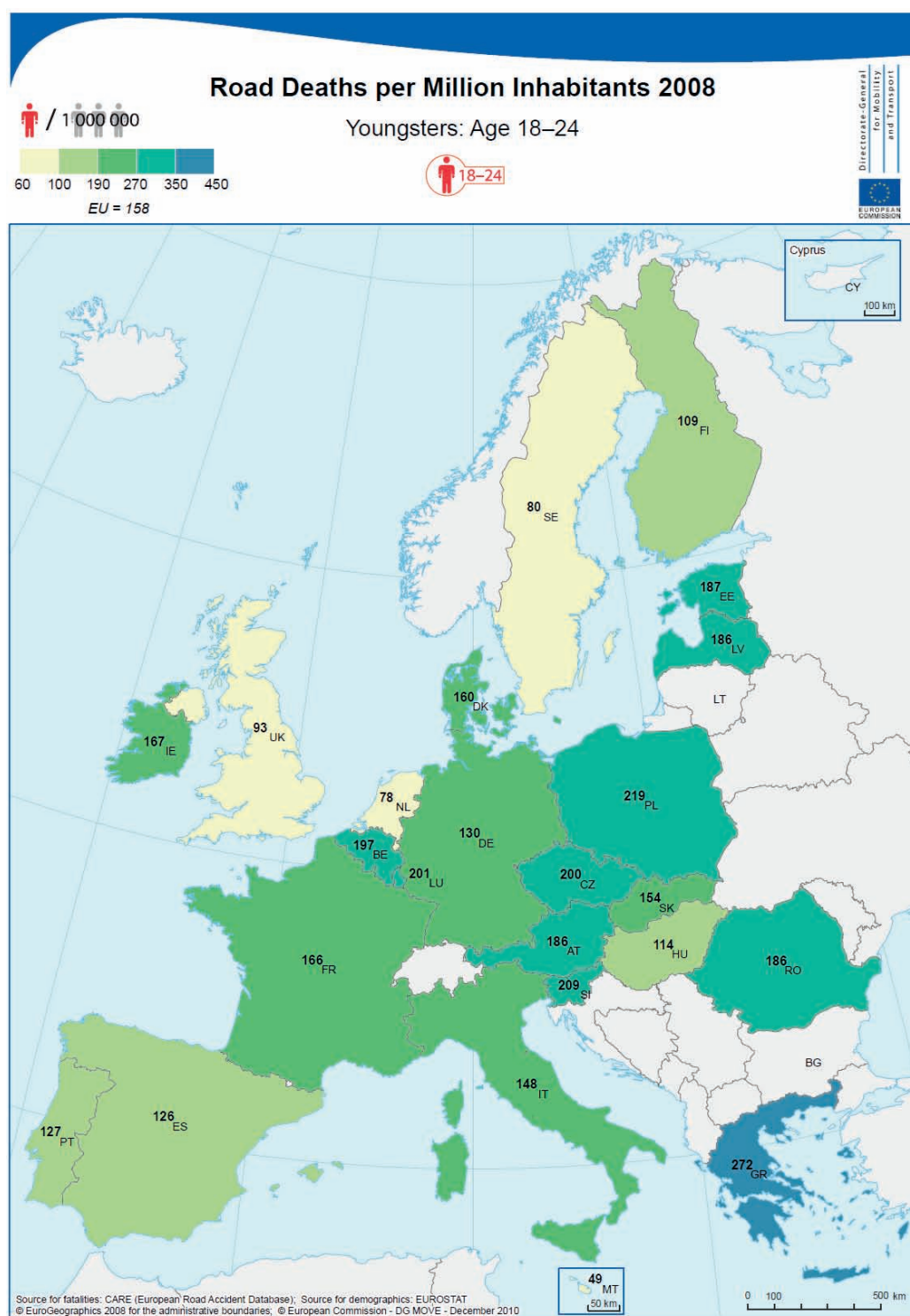
FIGURE 6 :
Ratio des taux de mortalité routière « jeunes 18-24 ans » et « ensemble de la population », dans différents pays d'Europe, 2008



3 Données manquantes pour Chypre, la Lituanie et la Bulgarie.

FIGURE 7 :

Nombre de 18-24 ans décédés dans un accident de la route, par million d'habitants dans les différents pays de l'Union européenne, 2008



2.2 Les jeunes conducteurs sont sur-impliqués dans les accidents corporels

En 2009, environ 10 000 jeunes conducteurs de voiture de 18-24 ans et presque autant de jeunes de 25-31 ans ont été impliqués dans un accident corporel. Au total, 37% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident (plus de 64 ans compris) étaient des jeunes de moins de 32 ans, **soit un peu plus d'un conducteur sur trois**. Pour ce qui est des accidents graves, ce sont 1 387 jeunes de 18 à 24 ans et 1 184 jeunes de 25 à 31 ans qui ont été impliqués en 2009, soit 39% de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident grave. Les jeunes de 18-31 ans ne représentent pourtant que 22% de la population adulte (de plus de 18 ans).

TABLEAU 2 :

Nombre de jeunes conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave ou corporel, comparé à leur part dans la population adulte (18 ans et plus), 2009 (pondéré) – (CV = conducteur de voiture)

	18-24	25-31	18-31
Population	914 049	968 207	1 882 256
Part dans la population adulte	10,7%	11,4%	22,1%
CV impliqués dans un accident corporel	10 862	10 472	21 334
Part parmi l'ensemble des CV impliqués dans un accident corporel	18,9%	18,2%	37,1%
CV impliqués dans un accident grave	1 387	1 184	2 571
Part parmi l'ensemble des CV impliqués dans un accident grave	20,9%	17,8%	38,7%

Total : y compris les conducteurs dont le sexe est « Inconnu »

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

Pour évaluer le danger que représente réellement le trafic pour cette catégorie de conducteur, il est nécessaire **d'évaluer l'implication des jeunes conducteurs dans les accidents en regard de la mesure dans laquelle ils prennent part au trafic**, c'est-à-dire du nombre de kilomètres qu'ils parcourent en tant que conducteurs de voiture.

Le **nombre de kilomètres parcourus** par âge n'étant pas connu, il a fallu **l'estimer**. Pour ce faire, (1) le nombre de personnes ayant un permis B et (2) le nombre moyen de kilomètres parcourus chaque année par personne ont été estimés pour chaque groupe d'âge, grâce entre autres aux données issues des mesures d'attitudes réalisées par l'IBSR. Le produit de ces deux éléments correspond à l'information recherchée, à savoir le nombre de kilomètres parcourus chaque année par tous les conducteurs d'un âge donné. Le détail de la méthode de calcul se trouve en annexe. Il est toutefois important de préciser ici les conséquences que peuvent avoir, sur l'interprétation, les procédures utilisées pour l'estimation.

Limitations de l'estimation obtenue et conséquences pour l'interprétation

Les chiffres renseignant le nombre de kilomètres parcourus sont tirés de la mesure d'attitude en matière de sécurité routière réalisée tous les trois ans par l'IBSR (disponible sur http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm) Seules les personnes ayant parcouru un minimum de 1 500 kilomètres dans les 6 mois précédant l'enquête sont prises en compte). Ceci implique que les conducteurs occasionnels et

sans doute aussi une partie des conducteurs ayant obtenu leur permis depuis peu n'ont pas participé à l'estimation du nombre de kilomètres parcourus. En niant ainsi les « petits » conducteurs, on surestime le kilométrage moyen, et ce surtout pour les âges pour lesquels la part de conducteurs novices et/ou occasionnels est importante c.à.d. principalement les tout jeunes conducteurs et les conducteurs seniors (ces derniers ne sont pas repris, pour cette raison, dans les graphiques suivants).

De plus, le nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs de 18 ans est sans doute surestimé puisque l'on estime que tous les conducteurs de 18 ans ayant réussi le permis en 2009 avaient roulé pendant 1 an, or il est certain que bon nombre d'entre eux n'ont eu l'occasion de rouler que pendant quelques mois de l'année 2009.

L'évolution avec l'âge du **risque d'être impliqué dans un accident corporel** est présenté dans la Figure 8 ci-dessous. Le risque est **maximal pour les jeunes conducteurs de sexe masculin de 19 ans** (3 000 conducteurs impliqués dans un accident corporel par milliard de kilomètres parcourus). Il tombe à moins de 1 000 conducteurs/milliards de kilomètres parcourus à 30 ans et à 500 à 44 ans. **Le risque est, au final, 6 fois plus important pour les conducteurs de 19 ans que pour les 32-64 ans. Il est 4 fois plus important si l'on compare l'ensemble du groupe d'âge 18-24 ans avec les 32-64 ans.**

On constate que le risque est plus faible à 18 ans, ce qui est contraire à toutes les conclusions des études étrangères sur le sujet. Nous pensons qu'il s'agit d'un artefact dû à la surestimation des kilomètres parcourus par les jeunes de 18 ans décrite plus haut.

On constate des différences importantes entre hommes et femmes. **A 19 ans, le risque des hommes est 1,5 fois plus important que celui des femmes.** Les hommes conservent un risque d'accident corporel supérieur à celui des femmes jusque l'âge de 28 ans. De 29 à 56 ans, le risque est légèrement supérieur pour les femmes.

FIGURE 8 :

Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par âge et sexe, 2009 (pondéré)

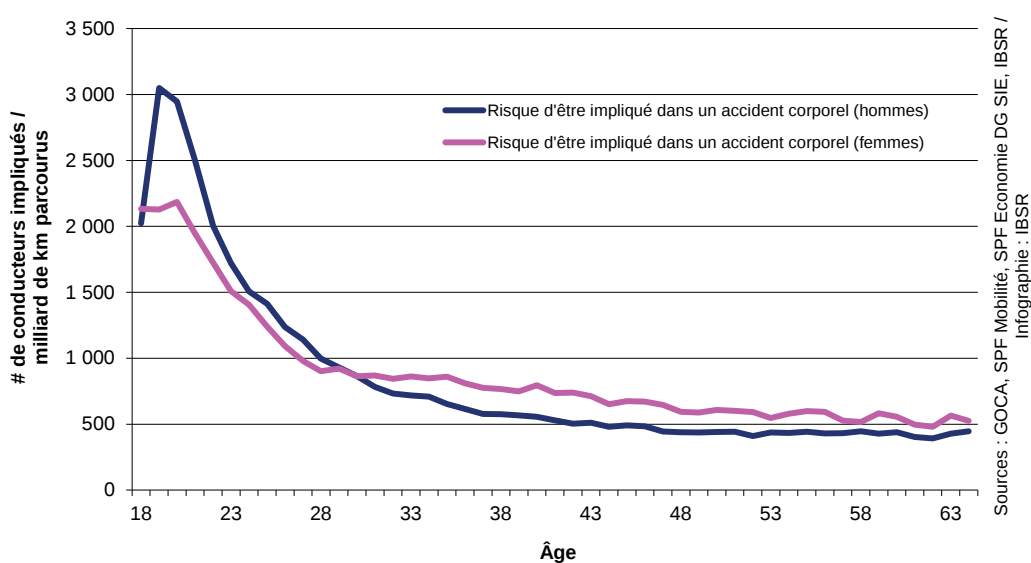


TABLEAU 3 :

Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par groupe d'âge et sexe, 2009 (pondéré)

	Risque d'être impliqué dans un accident corporel	
	H	F
18-24	2 123	1 740
25-31	1 035	971
32-64	507	682

Sources : GOCA, SPF Mobilité, SPF Economie DGSIE et IBSR / Infographie : IBSR

Si l'on calcule le **risque d'être impliqué dans un accident grave**, on constate qu'il est également maximal pour les jeunes hommes de 19 ans : 438 conducteurs impliqués dans un accident grave/milliard de kilomètres parcourus. **Ce risque est 2,3 fois plus important que pour les femmes du même âge.** Jusque 33 ans, le risque reste supérieur chez les hommes que chez les femmes, mais à partir de 34 ans et jusque 64 ans nous n'observons plus de différence de genre.

Le risque des hommes chute brutalement pour les jeunes conducteurs, il est divisé par 2 entre 19 et 23 ans, et à nouveau par 2 entre 23 et 29 ans, il diminue ensuite de manière moins abrupte jusque 64 ans. Pour les conductrices, le risque est maximal à 20 ans, est divisé par 3 entre 20 et 28 ans, puis diminue ensuite progressivement.

FIGURE 9 :

Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par âge et sexe, 2009 (pondéré)

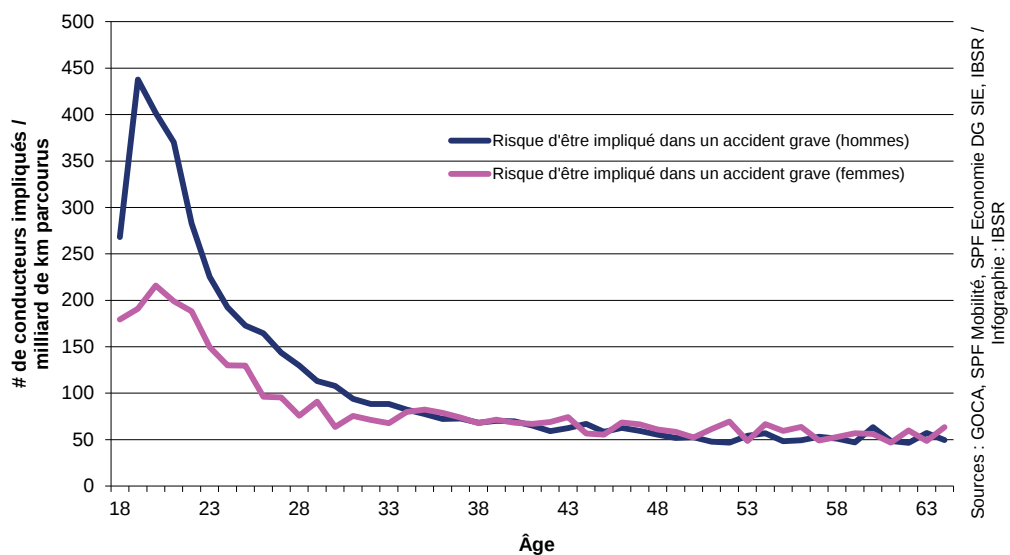


TABLEAU 4 :

Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par groupe d'âge et sexe, 2009 (pondéré)

	Risque d'être impliqué dans un accident grave	
	H	F
18-24	292	171
25-31	130	88
32-64	62	65

Sources : GOCA, SPF Mobilité, SPF Economie DGSIE et IBSR / Infographie : IBSR

Ce calcul du risque réalisé au niveau global de la population (tous les conducteurs de 18 ans impliqués dans un accident divisés par tous les kilomètres parcourus par les conducteurs de 18 ans) est informatif sur le niveau du risque d'accident par âge. Ce graphe laisse penser qu'il y a un effet très important de l'âge sur le risque d'accident. Toutefois, il est aussi possible qu'une ou plusieurs variables intermédiaires jouent un rôle dans le lien entre âge et risque d'accident. Nous pensons bien sûr en premier lieu à l'expérience. L'expérience peut être mesurée via différentes variables : année de permis de conduire, nombre de kilomètres parcourus depuis l'obtention du permis, nombre de kilomètres parcourus annuellement, etc. L'enquête réalisée en 2011 par l'IBSR auprès de jeunes conducteurs⁴ nous montre en effet que le risque d'accident des jeunes conducteurs est fonction du nombre de kilomètres parcourus annuellement. Plus le nombre de kilomètres parcourus est important, plus le risque d'accident par kilomètre parcouru est faible. Il en va vraisemblablement de même pour les conducteurs plus âgés.

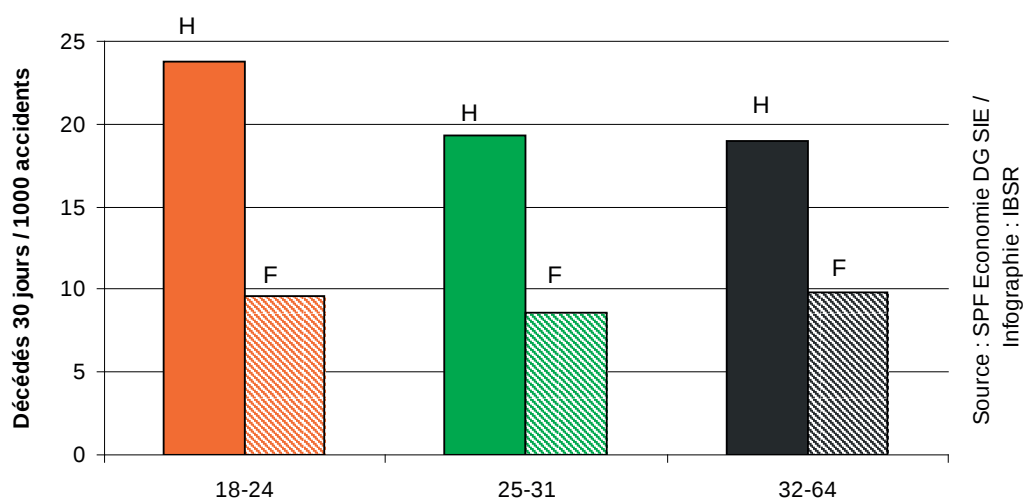
En réalité, une partie du sur-risque observé chez les jeunes conducteurs pourrait donc être dû au fait qu'ils sont proportionnellement plus souvent des « petits conducteurs » (parcourant peu de kilomètres). Il serait dès lors très intéressant de retravailler les Figure 8 et Figure 9 en subdivisant chaque courbe en trois, une pour les « conducteurs occasionnels », une pour les « conducteurs réguliers » et une pour les conducteurs parcourant un très grand nombre de kilomètres. L'image qui en ressortirait atténuerait vraisemblablement l'effet de l'âge sur le risque d'accident. Nous n'avons malheureusement pas trouvé les données nécessaires à la réalisation de tels graphiques.

⁴ Sloomans F., Dupont E., en Silverans P. (2011) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Analyse des facteurs de risque pour les conducteurs de 18 à 24 ans sur la base d'une enquête concernant leur implication dans les accidents. Institut Belge pour la Sécurité Routière. Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

2.3 Les jeunes conducteurs ont des accidents plus graves

La gravité des accidents est un autre indicateur « classique » en sécurité routière. Elle correspond au nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Le graphique ci-dessous nous montre que la gravité des accidents impliquant au moins un jeune conducteur de voiture de sexe masculin de 18 à 24 ans est clairement plus importante que la gravité des accidents impliquant des conducteurs de voiture masculine de plus de 31 ans. Cette conclusion n'est pas applicable à la gravité des accidents des jeunes de 25-31 ans qui n'est, elle, pas plus importante que celle des accidents des 32-64 ans. La conclusion n'est pas non plus transposable aux jeunes femmes qui ne connaissent pas des accidents plus graves que leurs homologues plus âgées.

FIGURE 10 :
Gravité totale des accidents impliquant un conducteur (H) ou une conductrice (F) de l'âge indiqué – moyenne 2005-2009 (pondéré)



CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE SYNTHÈSE

- L'insécurité routière est la première cause de mortalité des jeunes hommes de 20 à 24 ans (Figure 2), et une cause de mortalité importante des jeunes femmes du même âge (Figure 3).
- Le taux de mortalité et de blessures graves suite à un accident de la route (nombre de tués et blessés graves / 100 000 habitants) est maximal pour la tranche d'âge 18-24 ans, et ce pour les deux sexes (Figure 4).
- Ce taux est, à tout âge, supérieur chez les hommes que chez les femmes (Figure 4).
- La surmortalité routière des jeunes est générale en Europe, mais nombreux sont les pays qui font mieux que la Belgique (Figure 6).
- Les jeunes de 18-31 ans représentent plus d'un tiers des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel (Tableau 2).
- L'implication des jeunes conducteurs dans les accidents doit être relativisée par le nombre de kilomètres qu'ils parcourent. Ce nombre a fait l'objet d'une estimation.
- Le risque d'être impliqué dans un accident corporel est maximal pour les jeunes conducteurs de 19 ans (Figure 8). Il est 6 fois plus élevé pour les jeunes hommes de 19 ans que pour les hommes de 32-64 ans, et 3 fois plus élevé chez les conductrices de 19 ans que chez leurs homologues féminins de 32-64 ans.
- A 19 ans, le risque des hommes d'être impliqué dans un accident corporel est 1,5 fois plus important que celui des femmes (Figure 8). Ce ratio monte à 2,6 lorsque seuls les accidents graves sont considérés (Figure 9).
- La gravité des accidents impliquant au moins un jeune conducteur de voiture de sexe masculin de 18-24 ans est plus importante que la gravité des accidents impliquant un conducteur de voiture homme de plus de 31 ans (Figure 10). Ce n'est pas le cas des accidents impliquant un jeune conducteur homme de 25-31 ans. La gravité des accidents impliquant une jeune conductrice est, elle, similaire à celle des accidents impliquant des conductrices plus âgées.



3

**QUESTION DE
RECHERCHE ET
HYPOTHÈSES**

Deux des trois principaux constats réalisés dans la mise en contexte vont orienter l'ensemble de la recherche présentée dans ce rapport. Il s'agit de la **sur-gravité** des accidents impliquant un jeune conducteur de voiture et du **sur-risque** d'accident corporel de ceux-ci. **L'objectif est de comprendre les raisons de cette différenciation des jeunes conducteurs**, en se basant principalement sur le Formulaire d'analyse des Accidents de la Circulation rempli par les policiers à la suite de tout accident corporel⁵.

1. Pourquoi les accidents impliquant un jeune conducteur sont-ils plus graves que les accidents impliquant un conducteur plus âgé ?

Deux explications sont possibles :

- Soit les accidents des jeunes conducteurs ont intrinsèquement des conséquences plus graves que les accidents de personnes plus âgées. Ce qui signifie que quel que soit le type d'accident (toutes choses étant égales par ailleurs), les conséquences de l'accident sont pires quand un jeune conducteur est impliqué.
- Soit les accidents impliquant des jeunes conducteurs ne sont pas intrinsèquement plus graves que les autres, mais les jeunes conducteurs ont plus souvent des accidents qui sont plus graves pour tous les conducteurs.

2. Pourquoi les jeunes conducteurs ont-ils un risque d'accident corporel plus élevé que les conducteurs plus âgés ?

Cette deuxième question ne fait pas l'objet d'hypothèses spécifiques mais sera abordée à plusieurs reprises lorsque les données d'exposition au risque nécessaires seront disponibles (ex. nombre de kilomètres parcourus, pourcentage de conducteurs sous influence ou accompagnés de passagers en dehors de tout accident, etc.).

Les graphiques et tableaux du point précédent ont également mis en avant des différences entre jeunes conducteurs et jeunes conductrices et entre les plus jeunes (18-24 ans) et les plus âgés (25-31 ans) des jeunes conducteurs. Il apparaît par exemple que tant le risque d'accident que la gravité des accidents sont bien plus importants pour les jeunes hommes que pour les jeunes femmes. Il apparaît également que le sur-risque et la sur-gravité sont plus importants pour les conducteurs de 18-24 ans que pour les conducteurs de 25-31 ans. La suite des analyses sera l'occasion d'approfondir ces différences de genre et d'âge.

⁵ De nombreuses variables sont absentes de ce formulaire et n'ont donc pu être analysées dans ce rapport. C'est le cas notamment de tout ce qui concerne l'acquisition de l'expérience, le développement physiologique et les dimensions psychologiques et sociales de la conduite, mais aussi les facteurs d'accident, tels la vitesse, la fatigue, etc. Leur rôle dans l'explication du sur-risque et de la sur-gravité des accidents de jeunes conducteurs est étudié en profondeur dans le rapport suivant : Dupont, E. (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Revue de littérature. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

4

**NOMBRE ET TYPE DE
VICTIMES**

Savoir que la gravité des accidents impliquant des jeunes conducteurs est plus élevée que celle des accidents impliquant des conducteurs plus âgés ne nous dit rien du nombre absolu de victimes et du véhicule qu'elles occupaient (celui du jeune conducteur ou celui de l'éventuel partenaire conflictuel). L'objectif de ce chapitre sera dès lors de saisir l'importance des dommages corporels résultant des accidents impliquant de jeunes conducteurs. Rappelons toutefois que rien ne permet, sur base des données utilisées dans ce rapport, de déterminer si le jeune est responsable ou non de l'accident.

4.1 Ensemble des victimes des accidents impliquant un jeune automobiliste

En 2009, on a déploré 303 décédés 30 jours, 2 500 blessés graves et 24 393 blessés légers dans des accidents corporels impliquant au moins un jeune automobiliste de 18 à 31 ans. Ce sont donc 1 tué sur 3 et 43% des toutes les victimes de la route qui sont issus d'un accident impliquant un jeune conducteur.

TABLEAU 5 :

Nombre de victimes engendrées par les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture, selon la catégorie d'âge du jeune conducteur impliqué, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31	18-31
Décédés 30 jours	198	118	303
Blessés graves	1 443	1 211	2 500
Blessés légers	13 770	12 923	24 393
Total victimes	15 410	14 253	27 196

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

La majorité des victimes des accidents corporels impliquant de jeunes automobilistes se retrouve chez les personnes du même âge (en d'autres termes, les victimes sont les jeunes automobilistes eux-mêmes ou les passagers du même âge). Les victimes des accidents impliquant des automobilistes de 32 à 64 ans se répartissent davantage sur les différentes catégories d'âge, notamment parce que ces conducteurs comptent plus souvent des enfants et des personnes âgées parmi leurs passagers.

TABLEAU 6 :

Répartition par catégorie âge des victimes dans les accidents corporels impliquant un automobiliste de 18-24 ans et de 25-31 ans, 2009 (pondéré)

#	Accidents impliquant un conducteur de voiture de 18-24 ans			Accidents impliquant un conducteur de voiture de 25-31 ans			Accidents impliquant un conducteur de voiture de 32-64 ans		
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
#									
0 - 17	10	113	1 434	5	84	1 420	19	263	4 248
18 - 24	121	697	7 211	8	136	1 854	28	271	4 121
25 - 31	11	94	1 343	63	487	5 775	30	198	3 261
32 - 64	40	290	3 226	28	259	3 337	220	1 509	17 192
65 - 98	13	84	488	14	72	504	43	295	1 746
Inconnu	3	165	66	0	173	34	3	356	115
Total	198	1 443	13 770	118	1 211	12 923	343	2 892	30 682
%									
0 - 17	5%	8%	10%	4%	7%	11%	6%	9%	14%
18 - 24	61%	48%	52%	7%	11%	14%	8%	9%	13%
25 - 31	6%	7%	10%	53%	40%	45%	9%	7%	11%
32 - 64	20%	20%	23%	24%	21%	26%	64%	52%	56%
65 - 98	7%	6%	4%	12%	6%	4%	13%	10%	6%
Inconnu	2%	11%	0%	0%	14%	0%	1%	12%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

4.2 Victimes parmi les jeunes automobilistes, leurs passagers et leurs opposants

Parmi les victimes des accidents impliquant au moins un jeune automobiliste, on pense souvent en premier lieu au jeune conducteur lui-même. Le tableau ci-dessous montre le nombre de ces conducteurs victimes en 2009, selon leur âge et leur sexe.

Cette année-là, 140 jeunes automobilistes ont perdu la vie sur les routes belges. Ils représentaient 14,8% de l'ensemble des décédés 30 jours comptabilisés. Au total, les 10 943 jeunes conducteurs de voiture tués ou blessés représentaient 17,2% de l'ensemble des victimes tous âges et modes de déplacement inclus.

TABLEAU 7 :

Nombre de victimes (par âge et sexe) parmi les jeunes conducteurs de voiture, 2009 (pondéré)

	18-24			25-31			18-31		
	H	F	T	H	F	T	H	F	T
Décédés 30 jours	74	15	89	42	9	51	116	24	140
Blessés graves	368	117	486	290	109	399	658	226	885
Blessés légers	3 344	1 830	5 189	2 673	2 042	4 729	6 017	3 872	9 918
Total victimes	3 786	1 962	5 764	3 004	2 160	5 179	6 791	4 122	10 943

Total : y compris les conducteurs dont le sexe est « Inconnu »

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

L'analyse selon le sexe du conducteur refait apparaître le caractère essentiellement masculin des accidents les plus graves : plus les blessures sont graves, plus le pourcentage d'hommes est élevé. Chez les 18-24 ans, les hommes représentent 65% des blessés légers, 76% des blessés graves et 83% des décédés 30 jours.

TABLEAU 8 :

Pourcentage d'hommes parmi les conducteurs de voiture, selon la gravité des blessures, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31
Décédés 30 jours	83%	82%
Blessés graves	76%	73%
Blessés légers	65%	57%
Total victimes	66%	58%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

Deux autres catégories de personnes peuvent aussi être victimes dans un accident de la route :

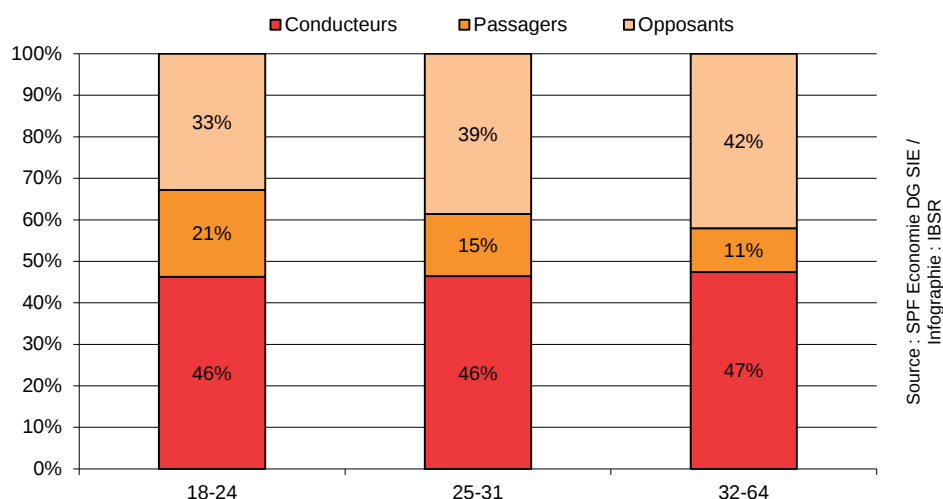
- les passagers du jeune conducteur
- les autres usagers de la route (les opposants)

La Figure 11 donne la répartition des tués dans les accidents de voitures, entre ses trois groupes d'usagers (conducteurs, passagers et opposants), et ce selon l'âge du conducteur. La part représentée par les conducteurs eux-mêmes ne diffère pas selon l'âge de l'automobiliste : environ 46% de l'ensemble des tués dans des accidents de voitures sont les automobilistes.

Plusieurs différences apparaissent par contre en ce qui concerne la part des passagers décédés. Dans les accidents impliquant de jeunes automobilistes de 18-24 ans, 1 tué sur 5 est un passager, mais chez les automobilistes de 32-64 ans ce chiffre n'est que de 1 sur 10. En contrepartie, c'est parmi les accidents des jeunes conducteurs que les opposants représentent la part la plus petite des décédés 30 jours : 33% chez les 18-24 ans, et 39% chez les 25-31 ans, contre 42% chez les 32-64 ans. Le nombre relativement faible d'opposants tués dans ces accidents impliquant de jeunes automobilistes est lié au nombre relativement élevé d'accidents « seul » (sans opposant) chez ce groupe d'âge (voir chapitre relatif aux accidents « seul », p.43).

FIGURE 11 :

Décédés 30 jours résultant d'un accident impliquant un conducteur de l'âge indiqué, répartis selon qu'ils occupent [conducteur ou passager(s)] ou non [opposant(s)] la voiture de ce conducteur (2005-2009)



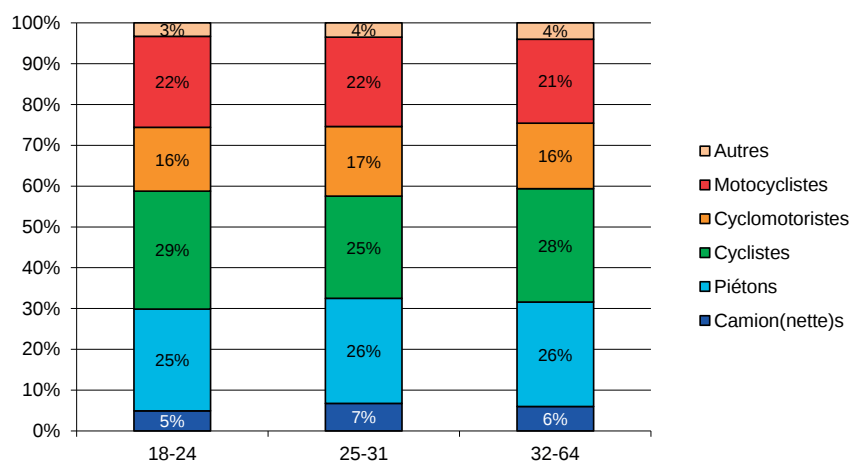
4.3 Types d'opposants des jeunes automobilistes

Le graphique ci-dessous montre la répartition selon le type d'utilisateur des opposants décédés et gravement blessés des jeunes automobilistes⁶. Il permet de vérifier si les jeunes automobilistes font plus de victimes chez certains types d'utilisateurs, comme les piétons ou les cyclistes par exemple.

La répartition des opposants aux automobilistes entre les différents types d'utilisateurs diffère à peine selon l'âge de l'automobiliste, ce qui signifie que les jeunes automobilistes ne renversent proportionnellement pas plus souvent des usagers faibles que les automobilistes plus âgés. Les jeunes conducteurs n'entrent également pas plus souvent en collision avec un camion ou une camionnette.

FIGURE 12 :

Répartition des victimes graves (décédés 30 jours et blessés graves) par type d'utilisateur, selon l'âge du conducteur, 2005-2009 (pondéré)



⁶ Les opposants se trouvant dans des voitures ne sont pas repris. La raison est que la part de collisions des jeunes automobilistes de 18 à 24 ans avec une voiture dont le conducteur est âgé de 32 à 64 ans est plus importante que la part rencontrée lors de la situation inverse. Ceci peut s'expliquer par le simple fait qu'il y a plus d'automobilistes de 32 à 64 ans.

VICTIMES SYNTHÈSE

- Rappel : un jeune impliqué dans un accident n'en est pas nécessairement responsable. Les victimes comptabilisées dans ce chapitre ne doivent donc pas automatiquement être imputées aux jeunes conducteurs.
- En 2009, 32% de l'ensemble des tués et 43% de l'ensemble des victimes de la route sont issus d'un accident impliquant un jeune conducteur (Tableau 5). A eux seuls, les jeunes conducteurs représentent 15% de l'ensemble des tués et 17% de l'ensemble des victimes (Tableau 7).
- La proportion d'hommes parmi les jeunes conducteurs blessés augmente avec la gravité des blessures, ce qui indique le caractère essentiellement masculin des accidents les plus graves (Tableau 8).
- La majorité des victimes des accidents corporels impliquant de jeunes automobilistes se retrouve chez les personnes du même âge (Tableau 6).
- Dans les accidents corporels impliquant un jeune conducteur, on déplore proportionnellement plus de tués parmi les passagers et moins de tués chez les opposants. Les décès se comptent chez eux dans une plus grande mesure parmi les occupants de leur propre véhicule. C'est une conséquence de la part élevée d'accidents « seul » chez les jeunes (Figure 11).
- Les opposants des jeunes automobilistes ne diffèrent pas des opposants des automobilistes plus âgés. Les jeunes automobilistes ne font pas plus souvent de victimes chez les usagers faibles et ils n'entrent pas plus souvent en collision avec des camion(nette)s (voir Figure 12).

5

**PRÉSENCE DE
PASSAGERS DANS LE
VÉHICULE**

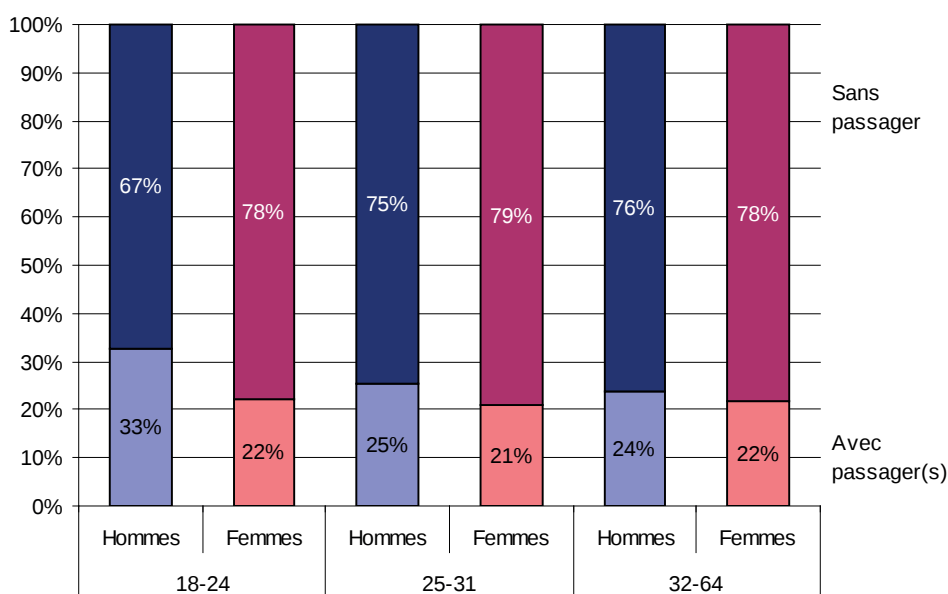
Le chapitre précédent de ce rapport indique que les accidents impliquant de jeunes conducteurs occasionnent davantage de tués parmi les passagers (de ces conducteurs) que ne le font les accidents impliquant des conducteurs plus âgés (Figure 11). Ce chapitre-ci est dès lors consacré à ces passagers et à leur éventuelle influence sur le risque et la gravité des accidents.

5.1 Nombre de passagers dans les voitures dans les accidents corporels

Le graphique ci-dessous montre la répartition du nombre d'accidents de voiture avec et sans passager, selon l'âge et le sexe du conducteur. Nous remarquons que des passagers sont présents dans 22% des accidents corporels impliquant des conductrices, et ce quel que soit l'âge de la conductrice. En revanche, la présence de passagers est plus fréquente dans les accidents corporels des jeunes automobilistes de sexe masculin que dans les accidents corporels des conducteurs plus âgés : les conducteurs de 18-24 ans sont accompagnés de passagers dans 33% des accidents corporels ; les conducteurs de 25-31 ans le sont dans 25% des cas et les conducteurs de 32-64 ans dans 24% des cas. **Par conséquent, la présence de passagers est une problématique qui concerne particulièrement les jeunes automobilistes de sexe masculin, et en particulier les plus jeunes d'entre eux (18-24 ans).**

FIGURE 13 :

Part d'accidents corporels avec et sans passagers selon la catégorie d'âge et le sexe du conducteur, 2005-2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le tableau suivant montre que le nombre moyen de passagers accompagnant les conducteurs impliqués dans un accident corporel est plus élevé chez les jeunes automobilistes de 18 à 24 ans que chez les automobilistes plus âgés, et ce à chaque période de la semaine. L'écart est toutefois beaucoup plus important durant les nuits de week-end.

TABLEAU 9 :

Nombre moyen de passagers dans un accident corporel, selon la période de la semaine, 2005-2009 (pondéré)

	Journée de semaine	Nuit de semaine	Journée de week-end	Nuit de week-end	Ensemble de la semaine
18-24	0,30	0,47	0,54	0,69	0,42
25-31	0,27	0,31	0,48	0,43	0,33
32-64	0,27	0,25	0,50	0,37	0,31

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

Le nombre plus élevé de passagers dans les accidents corporels impliquant des jeunes automobilistes peut s'expliquer de trois manières. Soit les jeunes automobilistes sont accompagnés en moyenne par plus de passagers au cours de leurs déplacements. Soit le risque d'accident lorsque des passagers sont présents dans le véhicule est plus élevé pour les jeunes automobilistes que pour des automobilistes plus âgés. Soit encore, il s'agit d'une combinaison des deux possibilités précitées. Ces explications potentielles sont approfondies dans les paragraphes suivants.

5.2 Nombre de passagers dans les voitures, en dehors du contexte d'un accident

Nous savons, grâce à la mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence d'alcool »⁷ réalisée par l'IBSR, que les jeunes hommes de 18-24 ans sont plus souvent accompagnés d'un ou plusieurs passagers lors de leurs trajets en voiture que ne le sont les hommes plus âgés. Cette constatation vaut pour toutes les périodes de la semaine, à l'exception des journées de week-end. C'est durant les nuits de semaine (et les nuits de week-end) que le nombre moyen de passagers transportés varie le plus selon l'âge du conducteur.

Nous pouvons en conclure que la plus grande part représentée par les accidents « avec présence de passager(s) » chez les jeunes automobilistes hommes est une conséquence logique du comportement de ces derniers en matière de déplacement : ils se déplacent moins souvent seuls que les automobilistes plus âgés. Nous analysons néanmoins dans le paragraphe suivant si la seconde hypothèse (relative à l'influence des passagers sur le risque d'accident) se vérifie elle aussi.

TABLEAU 10 :

Pourcentage de voitures avec passager(s) selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, hommes, 2009⁷

	Journée de semaine	Nuit de semaine	Journée de week-end	Nuit de week-end	Ensemble de la semaine
18-24	37,2	45,9	61,5	62,8	50,7
25-31	35,7	41,5	60,8	56,6	47,5
32-64	34,3	29,6	62,2	55,5	44,1

Source et infographie : IBSR

⁷ La part d'automobilistes accompagnés de passagers est déduite des résultats des contrôles alcool aléatoires, effectués dans le cadre de la mesure nationale du comportement « Conduite sous influence d'alcool » en 2009, grâce à la collaboration de la police et de l'IBSR. Les résultats de cette mesure nationale du comportement n'ont pas encore été publiés. Les résultats de la mesure nationale du comportement « Conduite sous influence d'alcool », réalisée par l'IBSR en 2007 l'ont par contre déjà été : Dupont E. (2007) Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2007. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Observatoire de la sécurité routière, Bruxelles.

5.3 Influence des passagers sur le risque d'accident

Le risque d'accident est défini comme le risque d'être impliqué dans un accident corporel en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Ce point s'intéresse à l'influence des passagers sur le risque d'accident des jeunes conducteurs. Le fait d'être accompagné par des passagers réduit-il le risque d'être impliqué dans un accident corporel parce que les passagers aident (in)consciemment le conducteur dans sa conduite, ou la présence de passagers fait-elle au contraire augmenter le risque d'accident parce ceux-ci distraient le conducteur voire même le poussent à adopter un comportement dangereux au volant ?

Le rapport « **Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation : revue de littérature** »⁸ décrit plusieurs études qui montrent que la présence de passagers aurait un effet négatif sur le risque d'accident des jeunes conducteurs (le faisant augmenter). Il faut toutefois nuancer le propos. Le risque serait le plus important dans le cas des jeunes conducteurs hommes transportant d'autres jeunes hommes. Les raisons de cet effet négatif des « passagers » seraient multiples : source de distraction, trajets de type particuliers (de nuit, sous influence, etc.), prise de risque supplémentaire du jeune conducteur, pression des pairs pour adopter une conduite risquée, etc. Ce changement de comportement a d'ailleurs été confirmé par plusieurs études montrant que les jeunes conducteurs accompagnés de jeunes passagers masculins conduisent plus vite et « collent » davantage les véhicules les précédant. Toutefois, si le passager est une femme, l'effet s'inverse. De même, si le passager est un « adulte », la conduite sera moins risquée. Une étude montre même que l'effet négatif de la présence de jeunes du même âge ne constitue un facteur de risque que chez une certaine catégorie de jeunes conducteurs, « ceux ayant un nombre important d'amis adoptant des comportements à risque » (consommation de drogues, d'alcool, non port de la ceinture, vitesses excessives, etc.). **L'influence de la présence de passagers ne serait donc pas soit positive soit négative mais dépendrait des caractéristiques à la fois du conducteur et des passagers transportés.**

Idéalement, il serait très intéressant de transposer ces résultats à la situation belge. **Nous ne disposons toutefois pas des données nécessaires pour de telles analyses.** Il nous manque principalement des informations sur les passagers impliqués dans les accidents corporels. Nous en connaissons toujours leur nombre mais leur genre et âge ne sont encodés que lorsque les passagers sont blessés ou tués. En conséquence, **l'analyse qui suit se penche sur l'influence de la présence de passagers sur le risque d'accident selon l'âge du conducteur, sans tenir compte ni de l'âge des passagers ni de leur sexe.**

Le graphe et le tableau ci-après donnent le risque relatif d'accident des conducteurs de voiture accompagnés de passagers, selon la catégorie d'âge du conducteur. Ce risque relatif est calculé en comparant (au moyen d'un odds-ratio) la part d'automobilistes accompagnés de passagers (par rapport au nombre total d'automobilistes) dans des circonstances ordinaires (en d'autres termes, hors d'un contexte d'accident⁷) avec la part d'automobilistes accompagnés de passagers dans des accidents corporels.

⁸ Dupont, E. (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Revue de littérature. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

TABLEAU 11 :

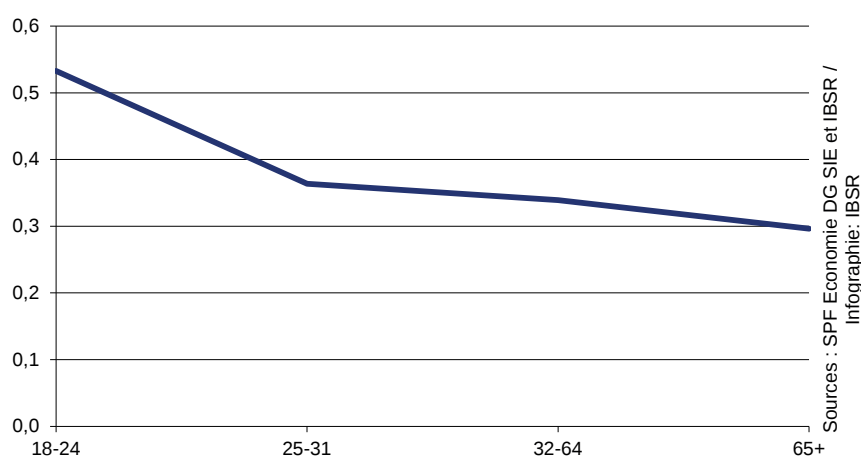
Risque relatif d'accident en compagnie de passagers : comparaison du pourcentage d'automobilistes avec des passagers hors contexte d'accident avec le pourcentage d'automobilistes accompagnés de passagers dans les accidents corporels, 2009 (pondéré)

	% d'automobilistes avec des passagers hors contexte d'accident ⁷	% d'automobilistes accompagnés de passagers dans les accidents corporels	Odds-ratio
18-24	45%	30%	0,53
25-31	46%	23%	0,36
32-64	44%	21%	0,34
65 et plus	54%	26%	0,30

Source : SPF Economie DGSIE et IBSR/ Infographie : IBSR

FIGURE 14 :

Risque relatif d'accident de voiture en compagnie de passagers (odds-ratio), 2009



Les passagers semblent réduire sensiblement le risque d'accident des automobilistes. Ceci vaut pour les automobilistes de tout âge mais l'influence positive sur le risque d'accident est la plus forte pour les conducteurs les plus âgés et la plus faible pour les plus jeunes conducteurs.

Le risque d'accident des 65 ans et plus est réduit de 70% lorsqu'ils sont accompagnés de passagers. Pour les automobilistes de 32-64 ans et de 25-31 ans, le risque d'accident diminue d'environ 65%. La réduction du risque d'accident pour les plus jeunes conducteurs (18-24 ans) s'élève à 46%.

Nous ne constatons donc pas du tout d'effet négatif à la présence de passagers, et ce, même chez les jeunes conducteurs. Au contraire, l'effet positif semble même très (trop) important pour tous les conducteurs. De plus, ce résultat va à contre-courant des résultats obtenus pour les jeunes conducteurs dans la plupart des autres études traitant de ce sujet. Il nous semble dès lors primordial que ce résultat soit vérifié sur base d'une étude plus détaillée, en tenant notamment compte du sexe et de l'âge des passagers. En attendant la vérification de ces résultats, nous pouvons d'ores et déjà retenir la différence de risque relatif observée entre les jeunes conducteurs et les conducteurs plus âgés, à savoir que l'influence des passagers sur le risque relatif est moins positive chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs plus âgés.

Etant donné que le risque d'accident des jeunes automobilistes diminue moins en présence de passagers que le risque d'accident des automobilistes plus âgés, le risque d'accident en présence de passagers apporte également une explication au fait que la part d'accidents corporels avec des passagers soit plus élevée chez les jeunes automobilistes.

PASSAGERS SYNTHÈSE

- Les jeunes conducteurs de sexe masculin impliqués dans un accident corporel sont plus souvent accompagnés de passagers que ne le sont les conducteurs plus âgés. Cette variation selon l'âge n'apparaît pour les conductrices (Figure 13).
- Les nuits de week-end enregistrent le plus grand nombre de passagers accompagnant les jeunes conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel. C'est en outre durant ces nuits que la différence avec le nombre de passagers dans les accidents des automobilistes plus âgés est la plus grande (Tableau 9).
- Les jeunes automobilistes de sexe masculin se déplacent plus souvent accompagnés que les automobilistes plus âgés (Tableau 10).
- Selon la littérature internationale, la présence de passagers jeunes ferait augmenter le risque d'accident des jeunes conducteurs. Nous n'avons pas pu vérifier cela en Belgique même si nous avons pu constater que la présence de passagers ne diminue pas le risque d'accident des jeunes conducteurs comme il le fait pour les conducteurs plus âgés (Tableau 11 et Figure 14).
- Tant le comportement en matière de déplacement (voyages plus fréquents avec passager(s)) que le risque d'accident en présence de passagers expliquent pourquoi le nombre d'accidents corporels avec passagers est relativement élevé chez les jeunes conducteurs.

6

**NUIT ET JOUR,
SEMAINE ET WEEK-END**

La problématique des jeunes conducteurs est souvent réduite aux accidents survenant les nuits de week-end. Rares sont en effet les journaux de week-end qui ne relatent la survenue, aux petites heures du matin, d'un accident grave ayant impliqué un jeune conducteur. Ce chapitre se tourne dès lors vers les caractéristiques de temps des accidents des jeunes, afin de déterminer, entre autres, si ces accidents de nuit et de week-end leurs sont bien spécifiques.

6.1 Répartition des accidents corporels selon l'âge et le sexe du conducteur

La répartition globale des accidents de la circulation reflète en grande partie l'intensité du trafic. Les heures de pointe de semaine ressortent donc comme des périodes regroupant un grand nombre d'accidents. Les nuits de semaine, au contraire, se caractérisent par un nombre d'accidents très faible. Les journées de week-end, le nombre d'accident est moindre que les journées de semaine et les accidents sont plus uniformément répartis sur la journée. Enfin, les nuits de week-end enregistrent un nombre d'accidents bien supérieur à celui enregistré les nuits de semaine.

Cette répartition globale cache des fluctuations importantes en fonction du sexe et de l'âge des conducteurs impliqués (Figure 15).

Les femmes de 32 à 64 ans sont celles dont la répartition des accidents est la plus associée à la semaine de travail. Leurs accidents se déroulent la plupart du temps en journée (92% de leurs accidents). C'est donc chez elles que les pics des heures de pointe en semaine sont les plus marqués.

A l'opposé, la catégorie des **jeunes hommes** se caractérise par le plus bas pourcentage d'accidents aux heures de pointe de semaine. En contrepartie, ce sont eux qui **connaissent la part d'accidents de nuit la plus importante**, et ce tant en semaine qu'en week-end (10% les nuits de semaine et 18% les nuits de week-end). **Les taux d'accident sont particulièrement élevés les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche**. Ils sont quasiment similaires à ceux enregistrés les journées de week-end (18% d'accidents les nuits de week-end contre 21% les journées de week-end). Notons que les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans ont un profil plus typé que les jeunes conducteurs de 25 à 31 ans.

La répartition des accidents pour les deux dernières catégories (femmes de 18 à 24 ans et hommes de 32 à 64 ans) se trouve entre ces deux extrêmes. Les jeunes femmes ont une répartition plutôt proche de celle des femmes de 32 à 64 ans et les hommes de 32-64 ans ont une dispersion des accidents sur la semaine un peu plus proche de celle des jeunes hommes sans toutefois connaître les fortes proportions d'accidents des nuits de week-end.

TABLEAU 12 :

Répartition des accidents corporels entre les quatre périodes de la semaine, selon l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2009 (pondéré)

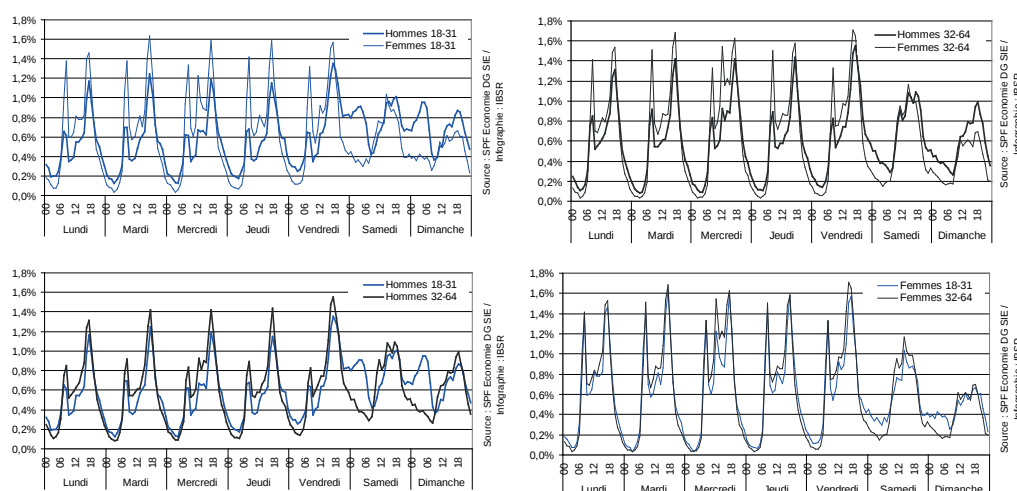
#	18-24			25-31			32-64		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
SEMj	3 671	2 143	5 683	3 630	2 559	6 013	10 242	7 587	16 233
SEMn	741	171	891	554	165	699	1 040	338	1 289
W-Ej	1 545	585	2 086	1 355	582	1 889	3 405	1 934	4 898
W-En	1 302	254	1 525	939	243	1 148	1 406	476	1 784
Total	7 259	3 152	10 185	6 477	3 549	9 748	16 092	10 335	24 204

%	18-24			25-31			32-64		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
SEMj	51%	68%	56%	56%	72%	62%	64%	73%	67%
SEMn	10%	5%	9%	9%	5%	7%	6%	3%	5%
W-Ej	21%	19%	20%	21%	16%	19%	21%	19%	20%
W-En	18%	8%	15%	14%	7%	12%	9%	5%	7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

FIGURE 15 :

Répartition des accidents corporels au fil de la semaine, selon l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2000-2009 (non pondéré)



6.2 Exposition au risque et risque d'accident

Pourquoi les accidents impliquant de jeunes conducteurs surviennent-ils plus fréquemment durant la nuit que les accidents de conducteurs plus âgés ? Deux explications (qui peuvent cumuler leurs effets) sont possibles :

- l'une relative à l'exposition au risque (peut-être les jeunes circulent-ils davantage la nuit que les conducteurs plus âgés),
- l'autre relative au risque d'accident de nuit lui-même (pour une même distance parcourue de nuit, les jeunes ont peut-être plus de risque d'être impliqués dans un accident que leurs aînés).

Nous allons vérifier ces hypothèses.

Ces deux explications requièrent de disposer du **nombre de kilomètres parcourus par les jeunes** (et les autres groupes d'âge) durant chacune des périodes de la semaine. Malheureusement, les données existantes concernant les distances parcourues sur le territoire belge ne précisent pas l'âge du conducteur. Il a donc fallu les **estimer**. Trois informations nous ont permis de le faire⁹ :

⁹ Nous ne disposons malheureusement pas de ces informations par sexe du conducteur. Les analyses qui suivent ne pourront donc être détaillées selon le sexe du conducteur.

1. la répartition du trafic belge entre les quatre périodes de la semaine, fournie par le SPF Mobilité (données référant à l'année 2005) ;
2. la répartition des conducteurs de voiture selon leur âge, pour chaque période de la semaine, issue de la mesure nationale Alcool réalisée par l'IBSR en 2009 ;
3. le nombre total de voitures-kilomètres parcourus en Belgique en 2009, obtenu auprès du SPF Mobilité.

TABLEAU 13 :

Nombre estimé de milliards de kilomètres parcourus annuellement par les conducteurs de voiture, selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, 2009

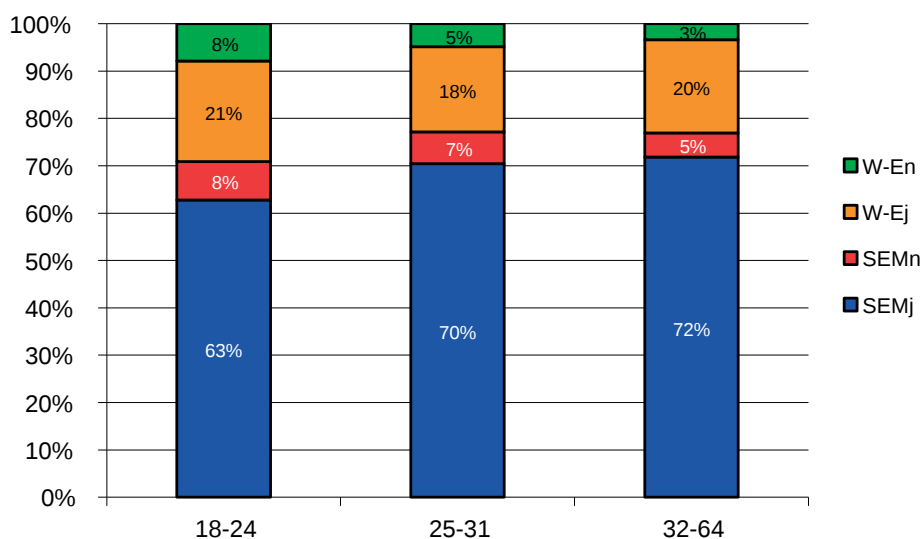
	Journée de semaine	Nuit de semaine	Journée de week-end	Nuit de week-end	Total
18-24	4,0	0,5	1,4	0,5	6,4
25-31	7,9	0,8	2,0	0,5	11,2
32-64	37,6	2,7	10,3	1,8	52,4
65+	5,4	0,2	1,6	0,1	7,3
Total	54,9	4,1	15,3	3,0	77,2

Source : SPF Mobilité (2005 et 2009) et IBSR (2009) / Infographie : IBSR

La première hypothèse postule que les jeunes ont davantage d'accidents la nuit que les conducteurs plus âgés car ils circulent davantage (qu'eux) durant cette période. La Figure 16 indique que c'est bien le cas : les jeunes de 18-24 ans parcourent 16% de leurs kilomètres durant les nuits, alors que les conducteurs de 32-64 ans ne parcourent que 8% de leurs kilomètres durant cette période. En chiffres absolus toutefois, les jeunes conducteurs de voiture de 18-24 ans ne roulent que 1 milliard de kilomètres annuellement durant les nuits, contre 4,5 milliards de kilomètres parcourus par les 32-64 ans.

FIGURE 16 :

Répartition (estimée) des véhicules-kilomètres parcourus entre les quatre périodes de la semaine, selon l'âge du conducteur de voiture, 2009



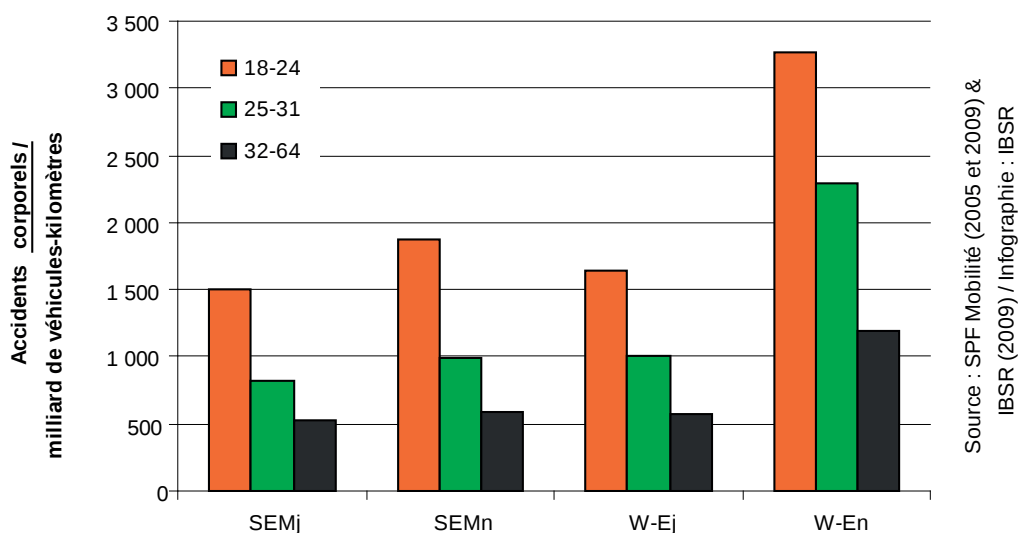
Sources : SPF Mobilité (2005 et 2009) &
IBSR (2009) / Infographie : IBSR

Le fait que les jeunes roulent davantage de nuit que les conducteurs plus âgés n'empêche pas qu'ils courent également, à distance parcourue égale, un plus grand risque d'être impliqués dans un accident de la circulation. La Figure 17 présente, pour chaque période de la semaine et pour les différents groupes d'âge de conducteurs, le nombre d'accidents corporels enregistrés par milliard de kilomètres parcourus.

On constate que, la nuit, le risque pour les jeunes conducteurs d'être impliqués dans un accident corporel est bel et bien supérieur à celui des conducteurs âgés entre 32 et 64 ans. Toutefois, ce sur-risque s'observe également les journées de semaine et de week-end. En moyenne, à chaque période, le risque des 18-24 ans est entre 2,5 et 3 fois plus important que celui des 32-64 ans, et celui des 25-31 ans, 1,5 à 2 fois plus important. **Le sur-risque des jeunes conducteurs est donc permanent et n'est pas spécifiquement lié à la conduite de nuit¹⁰.**

FIGURE 17 :

Risque d'être impliqué dans un accident corporel, selon l'âge du conducteur de voiture et la période de la semaine, 2009 (pondéré)



En conclusion, **les accidents de nuit sont plus fréquents chez les jeunes conducteurs parce que ceux-ci roulent plus de nuit que les conducteurs plus expérimentés (sur-exposition au risque), et non parce qu'ils ont un risque d'accident particulièrement élevé de nuit (ils ont de façon permanente un risque d'accident plus élevé ; sur-risque).** Toutefois, on ne peut exclure le fait que certains facteurs, comme le type de déplacement ou la fatigue, aient une influence sur le risque d'accidents des jeunes conducteurs durant la nuit.

¹⁰ Des résultats similaires s'observent lorsque seuls les accidents graves sont pris en compte. Les seules différences sont que le risque est moins élevé que pour les accidents corporels et que le risque des 18-24 ans est à chaque période 3 fois plus important que celui des conducteurs de 32-64 ans.

NUIT ET JOUR, SEMAINE ET WEEK-END SYNTHÈSE

- Les accidents impliquant de jeunes conducteurs (18-24 ans et 25-31 ans) surviennent plus fréquemment durant la nuit que les accidents de conducteurs plus âgés (Tableau 12). C'est particulièrement le cas des accidents de jeunes hommes (Figure 15).
- Les accidents de nuits sont plus fréquents chez les jeunes conducteurs parce que ceux-ci roulent plus de nuit que les conducteurs plus expérimentés (sur-exposition au risque) (Figure 16), et non parce qu'ils ont un risque d'accident spécifiquement élevé de nuit (ils ont de façon permanente un risque d'accident plus élevé (sur-risque)) (Figure 17).



7

ACCIDENTS « SEUL »

Ce nouveau chapitre est consacré à l'analyse des types d'accident (ou de collision) dans lesquels sont impliqués les jeunes conducteurs. Deux éléments laissent en effet penser que les jeunes conducteurs pourraient également se distinguer des conducteurs plus âgés sur ce point. D'une part, moins expérimentés que les conducteurs plus âgés, les jeunes conducteurs n'ont pas encore acquis tous les réflexes de conduite et réagissent probablement de façon différente face à une situation complexe. D'autre part, le chapitre précédent de ce rapport a mis en avant que les déplacements nocturnes sont plus fréquents chez ces jeunes conducteurs, ce qui réduit les probabilités de collision avec un autre véhicule.

7.1 Les différents types de collision

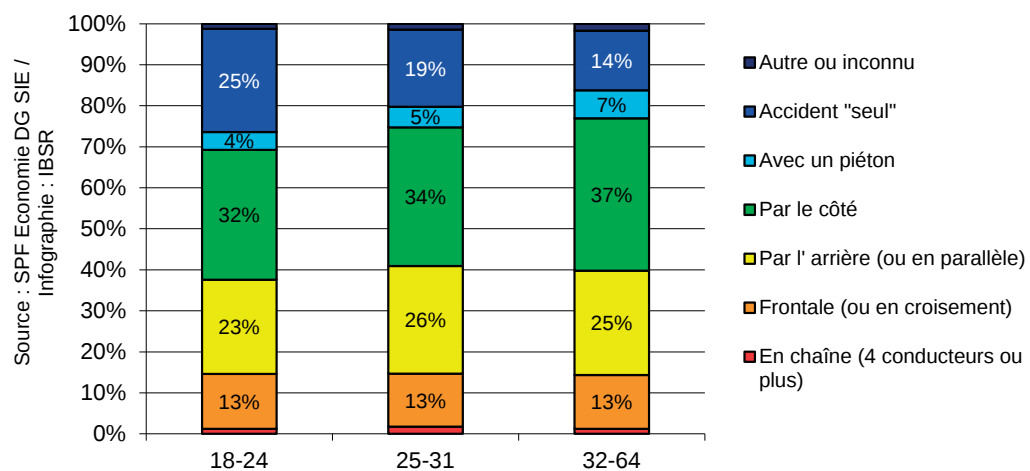
Le graphique ci-dessous offre une vue d'ensemble des accidents corporels selon le type de la première collision, et ce pour les trois groupes d'âge étudiés dans ce rapport¹¹.

Même si la répartition est globalement la même pour ces différents groupes (avec notamment la prédominance des collisions latérales), une différence importante se marque au niveau des accidents « seul » (sans partenaire conflictuel) dont la part représentée parmi l'ensemble des accidents est d'autant plus importante que le conducteur est jeune : **25% des accidents impliquant un jeune conducteur de 18-24 ans consistent en une première collision sans opposant**, 19% des accidents impliquant un conducteur de 25-31 ans, et « seulement » 14% des accidents impliquant un conducteur de 32-64 ans. **Les accidents « seul » sont donc (proportionnellement) près de deux fois plus nombreux chez les 18-24 ans que chez les 32-64 ans.**

Cette diminution progressive (avec l'âge du conducteur) de la part représentée par les accidents « en solo » semble être contrebalancée par une hausse tout aussi progressive de la part de collisions latérales et de collisions avec un piéton.

FIGURE 18 :

Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, selon l'âge du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)



¹¹ Pour les deux premiers graphiques de ce chapitre (Figure 18 et Figure 19), nous renseignons le type de la première collision des accidents impliquant un jeune conducteur, sans pouvoir certifier que le jeune conducteur est bien impliqué dans cette première collision (il peut l'être dans l'éventuelle deuxième ou troisième collision, même si celles-ci sont relativement rares [15% des accidents comprennent deux collisions au plus]). Il n'y a toutefois pas de grande différence avec les chiffres des graphiques et tableaux suivants, consacrés aux accidents « seul », pour lesquels nous avons pu sélectionner les premières collisions dans lesquelles sont spécifiquement impliqués les jeunes conducteurs.

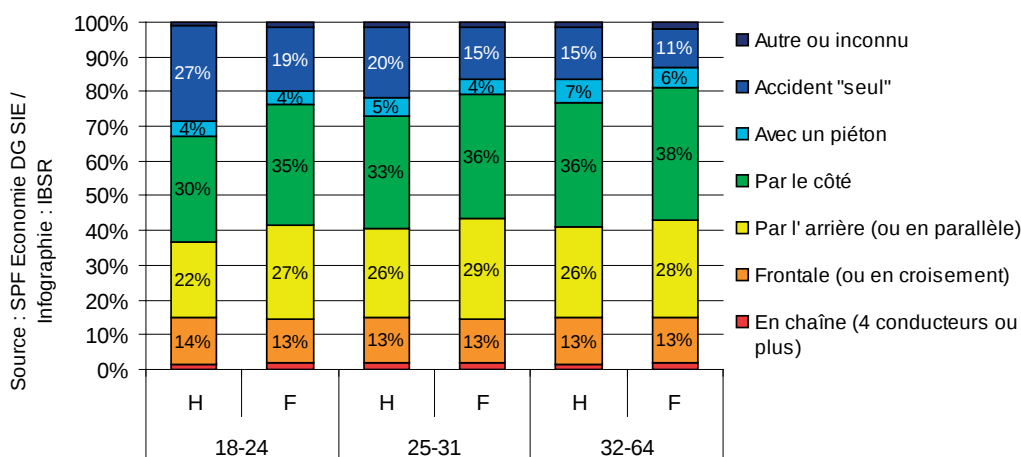
L'introduction dans l'analyse de la variable « sexe du conducteur » laisse apparaître des différences entre hommes et femmes dans la répartition de leurs accidents entre les différents types de (première) collision : la part d'accidents « seul » est plus élevée chez les hommes que chez les femmes, et les parts de collisions latérales et de collisions par l'arrière sont, en contrepartie, systématiquement supérieures chez les conductrices.

Ces différences entre sexe s'observent au sein de chaque groupe d'âge, mais elles sont d'autant plus marquées que les conducteurs sont jeunes.

Au final, les conducteurs de 18-24 ans et les conductrices de 32-64 ans constituent les deux groupes « extrêmes » : chez les premiers, 27% des accidents sont des accidents « seul », 30% des collisions latérales et 22% des collisions par l'arrière, alors que chez les secondes, les pourcentages sont respectivement de 11%, 38% et 28%.

FIGURE 19 :

Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, selon l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)



7.2 Accidents « seul » : ampleur du phénomène

Vu leur sur-représentation parmi les accidents impliquant un jeune conducteur, il a été décidé de consacrer la suite de ce chapitre à l'analyse des accidents n'impliquant qu'un seul usager, ou accidents « seul ». Ces accidents regroupent en réalité **trois types de collisions** : les collisions contre un obstacle situé sur la chaussée, les collisions contre un obstacle situé en dehors de la chaussée et les accidents sans obstacle ni opposant¹².

Même si d'autres collisions peuvent succéder à cette première collision, seule la collision n'impliquant qu'un seul usager est prise en considération. Pour la police, la voiture qui percute un véhicule en stationnement est une collision entre deux véhicules et ne rentre malheureusement pas en compte dans les accidents « seul ». De plus, le sous-enregistrement des accidents est plus important pour les accidents en solo que pour les accidents impliquant plusieurs usagers. Ces deux éléments nous font croire que la problématique des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule est sous-estimée.

¹² La collision la plus fréquente est la même pour tous les groupes d'âge : il s'agit de la collision contre un obstacle hors chaussée. Elle est légèrement plus fréquente lorsque le conducteur est jeune (2005-2009, pondéré) : 82% de collision contre un obstacle hors chaussée chez les 18-24 ans, contre 77% chez les 32-64 ans. La répartition des accidents est également très proche pour les hommes et les femmes, quel que soit l'âge du conducteur.

7.2.1 Chiffres-clés

Sur les 8 453 accidents de voiture « seul » comptabilisés en 2009, 4 431 concernaient un jeune conducteur âgé entre 18 et 31 ans, soit un peu plus d'un accident « seul » sur deux. Ces accidents « seul » des 18-31 ans ont occasionné le décès de 135 personnes. Cela correspond à 45% des 303 décès résultant au total d'un accident corporel impliquant un jeune conducteur (voir Tableau 5). Les accidents « seul » ne représentent pourtant que 22% des accidents des jeunes conducteurs. C'est le signe d'une **gravité importante des accidents « seul »** : sur la période 2005-2009, la gravité des accidents « seul » des jeunes conducteurs s'élève ainsi à 36,8 tués pour 1 000 accidents, contre seulement 12,9 pour les accidents avec opposant.

TABLEAU 14 :
Chiffres-clés des accidents « seul », selon l'âge du conducteur de voiture, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31	18-31	32-64
# Accidents corporels « seul »	2 579	1 852	4 431	3 432
Part représentée par les accidents « seul » parmi l'ensemble des accidents corporels de ces conducteurs	25%	19%	22%	14%
# Décédés 30 jours dans les accidents « seul » de ces conducteurs	90	45	135	110
# Blessés graves dans les accidents « seul » de ces conducteurs	510	335	844	584
# Blessés légers dans les accidents « seul » de ces conducteurs	2 755	1 798	4 552	3 285
# Total victimes dans les accidents « seul » de ces conducteurs	3 354	2 177	5 532	3 979
Gravité des accidents « seul » (2005-2009)	38,3	34,6	36,8	38,1
Gravité des accidents avec opposant (2005-2009)	13,9	11,6	12,9	12,5

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

La gravité élevée des accidents « seul » n'est pourtant pas le propre des jeunes conducteurs. Le Tableau 14 montre en effet que **quel que soit le groupe d'âge (18-24, 25-31 et 32-64), la gravité des accidents « seul » est près de 3 fois supérieure à celle des accidents avec opposant**. Il démontre également que **pour un même type d'accident (seul ou avec opposant), la gravité des accidents est globalement similaire pour les trois groupes d'âge**.

7.2.2 Les victimes : conducteurs ou passagers ?

Les victimes d'un accident n'impliquant qu'une seule voiture peuvent être soit le conducteur de la voiture lui-même, soit ses passagers. Il apparaît sur le graphique suivant que **plus le conducteur est jeune, plus la part représentée par les passagers parmi les victimes est grande** : 33% de passagers chez les 18-24 ans, contre 24% chez les 25-31 ans et 22% chez les 32-64 ans. Cette situation **résulte en partie du nombre plus élevé de passagers présents dans la voiture lors des accidents en solo des très jeunes conducteurs** : dans les accidents « seul », les jeunes de 18-24 ans transportent en effet en moyenne 0,57 passagers, contre seulement 0,38 pour les 25-31 ans et 0,34 pour les 32-64 ans.

Autre constatation, **la part de passagers de 18-24 ans est très importante parmi les victimes des accidents impliquant un jeune conducteur du même âge**. Ils représentent plus de 60% des passagers victimes de ces accidents. Comme nous l'avons vu au chapitre 6. page 27, cela est dû à la plus forte présence de passagers chez les jeunes conducteurs mais aussi à l'influence moins positive des passagers sur le risque d'accidents des jeunes conducteurs.

FIGURE 20 :

Répartition des victimes des accidents « seul » (décédés 30 jours et blessés) entre conducteurs et passagers, selon l'âge du conducteur, 2005-2009 (pondéré)

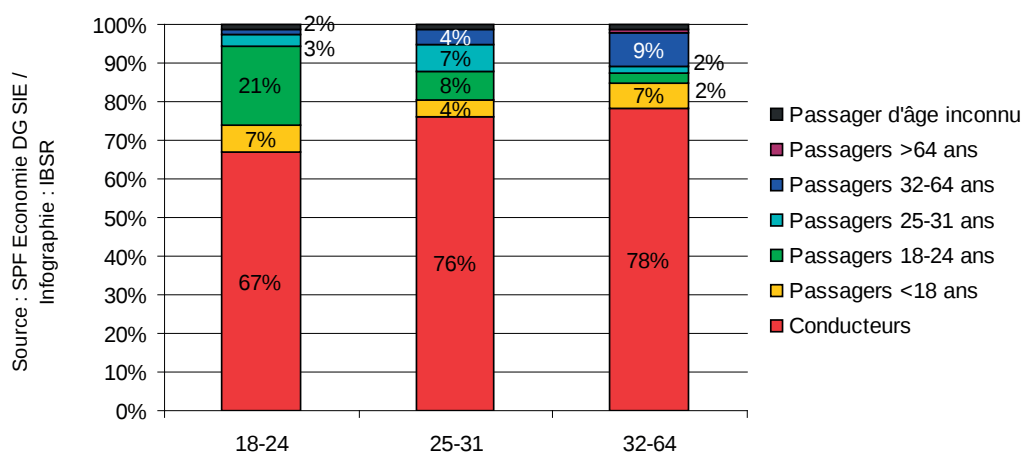


TABLEAU 15 :

Nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) « conducteurs » et « passagers » des accidents « seul », selon l'âge du conducteur de la voiture, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31	32-64
Conducteurs	2 264	1 694	3 163
Passagers <18 ans	194	91	252
Passagers 18-24 ans	680	142	82
Passagers 25-31 ans	87	133	70
Passagers 32-64 ans	56	73	298
Passagers >64 ans	3	0	21
Passager d'âge inconnu	70	44	92
Total passagers	1 090	483	815
Nombre total de victimes	3 354	2 177	3 979

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

7.3 Temporalité des accidents « seul »

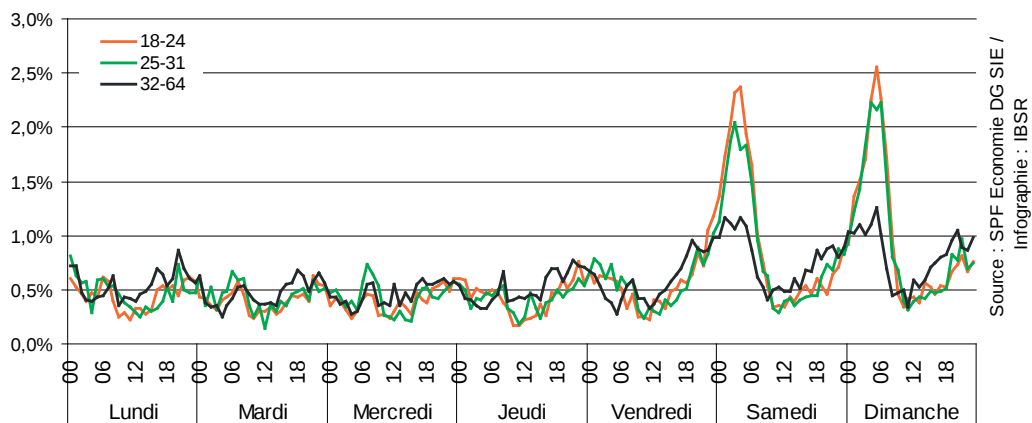
La répartition au fil de la semaine des accidents n'impliquant qu'un seul usager est très différente de celle de l'ensemble des accidents corporels qui est entre autres, rappelons-le, très marquée par les heures de pointe (voir chapitre 6. page 37). Dans le cas présent, les courbes des différents groupes d'âge présentent un profil relativement plat pendant la semaine de travail et des pics très marqués les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

Les deux courbes des jeunes conducteurs sont très proches l'une de l'autre. Elles se démarquent clairement de celle des 32-64 ans à deux moments. La nuit du jeudi au vendredi, premièrement, la « bosse » des accidents « seul » de jeunes se prolonge plus tard dans la nuit (dans le petit matin) que celles des 32-64 ans. On retrouve probablement ici l'effet des dernières soirées de la semaine de cours ou de travail. Les

nuits de week-end, ensuite, les pics sont beaucoup plus marqués (et beaucoup plus effilés) chez les jeunes conducteurs. Environ 20% des accidents « seul » des jeunes conducteurs surviennent les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche entre 22h et 6h59, contre seulement 14% des accidents « seul » des 32-64 ans.

FIGURE 21 :

Répartition des accidents corporels « seul » au fil de la semaine, selon l'âge du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)



7.4 Age, sexe et période : les trois variables-clés des accidents « seul »

Trois variables, que sont l'âge du conducteur, le sexe du conducteur et le moment de la semaine, revêtent une importance capitale dans l'étude des accidents n'impliquant qu'un seul usager.

Les graphiques suivants croisent ces trois variables et présentent la part représentée par les accidents « seul » à chaque période parmi les accidents impliquant un conducteur d'un âge et d'un sexe déterminé. Par exemple, la première barre de la Figure 22 indique que 14% des accidents corporels de jeunes conducteurs hommes de 18-24 ans survenant les journées de semaine sont des accidents « seul ». La Figure 23 présente la même information, mais en ne considérant que les accidents graves.

Ces deux graphiques montrent la force propre des trois variables : même en neutralisant l'éventuel effet des deux autres variables, la troisième variable continue de jouer un rôle. Ainsi, quel que soit la période de la semaine et l'âge du conducteur, la part d'accidents « seul » est (presque) toujours supérieure chez les hommes que chez les femmes. De même, la part d'accidents « seul » est systématiquement plus élevée la nuit que le jour, et ce pour tous les conducteurs, jeunes ou moins jeunes, hommes ou femmes. Reste l'effet de l'âge du conducteur, qui s'observe lui aussi en toutes circonstances : plus le conducteur est jeune, plus la part d'accidents « seul » est élevée.

En toute logique, c'est donc durant la nuit chez les hommes de 18-24 ans que s'observe la plus grande part d'accidents « seul ». Les pourcentages atteints sont élevés : 50% des accidents corporels de jeunes conducteurs hommes de 18-24 ans survenant de nuit sont des accidents n'impliquant qu'un seul usager. Les chiffres sont plus élevés encore lorsque l'on ne prend en considération que les accidents graves : ils atteignent 60% d'accidents « seul » parmi les accidents de nuit des jeunes hommes de 18-24 ans.

FIGURE 22 :

Part représentée par les accidents « seul » (parmi les accidents corporels) selon la période de la semaine, l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)

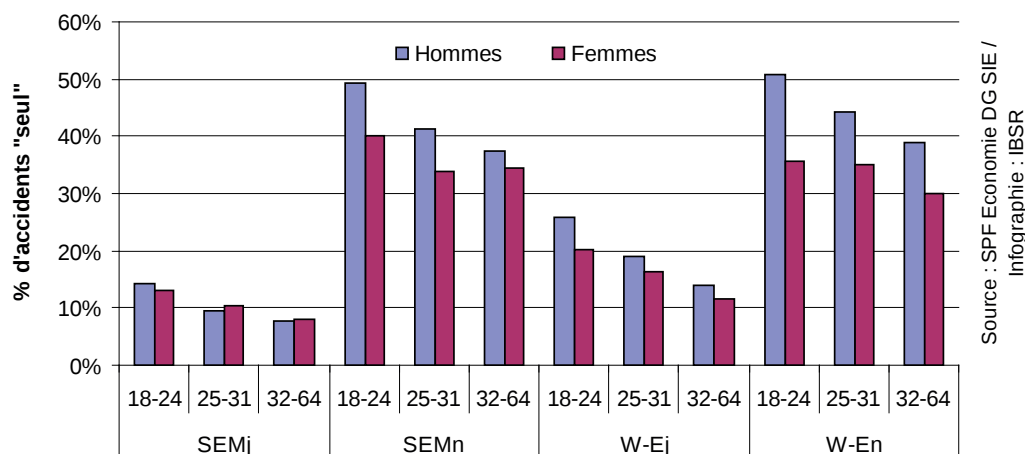
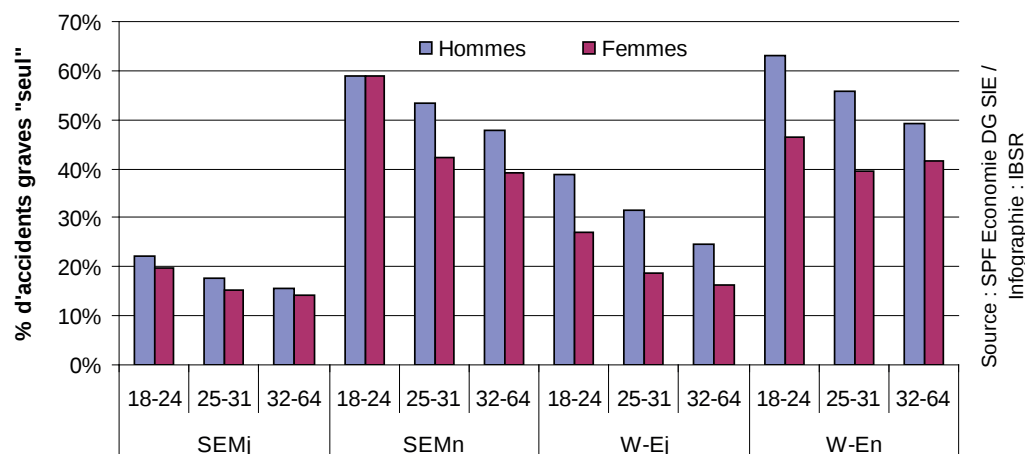


FIGURE 23 :

Part représentée par les accidents « seul » (parmi les accidents graves) selon la période de la semaine, l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)



7.5 Lieu des accidents « seul »

Plusieurs variables relatives au lieu où surviennent des accidents « seul » ont été étudiées pour déterminer les éventuelles caractéristiques particulières des accidents « seul » des jeunes conducteurs. Il en ressort que les accidents de jeunes sans opposant ne surviennent pas davantage en carrefour (et ce quel que soit le type de carrefour) et ni davantage hors agglomération que les accidents « seul » impliquant un conducteur plus âgé. Par contre, les jeunes automobilistes de 18-24 ans ont davantage d'accidents « seul » sur les routes communales et moins d'accidents sur autoroutes. La question de l'exposition au risque refait ici son apparition : les jeunes ont-ils moins d'accidents « seul » sur autoroute parce qu'ils empruntent moins souvent ce type de route, ou leur risque d'avoir un accident sur autoroute est-il moins élevé ? Nous n'avons malheureusement pas la réponse à cette question.

ACCIDENTS « SEUL » SYNTHÈSE

- 25% des accidents impliquant un jeune conducteur de 18-24 ans consistent en une première collision sans opposant. Les accidents « seul » sont (proportionnellement) deux fois plus nombreux chez les 18-24 ans que chez les 32-64 ans qui enregistrent 14% d'accidents « seul » (Figure 18). Les 25-31 ans occupent une position intermédiaire, avec 19% d'accidents « seul ».
- La gravité des accidents « seul » est presque identique pour les trois groupes d'âge de conducteurs, et est (toujours quel que soit l'âge) trois fois supérieure à la gravité des accidents avec opposant (Tableau 14).
- Plus le conducteur est jeune, plus la part représentée par les passagers parmi les victimes est grande, en raison notamment du nombre plus élevé de passagers présents dans les voitures des très jeunes conducteurs (Figure 20).
- L'âge du conducteur, le sexe du conducteur et le moment de la semaine sont trois variables-clés des accidents « seul » : la part d'accidents sans opposant (parmi l'ensemble des accidents) est d'autant plus importante que le conducteur est jeune, qu'il est un homme et que l'accident survient de nuit (surtout les vendredis et samedis soir). C'est donc durant les nuits (de week-end) chez les hommes de 18-24 ans que s'observe la plus grande part d'accidents « seul » (Figure 22).
- Les accidents « seul » surviennent en grande majorité les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. C'est le cas pour tous les groupes d'âge, mais ce phénomène est particulièrement marqué chez les jeunes conducteurs (Figure 21).

8

**CONDUITE SOUS
INFLUENCE D'ALCOOL**

8.1 Introduction méthodologique

8.1.1 Des statistiques d'accidents incomplètes sur la conduite sous influence

L'analyse des accidents corporels liés à l'alcool (accidents impliquant au moins un conducteur sous influence), effectuée sur base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (qui sont la source de ce rapport), est rendue difficile par au moins deux facteurs importants :

- premièrement, **seuls les résultats des analyses d'haleine** apparaissent dans les formulaires d'analyse des accidents de la circulation. Les analyses de sang n'y figurent pas. Les analyses de sang sont nécessaires lorsque les personnes impliquées dans un accident ne sont pas physiquement aptes à souffler, ce qui est le cas des décédés 30 jours et souvent des blessés graves ;
- deuxièmement, les personnes impliquées dans un accident et physiquement aptes à souffler ne sont **pas non plus systématiquement soumises à un test d'haleine**.

La combinaison des deux facteurs susmentionnés a pour conséquence qu'en 2009, seuls 70% des 18-24 ans impliqués dans un accident corporel ont subi un test d'haleine. Ce pourcentage recule même jusqu'à 68% pour les 25-31 ans et atteint 66% pour les 32-64 ans. L'information relative au test d'haleine ne figure donc pas dans les formulaires d'analyse des accidents de la circulation pour 30% des 18-24 ans, 32% des 25-31 ans et 34% des 32-64 ans.

Dans le groupe des automobilistes qui n'ont pas été soumis au test d'haleine figurent certainement des automobilistes qui ont dépassé le seuil légal d'alcoolémie. Sachant que les personnes gravement blessées ou décédées n'ont pas subi de test d'haleine, il est même possible que la part d'automobilistes sous influence soit plus élevée dans le groupe qui n'a pas été soumis à une analyse d'haleine que dans le groupe qui y a été soumis. Malgré les données chiffrées limitées, il a en effet été prouvé que les décédés 30 jours et les blessés graves sont plus souvent sous influence que les autres personnes impliquées dans ces accidents.

En raison de l'absence de test d'haleine pour environ 30% des automobilistes, le nombre total d'automobilistes sous influence n'est pas connu et est donc sous-estimé. Cette sous-estimation du nombre d'automobilistes sous influence entraîne de facto une **sous-estimation des accidents corporels liés à l'alcool et des victimes impliquées dans des accidents**.

8.1.2 Méthode d'analyse des accidents corporels liés à l'alcool : le pourcentage de conducteurs sous influence

Le **nombre absolu** d'automobilistes sous influence d'alcool dans les accidents corporels est, comme expliqué ci-dessus, fortement sous-évalué. Ce problème méthodologique a été contourné dans ce rapport, dans la mesure du possible, par l'utilisation de **chiffres relatifs**, en particulier par le pourcentage de conducteurs sous influence et le pourcentage de conducteurs testés. Ces pourcentages sont dits « relatifs » car ils expriment une proportion. Le pourcentage de conducteurs sous influence correspond au rapport « nombre connu de conducteurs sous influence » / « nombre de conducteurs testés ». Le pourcentage de conducteurs testés exprime lui la proportion de conducteurs testés parmi l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel. La connaissance du véritable nombre total de conducteur sous influence n'est pas nécessaire pour le calcul de ces pourcentages.

Le pourcentage de conducteurs sous influence n'est pas pour autant totalement exempt de limites (défauts) méthodologiques. Il existe, en effet, **un biais de sélection des automobilistes qui sont soumis à un test d'haleine par la police, et ce de deux façon différentes** :

- Lorsque le pourcentage de conducteurs testés est très faible (moins de 30%), se trouve alors dans ce groupe de **conducteurs testés** un nombre disproportionnellement haut de conducteurs positifs. La raison est que la police est plus encline à d'abord sélectionner, pour subir le test d'haleine, les personnes qu'elle soupçonne être ivres. **Le pourcentage de conducteurs positifs augmente donc lorsque le pourcentage de conducteurs testés tombe en dessous de 30%.**
- Lorsque le pourcentage de conducteurs testés est très élevé (plus de 80%), se trouve alors dans le groupe de **conducteurs non- testés** un nombre disproportionnellement haut de blessés graves et de personnes décédées. Ceux-ci sont souvent dans l'incapacité physique de souffler. Le test d'haleine n'est en outre par la priorité lorsque une victime gravement blessée a besoin de soins urgents. On sait pourtant que les conducteurs décédés ou grièvement blessés sont plus souvent sous influence que les conducteurs indemnes ou légèrement blessés. **Une hausse du pourcentage de conducteurs testés de 80% à 100% auraient donc pour conséquence une hausse du pourcentage de conducteurs positifs.**

Ces deux problématiques relatives à la sélection des conducteurs testés jouent inévitablement un rôle en 2009, mais la mesure dans laquelle elles influencent le pourcentage de conducteurs positifs est inconnue. Le pourcentage exact de conducteurs sous influence ne sera connu que lorsque l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accidents seront testés (et que l'ensemble des résultats pourront être inclus dans les statistiques).

8.2 Pourcentage de conducteurs testés

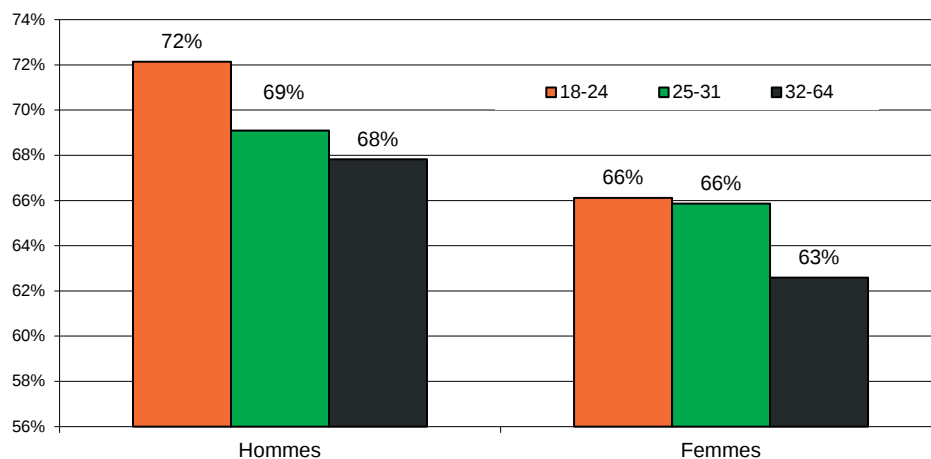
Deux constatations peuvent être réalisées en ce qui concerne le pourcentage d'**automobilistes testés** parmi les victimes d'un accident (Figure 24) :

- plus les automobilistes impliqués sont âgés, moins ils sont testés, et ;
- les conductrices sont moins souvent testées que les conducteurs.

Cela peut être dû à un **biais de sélection, selon lequel les femmes et les personnes plus âgées (impliquées dans un accident corporel) sont moins souvent soumises à un test d'haleine par les services de police que ne le sont les hommes et les jeunes**. Les analyses démontrent que ces différences ne sont en tout cas pas dues à une part plus importante de blessés légers et d'indemnes parmi les jeunes conducteurs.

FIGURE 24 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés (dans les accidents corporels) selon la catégorie d'âge, hommes versus femmes, 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

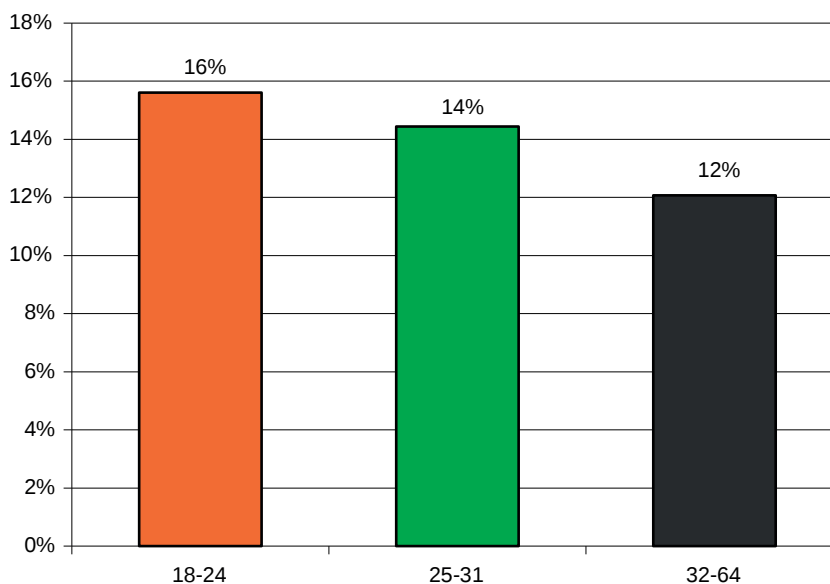
8.3 Pourcentage de conducteurs positifs

16% des jeunes conducteurs de voiture de 18 à 24 ans impliqués dans un accident corporel en 2009 avaient au moins 0,5 gramme d'alcool par litre de sang et étaient donc juridiquement sous influence d'alcool. C'est 2% de plus que les 25-31 ans (14% sous influence) et un quart de plus que les 32-64 ans (12% sous influence).

Bien que les jeunes conducteurs semblent être plus souvent sous influence d'alcool, cette constatation générale est nuancée dans les paragraphes suivants qui analysent ce phénomène à la lumière d'autres facteurs d'accidents, comme le sexe des conducteurs, le moment de l'accident ou encore le risque d'accident.

FIGURE 25 :

Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels, selon la catégorie d'âge, 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.4 Pourcentage de conducteurs positifs : hommes versus femmes

Quel que soit l'âge, il existe, en matière de conduite sous influence, un énorme fossé entre les deux sexes. Les jeunes femmes impliquées dans un accident corporel sont quatre fois moins souvent sous influence que les jeunes hommes : 5% des jeunes conductrices ont un taux d'alcoolémie trop élevé, contre 20% des jeunes conducteurs. La différence entre hommes et femmes est intergénérationnelle car les femmes sont également moins souvent sous influence que les hommes dans les catégories d'âge supérieures.

Lorsque l'on compare la jeune génération avec les générations plus âgées, les jeunes hommes (18-31 ans) impliqués dans un accident corporel apparaissent clairement plus souvent sous influence que leurs aînés de même sexe : 20% des jeunes conducteurs hommes sont sous influence, contre 16% des hommes de 32-64 ans. Chez les femmes (impliquées dans un accident corporel), aucune différence significative est perceptible entre les générations.

TABEAU 16 :

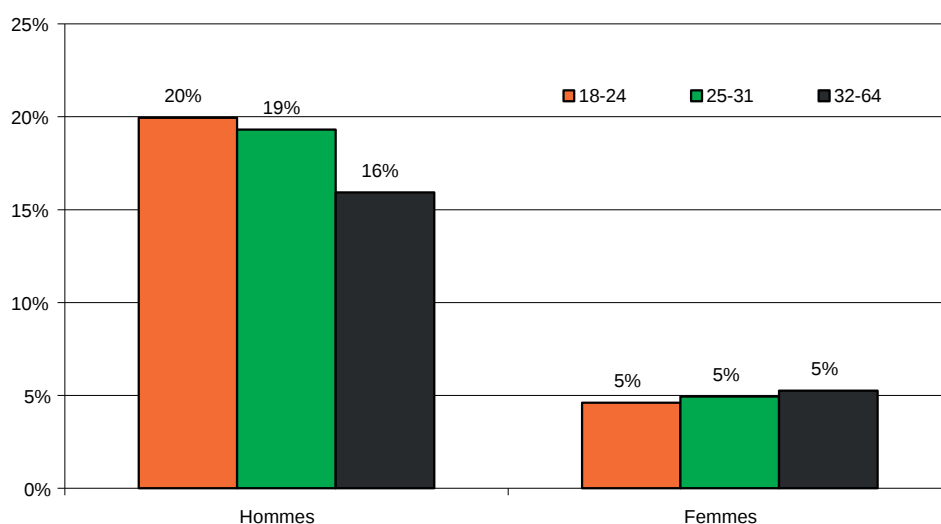
Indicateurs-clés des accidents corporels liés à l'alcool, selon la catégorie d'âge et le sexe du conducteur de voiture sous influence, 2009 (pondéré)

	Hommes			Femmes		
	18-24	25-31	32-64	18-24	25-31	32-64
Tous les conducteurs de voiture	7 588	6 793	18 305	3 237	3 652	11 212
Nombre de conducteurs de voiture testés	5 474	4 694	12 415	2 140	2 406	7 017
Nombre de conducteurs de voiture sous influence	1 092	906	1 978	99	119	369
% testés	72%	69%	68%	66%	66%	63%
% sous influence	20%	19%	16%	5%	5%	5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 26 :

Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels, selon la catégorie d'âge, hommes versus femmes, 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.5 Forte hausse du risque d'accident par la conduite sous influence d'alcool

Le tableau et le graphique ci-dessous montrent pour chaque groupe d'âge le risque accru d'être impliqué dans un accident corporel grave lorsque le taux d'alcoolémie (CAS) est de 0,5‰ ou plus. Ce risque accru est calculé en comparant le pourcentage d'automobilistes contrôlés positifs sur la route (lors de contrôles alcool non sélectifs¹³) avec le pourcentage d'automobilistes contrôlés positifs dans de graves accidents corporels. Cette comparaison est effectuée pour chaque groupe d'âge.

Seul 1,4% des jeunes automobilistes de 18 à 24 ans, qui sont arrêtés le long de la route, sont sous influence. Mais lorsqu'ils sont impliqués dans un accident corporel grave, il s'avère que 16,4% d'entre eux sont sous influence. Lorsque la formule de l'odds-ratio est appliquée aux automobilistes de 18-24 ans, il apparaît que leur risque d'être impliqué dans un accident grave est 14 fois plus élevé lorsqu'ils sont sous influence que lorsqu'ils sont sobres. Le risque accru observé pour les 18-24 ans est deux fois plus élevé que celui des 25-31 ans et presque trois fois plus élevé que celui des 32-64 ans. **En d'autres termes, plus l'automobiliste est jeune, plus la consommation d'alcool augmente le risque d'avoir un grave accident corporel.**

Ceci s'explique de deux manières : d'une part, les **capacités de conduite des jeunes automobilistes sont plus affectées** que celles des conducteurs plus âgés à un taux d'alcoolémie identique. D'autre part, la consommation d'alcool des jeunes automobilistes diffère de celle des automobilistes plus âgés. **Bien que les jeunes conduisent moins souvent sous influence que les conducteurs plus âgés (Tableau 17), ils consomment en moyenne plus d'alcool**, ce qui a pour conséquence qu'ils sont plus fortement sous influence (Figure 28).

TABLEAU 17 :

Le risque relatif : comparaison du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence sur la route¹⁴ et du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents graves, 2009 (pondéré)

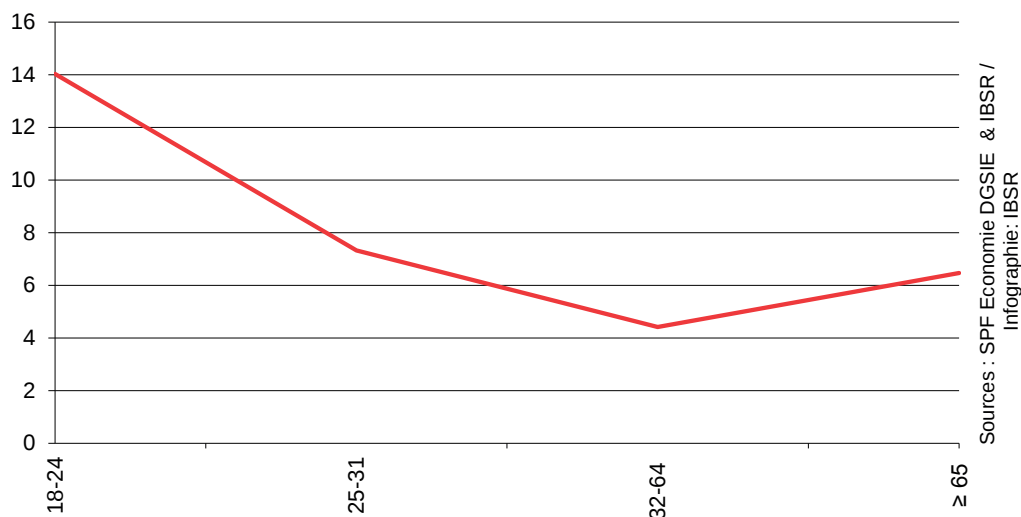
	% sous influence sur la route (contrôles d'alcoolémie non sélectifs)	% sous influence dans les accidents graves	Odds-ratio
18-24	1,4%	16,4%	14,0
25-31	2,9%	17,9%	7,3
32-64	2,9%	11,6%	4,4
65 et plus	0,9%	5,4%	6,5

Sources : SPF Economie DG SIE et IBSR / Infographie : IBSR

¹³ Ces contrôles non sélectifs ont été effectués dans le cadre de la mesure nationale du comportement « Conduite sous influence d'alcool » réalisée par l'IBSR en 2009. Les résultats de cette mesure n'ont pas encore été publiés, mais ceux relatifs à la mesure réalisée en 2007 sont disponibles dans le document suivant : Dupont E. (2007) Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2007. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Observatoire de la sécurité routière, Bruxelles.

¹⁴ Ces contrôles non sélectifs ont été effectués dans le cadre de la mesure nationale du comportement « Conduite sous influence d'alcool » réalisée par l'IBSR en 2009. Les résultats de cette mesure n'ont pas encore été publiés, mais ceux relatifs à la mesure réalisée en 2007 sont disponibles dans le document suivant : Dupont E. (2007) Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2007. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Observatoire de la sécurité routière, Bruxelles.

FIGURE 27 :
Conduite sous influence et risque d'accident grave : risque relatif, 2009 (pondéré)

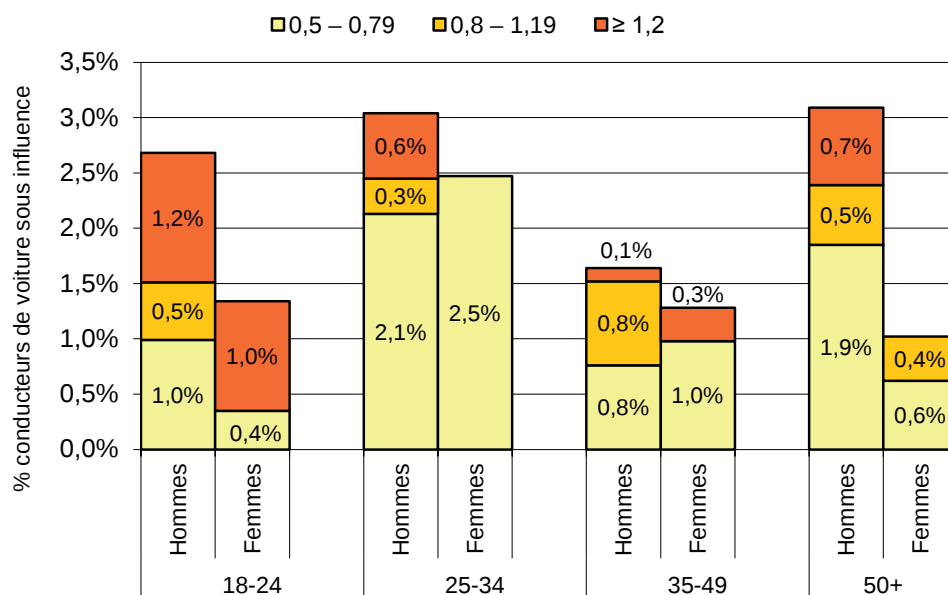


La Figure 28 présente les résultats de contrôles d'alcoolémie asélectifs réalisés le long des routes dans le cadre de la recherche européenne DRUID (2006-2011). Le taux d'alcoolémie est réparti, dans cette recherche, en 5 niveaux, allant de la sobriété ($< 1,2$ g/l) à l'ivresse lourde ($\geq 1,2$ g/l). Seuls les trois niveaux d'intoxications au-dessus de la limite légale ($\geq 0,5$ g/l) sont mentionnés dans le graphe. Les pourcentages de cette figure reposant sur un faible nombre d'observations, ils doivent être interprétés avec toute la prudence nécessaire.

Il ressort de l'étude DRUID que les jeunes de 18 à 24 ans se retrouvent plus souvent que les autres conducteurs dans la catégorie $\geq 1,2$ g/l. 50% de l'ensemble des automobilistes de 18-24 ans qui dépassent la limite légale de 0,5 g/l se retrouvent dans la catégorie $\geq 1,2$ g/l. Pour tous les autres automobilistes, y compris les 25-31 ans, ce pourcentage s'élève « seulement » à 20%. Il est prouvé que le comportement au volant est déjà influencé de manière négative lorsque le taux d'alcoolémie est de 0,5 g/l. Mais les capacités de conduite continuent de diminuer de manière exponentielle au fur et à mesure que les concentrations d'alcool dans le sang augmentent. C'est pourquoi, les résultats pour la catégorie d'âge la plus jeune sont extrêmement alarmants.

FIGURE 28 :

Niveau d'alcoolémie des conducteurs de voiture testés positifs lors de contrôles asélectifs le long des routes, par catégorie d'âge



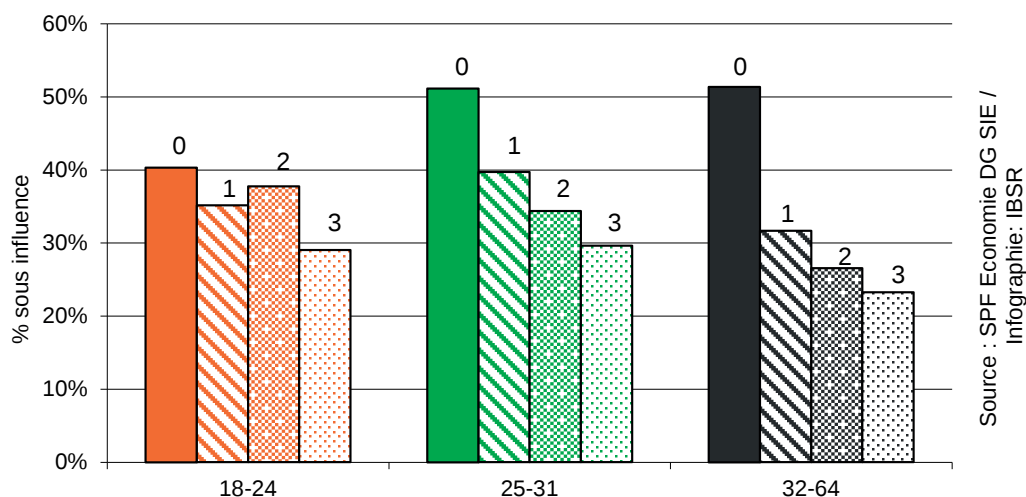
Source : DRUID / Infographie : IBSR

8.6 Au plus de passagers, au moins de risques que le conducteur soit sous influence

Le graphique ci-après montre que le pourcentage d'automobilistes sous influence impliqués dans un accident corporel (durant les nuits de week-end) diminue au fur et à mesure que le nombre de passagers augmente. **Lorsqu'un automobiliste de 18-24 ans impliqué dans un accident corporel est accompagné d'un passager, le risque qu'il soit sous influence est 1/10^{ème} de fois plus petit que lorsqu'il se trouve seul à bord de son véhicule.** Pour les automobilistes plus âgés (25-31 ans), cet effet est encore plus important car ce même risque diminue de 2/10^{ème} lorsqu'un passager les accompagne et pour les 32-64 ans, la baisse atteint même 4/10^{ème}. Il peut en être conclu que les occupants de voiture plus âgés qui se déplacent avec d'autres personnes désignent plus souvent un BOB que les jeunes. La présence de passagers a, toutefois, également un léger effet positif sur la consommation d'alcool du jeune conducteur. Peut-être le contrôle social des passagers amène-t-il à un comportement au volant plus responsable.

FIGURE 29 :

Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels selon le nombre de passagers dans le véhicule pendant les nuits de week-end, 2000-2009 (non pondéré)



8.7 Accidents corporels « seul » liés à l'alcool

De 2005 à 2009, en moyenne 14% de tous les automobilistes de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel étaient sous influence. Le pourcentage de jeunes automobilistes sous influence dans les accidents corporels « seul » est beaucoup plus élevé. Dans les accidents « seul » lors desquels le conducteur percute un obstacle hors chaussée, 34% des automobilistes de 18-24 ans sont en effet sous influence (Tableau 18).

Que les conducteurs soient sous influence dans les accidents « seul » que dans les autres types d'accidents corporels n'est cependant pas un élément spécifique aux jeunes conducteurs, car la même constatation est faite dans les générations plus âgées.

TABLEAU 18 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture sous influence selon le type de collision et la catégorie d'âge, 2005-2009 (pondéré)

		18-24		25-31		32-64	
		#	%	#	%	#	%
Entre conducteurs	Collision en chaîne (4 conducteurs ou +)	19	4%	27	4%	80	4%
	Collision frontale (ou en croisement)	475	10%	513	12%	1 410	12%
	Collision par l'arrière (ou en parallèle)	801	10%	1 031	12%	2 840	12%
	Collision par le côté	746	7%	807	8%	2 135	7%
Avec un piéton		103	7%	104	7%	411	8%
Un usager contre un obstacle	Sur la chaussée	191	38%	175	48%	361	41%
	Hors chaussée	2 018	34%	1 525	39%	2 443	38%
Un usager, pas d'obstacle		280	30%	205	37%	417	40%
Autres et inconnus		38	11%	41	10%	101	9%
Total		4 671	14%	4 428	15%	10 197	12%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Une autre approche des accidents corporels « seul » liés à l'alcool montre pourtant que ces accidents constituent un phénomène plus important chez les jeunes. Lorsque la part représentée par les accidents « seul » parmi l'ensemble des accidents corporels liés à l'alcool est analysée par groupe d'âge, il ressort en effet que

- chez les jeunes, 1 accident corporel lié à l'alcool sur 2 est un accident « seul »
- chez les 32-64 ans, 1 accident corporel lié à l'alcool sur 3 est un accident « seul ».

Même lorsque les accidents ne sont pas liés à l'alcool, la part représentée par les accidents « seul » est plus élevée chez les jeunes conducteurs (voir chapitre 7. Accidents « seul »).

On peut en conclure que les accidents corporels des jeunes conducteurs sont plus souvent des accidents « seul » que les accidents des 32-64 ans, et ce que le conducteur soit sous influence ou non. Les accidents « seul » sont plus souvent liés à la conduite sous influence que les autres types d'accidents, mais l'effet de l'alcool sur la nature de l'accident est comparable pour tous les groupes d'âge.

8.8 Accidents corporels liés à l'alcool selon le moment

Le Tableau 19 ci-dessous présente le pourcentage de conducteurs positifs selon l'âge et la période de la semaine. Il apparaît tout d'abord que les automobilistes de 25-31 ans sont les plus souvent sous influence que les autres groupes d'âge lors des accidents corporels survenant le week-end. Par contre, ce sont les conducteurs de 32-64 qui dépassent le plus souvent le taux d'alcoolémie maximum autorisé lors des accidents corporels enregistrés durant la semaine. La catégorie d'âge la plus jeune présente donc les pourcentages de conducteurs sous influence les plus bas tout au long de la semaine, sauf pendant les journées de week-end durant lesquelles les 32-64 ans enregistrent de meilleurs résultats. Les accidents corporels impliquant des conducteurs sous influence ne constituent manifestement pas un problème propre à un groupe d'âge bien défini : l'âge le plus problématique diffère en effet selon la

période de la semaine.

En outre, les différences entre les groupes d'âge en ce qui concerne la conduite sous influence aux différents moments de la semaine sont assez limitées. La situation est inquiétante pendant les nuits de week-end pour l'ensemble des groupes d'âge : parmi l'ensemble des automobilistes impliqués dans des accidents corporels (et testés), respectivement 39%, 46% et 43% des 18-24 ans, 25-31 ans et 32-64 ans sont sous influence

Il ressort par ailleurs des Tableau 19 et Figure 30 que les nuits sont encore plus fortement associées aux accidents liés à l'alcool que les ne le sont les week-ends : les nuits de semaine enregistrent sensiblement plus d'accidents liés à l'alcool que les journées de week-end.

TABLEAU 19 :

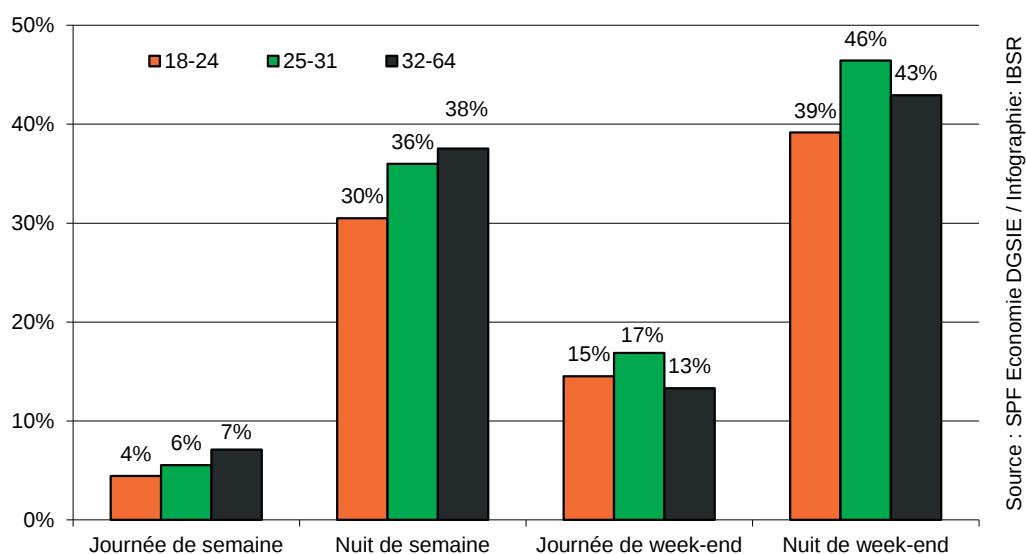
Nombre et pourcentage de conducteurs positifs parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel aux différents moments de la semaine, selon la catégorie d'âge, 2005-2009 (pondéré)

	18-24		25-31		32-64	
	#	%	#	%	#	%
Journée de semaine	797	4%	1 006	6%	3 925	7%
Nuit de semaine	802	30%	730	36%	1 406	38%
Journée de week-end	1 025	15%	1 069	17%	2 379	13%
Nuit de week-end	2 048	39%	1 623	46%	2 487	43%
Total	4 671	14%	4 428	15%	10 197	12%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 30 :

Pourcentage de conducteurs positifs parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel aux différents moments de la semaine, selon la catégorie d'âge, 2005-2009 (pondéré)



CONDUITE SOU INFLUENCE D'ALCOOL SYNTHÈSE

- Les chiffres d'accidents sur la conduite sous influence sont imparfaits en vue d'effectuer une bonne analyse des accidents. Ceci est dû au fait que tous les automobilistes impliqués dans des accidents corporels ne sont pas soumis à un test d'haleine. A cela s'ajoute aussi une certaine sélectivité des conducteurs testés. La prudence est donc de mise lors de l'interprétation des chiffres d'accidents liés à la conduite sous influence.
- Le risque pour un jeune de 18-24 ans d'être impliqué dans un accident corporel est 14 fois plus élevé lorsqu'il est sous influence. Pour les 25-31 ans, ce risque est 6 fois plus élevé (Tableau 17 et Figure 27). Ce phénomène s'explique de deux manières. Premièrement, à un même taux d'alcoolémie (CAS), les capacités de conduite des jeunes automobilistes sont davantage affectées que celles des conducteurs plus âgés. Deuxièmement, il s'avère que les jeunes, bien qu'ils soient moins souvent sous influence au volant que leurs aînés, consomment l'alcool en plus grande quantité : 50% des jeunes automobilistes qui ont dépassé la limite légale de 0,5 g/l ont plus de 1,2 g/l dans le sang, quel que soit leur sexe (Figure 28).
- Le pourcentage d'automobilistes sous influence lors d'un accident corporel diffère peu selon la catégorie d'âge. En 2009, 16% des 18-24 ans impliqués dans des accidents corporels étaient sous influence. Le pourcentage était de 14% pour les 25-31 ans et s'élevait à 12% pour les 32-64 ans (Figure 25).
- Une différenciation bien plus importante qu'entre générations est le profond fossé qui sépare les hommes et les femmes en ce qui concerne la conduite sous influence. Les automobilistes de sexe féminin (tous les âges) impliqués dans des accidents corporels sont sous influence dans 5% des cas ; les jeunes automobilistes de sexe masculin le sont dans 20% des cas (hommes de 32-64 ans : 16%) (Tableau 16 et Figure 26).
- Les accidents corporels « seul » et les accidents se produisant les nuits de week-end sont davantage liés à la conduite sous influence que les autres accidents corporels. Entre 34% et 39% de l'ensemble des jeunes automobilistes qui dévient de la chaussée et percutent un obstacle hors chaussée sont sous influence (Tableau 18). Respectivement 39% des conducteurs de 18-24 ans et 46% des conducteurs de 25-31 ans sont sous influence dans des accidents se produisant les nuits de week-end (Tableau 19). Les jeunes ne se distinguent toutefois pas du tout de leurs aînés puisque la prévalence d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels « seul » et dans les accidents se produisant les nuits de week-end est aussi élevée chez eux.

9

**UNE SITUATION
PROBLÉMATIQUE QUI
S'AMÉLIORE, SAUF EN TERMES
DE CONDUITE SOUS INFLUENCE**

Les trois constats réalisés au début de ce rapport, dans le chapitre « Contexte et problématique », concernent la fin des années 2000. Mais qu'en était-il 20 ans plus tôt ? La problématique des jeunes conducteurs était-elle aussi prononcée au début des années 1990 ? Cette dernière partie du rapport vise à faire le point sur l'évolution récente de différentes variables relatives aux accidents impliquant au moins un jeune conducteur de voiture.

9.1 Le nombre de jeunes victimes de la route diminue

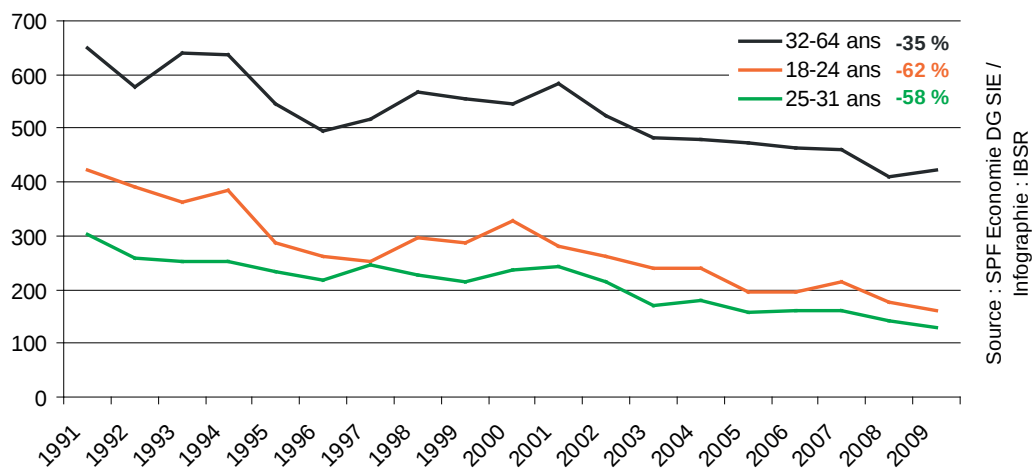
Si l'insécurité routière est une des principales causes de mortalité des jeunes depuis plusieurs années, la situation s'améliore, heureusement. **Le nombre de jeunes (de 18 à 31 ans) victimes sur nos routes ne cesse de diminuer depuis 1991.** Entre 1991 et 2009, le nombre de jeunes décédés a diminué de 60%, passant de 723 à 290 tués. **Cette baisse est bien plus conséquente que celle observée pour les personnes âgées de 32 à 64 ans**, catégorie pour laquelle le nombre de tués ne s'est réduit « que » de 35%. Le constat est similaire pour les blessés graves dont le nombre a diminué de 76% pour les jeunes (18-24 ans), alors que la réduction enregistrée pour les personnes plus âgées n'est que de 52%.

TABEAU 20 :
Evolution du nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge (non pondéré)

	18-24		
	Blessés légers	Blessés graves	Décédés 30 jours
1991	15 976	4 191	421
1995	12 688	2 862	288
2000	12 991	2 151	328
2005	9 843	1 161	196
2006	10 118	1 129	195
2007	10 569	1 192	215
2008	10 217	1 011	177
2009	9 972	1 021	162
2009 pondéré	11 352	1 139	162
Evolution 1991-2009	-38%	-76%	-62%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

FIGURE 31 :
Evolution du nombre de jeunes décédés 30 jours selon la catégorie d'âge



25-31			32-64		
Blessés légers	Blessés graves	Décédés 30 jours	Blessés légers	Blessés graves	Décédés 30 jours
10 723	2 526	302	20 442	4 898	648
9 427	2 092	234	20 279	4 367	544
9 314	1 623	237	20 735	3 715	547
7 224	835	159	19 472	2 745	474
7 614	821	160	20 225	2 643	463
7 804	842	162	20 977	2 506	461
7 763	762	141	20 595	2 421	409
7 473	757	128	20 916	2 347	424
8 523	840	128	23 847	2 615	424
-30%	-70%	-58%	2%	-52%	-35%

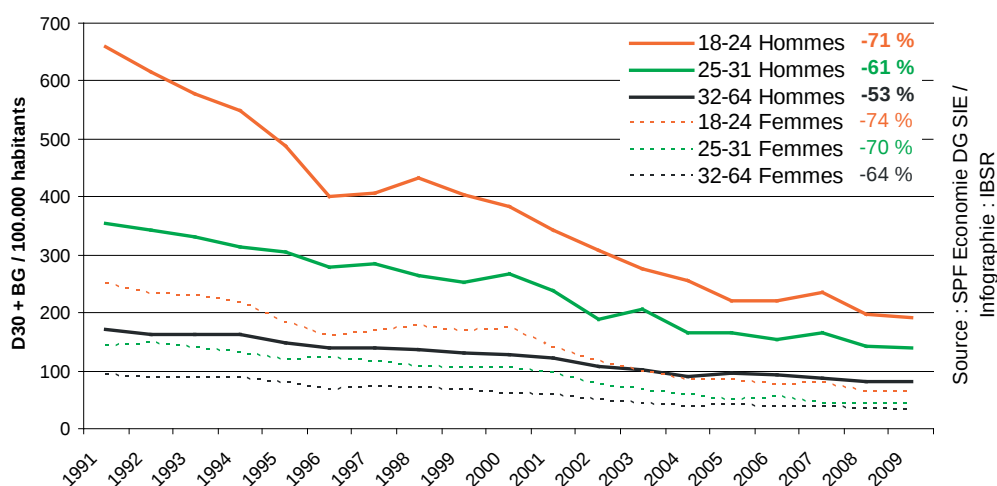
9.2 Le taux de mortalité et de blessures graves diminue lui aussi

Il se peut que les diminutions relativement plus importantes enregistrées pour les jeunes conducteurs soit le reflet d'un changement dans la composition démographique de la population plus que d'un changement du niveau de sécurité de ces derniers. En utilisant un indicateur qui prend en compte la taille de la population, l'impact (éventuel) de l'évolution démographique sur le nombre de victimes de la route enregistrées peut être neutralisé.

Globalement, l'évolution du taux de tués et blessés graves par 100 000 habitants par rapport à 1991 est très favorable (diminution supérieure à 50%, Figure 32), quels que soient l'âge et le sexe. **La baisse est plus conséquente pour les femmes que pour les hommes pour toutes les catégories d'âge** (mais la différence d'évolution est faible pour les 18-24 ans). Et au sein de chaque genre, **la baisse est d'autant plus forte que le groupe d'âge considéré est jeune.**

FIGURE 32 :

Evolution du taux de mortalité et de blessures graves suite à un accident corporel, par âge et sexe (non pondéré)



TABEAU 21 :

Evolution du taux de mortalité et de blessures graves selon l'âge et le sexe (non pondéré)

	18-24		25-31		32-64	
	H	F	H	F	H	F
1991	660	250	354	144	173	93
1995	488	184	304	120	147	80
2000	385	174	268	104	129	61
2005	220	85	164	48	96	41
2006	221	76	155	54	93	39
2007	235	77	167	44	88	36
2008	198	65	143	45	82	35
2009	193	65	139	43	81	33
2009 pondéré	212	71	152	47	89	36
Evolution 1991-2009	-71%	-74%	-61%	-70%	-53%	-64%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

9.3 Le nombre et la part de jeunes conducteurs de voiture impliqués dans un accident sont en diminution

Les données relatives à l'évolution de l'implication de jeunes conducteurs dans un accident corporel sont toutes favorables. En chiffres absolus, le nombre de jeunes de 18-31 impliqués dans un accident a été divisé par près de deux entre 1991 et 2009, passant de 35 134 à 18 753. Pour comparaison, le nombre de conducteurs de 32-64 ans impliqués dans un accident corporel n'a diminué que d'un quart.

TABEAU 22 :

Evolution du nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel, selon l'âge (non pondéré)

	18-24	25-31	32-64
1991	18 439	16 695	34 133
1995	13 856	13 852	31 789
2000	12 687	12 259	29 836
2005	9 024	8 659	24 854
2006	9 075	9 302	25 508
2007	10 128	9 506	26 589
2008	9 601	9 297	26 001
2009	9 569	9 184	25 950
2009 pondéré	10 862	10 472	29 587
Evolution 1991-2009	-48%	-45%	-24%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

En chiffres relatifs, la part de jeunes conducteurs (18-31 ans) parmi l'ensemble des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel est passée de 45% à 37%. La part des 32-64 ans a, elle, augmenté (de 44% à 51% de l'ensemble des conducteurs). Les tendances de baisse (pour les 18-31 ans) et de hausse (pour les 32-64 ans) se maintiennent lorsque seuls les conducteurs impliqués dans un accident grave sont pris en considération.

Notons que le côté à priori positif de ces différentes évolutions doit toutefois être relativisé en considérant l'évolution du nombre de kilomètres parcourus par les différents groupes d'âges, car la baisse du nombre de jeunes conducteurs impliqués dans un accident corporel pourrait (par exemple) tout simplement être le reflet d'une diminution au fil des ans du nombre de jeunes ayant le permis.

TABLEAU 23 :

Evolution des parts représentées par les jeunes 1- parmi les conducteurs de voiture (CV) impliqués dans un accident corporel et 2- parmi les conducteurs de voiture (CV) impliqués dans un accident grave (non pondéré)

	18-24		25-31
	Part parmi les CV impliqués dans un accident corporel	Part parmi les CV impliqués dans un accident grave	Part parmi les CV impliqués dans un accident corporel
1991	24%	26%	22%
1995	21%	23%	21%
2000	20%	22%	20%
2005	19%	20%	18%
2006	18%	20%	19%
2007	19%	21%	18%
2008	19%	20%	18%
2009	19%	21%	18%
Evolution 1991-2009	-20%	-20%	-15%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

9.4 Le nombre de victimes résultant d'un accident impliquant un jeune conducteur se réduit

Le Tableau 24 et la Figure 33 montrent que le nombre de victimes dans les accidents corporels impliquant un jeune conducteur de voiture a fortement diminué depuis 1991 : -68% de décédés 30 jours, -72% de blessés graves et -39% de blessés légers. Seule l'évolution récente (depuis 2006) vient légèrement noircir le tableau avec une stabilisation du nombre de blessés.

TABLEAU 24 :

Evolution du nombre de victimes engendrées par les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture (JCV), selon la catégorie d'âge (non pondéré)

	Accidents impliquant un conducteur de voiture de 18-24 ans			Accidents impliquant un conducteur de 25-31 ans	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours	Blessés graves
1991	545	4 986	20 686	440	3 840
1995	399	3 307	16 423	337	2 998
2000	355	2 482	15 921	319	2 116
2005	223	1 258	11 524	179	1 044
2006	209	1 210	11 763	173	1 131
2007	215	1 337	12 791	171	1 075
2008	186	1 243	12 164	147	1 079
2009	198	1 312	12 124	118	1 106
2009 pondéré	198	1 443	13 770	118	1 211
Evolution 1991-2009	-64%	-74%	-41%	-73%	-71%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

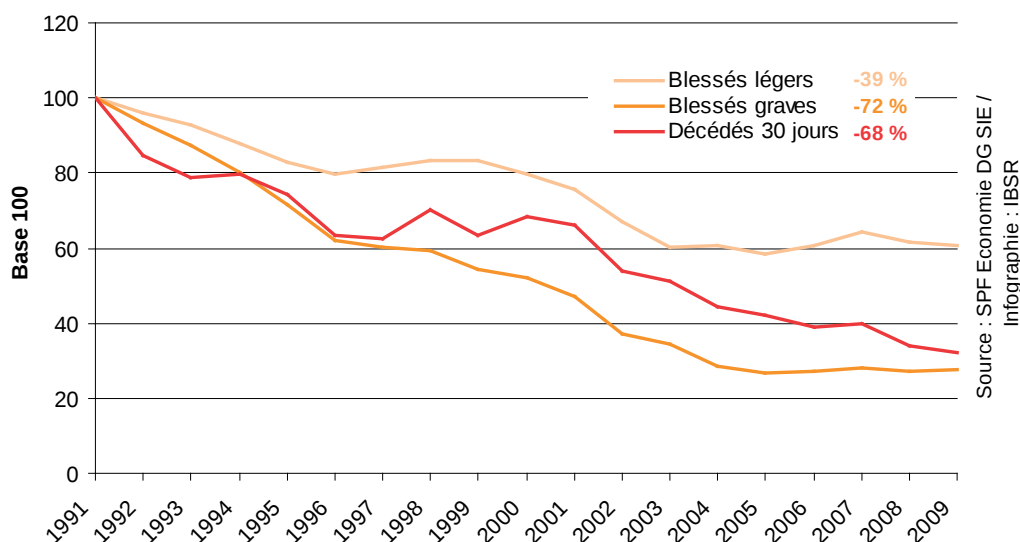
Part parmi les CV impliqués dans un accident grave	32-64	
	Part parmi les CV impliqués dans un accident corporel	Part parmi les CV impliqués dans un accident grave
21%	44%	42%
21%	47%	45%
20%	48%	47%
17%	52%	52%
18%	52%	50%
18%	51%	49%
18%	52%	49%
18%	51%	48%
-16%	+17%	+13%

Etant donné que le nombre de victimes dans les accidents impliquant un jeune automobiliste a diminué plus fortement que le nombre total de victimes, la part que représentent ces victimes des accidents de jeunes conducteurs a diminué. En 1991, 1 tué sur 2 perdait la vie dans un accident impliquant un jeune conducteur (la personne décédée étant soit le jeune conducteur en personne soit une autre personne impliquée). En 2009, c'est encore 1 tué sur 3 (et 43% de toutes les victimes de la route) qui est issu d'un accident corporel impliquant un jeune conducteur.

e voiture de 25-31 ans	Accidents impliquant un conducteur de voiture de 18-31 ans			Part du nombre total de décédés 30 jours qui résulte d'un accident JCV 18-31	Part du nombre total de victimes qui résulte d'un accident JCV 18-31
	Blessés légers	Décédés 30 jours	Blessés graves		
18 654	936	8 224	35 212	50%	54%
16 080	694	5 873	29 178	48%	50%
15 097	640	4 287	28 108	44%	48%
10 751	393	2 187	20 491	36%	42%
11 506	364	2 233	21 346	34%	43%
11 822	372	2 316	22 614	35%	43%
11 480	319	2 225	21 719	34%	43%
11 334	303	2 275	21 444	32%	43%
12 923	303	2 500	24 393	32,1%	42,7%
-39%	-68%	-72%	-39%		

FIGURE 33 :

Evolution du nombre de victimes engendrées par les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture de 18-31 ans (1991 = base 100) (non pondéré)



9.5 La gravité des accidents diminue pour tous depuis 2003

Comme cela a été observé pour les années 2005-2009 (Figure 10), la gravité des accidents impliquant des jeunes conducteurs hommes (18-24 ans) est depuis 1991 supérieure à celle obtenue pour les conducteurs plus âgés (tant 25-31 ans que 32-64 ans). La gravité des accidents impliquant une conductrice est systématiquement inférieure à celle des accidents impliquant un conducteur homme, avec un écart bien moindre entre les différents groupes d'âge.

En termes d'évolution, nous constatons que **la gravité des accidents est restée stable de 1991 à 2002**. Elle a diminué pour tous (tous les âges et les sexes) à partir de 2003.

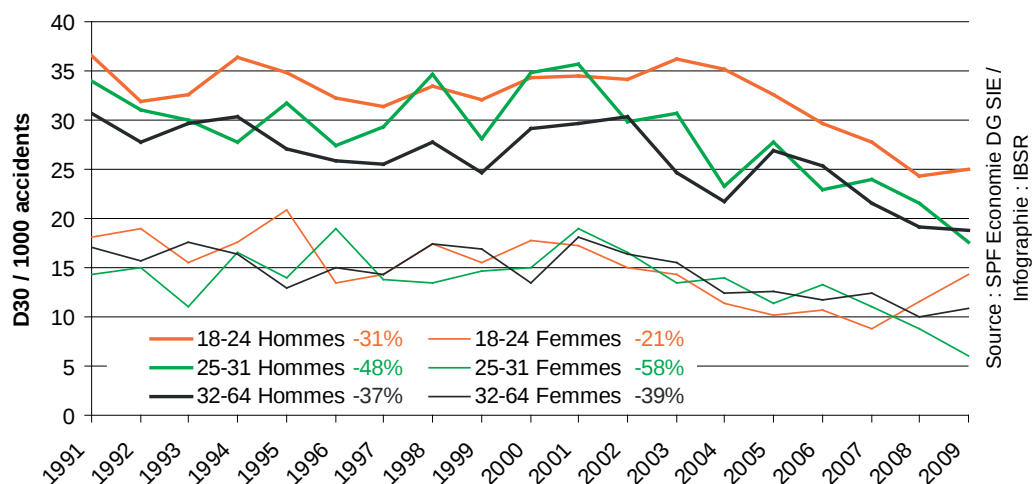
Pour les hommes, la gravité a moins diminué pour les jeunes 18-24 (-31%) que pour les jeunes 25-31 (-48%) et les 32-64 (-37%). Elle était et reste donc plus élevée pour les accidents impliquant un conducteur de voiture de 18-24 ans.

Pour les femmes, la diminution la moins prononcée est, comme pour les hommes, enregistrée pour la gravité des accidents impliquant une conductrice de voiture de 18 à 24 ans (-21%). Les diminutions chez les conductrices de 25 à 31 ans et de 32 à 64 ans sont respectivement de -58% et de -39%.

La gravité des accidents des 6 groupes définis (selon l'âge et le sexe) est donc aujourd'hui moins élevée qu'elle ne l'était en 1991, mais ce sont les accidents des 18-24 ans qui enregistrent les plus faibles diminutions.

FIGURE 34 :

Evolution de la gravité totale des accidents impliquant un conducteur de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur (non pondéré)



9.6 L'évolution des chiffres relatifs aux accidents « seul » de jeunes conducteurs est positive

L'évolution, depuis 1991, des chiffres relatifs aux accidents « seul » de jeunes conducteurs (18-24 et 25-31 ans) est très favorable. Le nombre d'accidents a diminué d'un peu plus d'un quart et, surtout, le nombre de décédés 30 jours a été divisé par plus de deux. Du côté des blessés, les plus belles diminutions concernent les blessés graves (plus de -60%), le nombre de blessés légers n'ayant diminué que de 15-20%. L'évolution récente, à partir de 2006, est toutefois un peu plus mitigée, avec une légère hausse du nombre d'accidents et de victimes.

Les accidents « seul » des conducteurs plus expérimentés (32-64 ans) présentent une autre évolution, marquée surtout par une stagnation, par rapport à 1991, du nombre d'accidents et par une hausse d'un quart du nombre de blessés légers. Le nombre de décédés 30 jours diminue tout de même de moitié.

TABLEAU 25 :

Evolution du nombre d'accidents « seul » et du nombre de victimes de ces accidents, selon l'âge du conducteur de voiture, 1991-2009 (non pondéré)

	Accidents « seul »			Décédés 30 jours	
	18-24	25-31	32-64	18-24	25-31
1991	3 370	2 278	3 048	204	141
1995	2 532	1 895	3 038	166	124
2000	2 569	1 949	3 265	161	122
2005	2 022	1 444	2 919	104	74
2006	2 137	1 633	3 023	97	71
2007	2 447	1 620	3 001	106	67
2008	2 295	1 640	3 011	92	56
2009	2 336	1 688	3 128	90	45
2009 pondéré	2 579	1 852	3 432	90	45
Evolution 1991-2009	-31%	-26%	+3%	-56%	-68%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

9.7 Le pourcentage de jeunes conducteurs sous influence dans les accidents est, lui, en hausse¹⁵

Les chiffres de ce point concernent l'évolution des accidents corporels liés à l'alcool. Il sont systématiquement subdivisés selon le sexe du conducteurs, car les conductrices impliquées dans un accident corporel sont (en 2009) quatre fois moins souvent sous influence que les conducteurs, et ce quel que soit le groupe d'âge. Travailler avec la somme des hommes et des femmes aurait donc masqué les tendances observées pour chaque sexe.

L'évolution du pourcentage de conducteurs positifs entre 1995 et 2009 est relativement différente pour les deux sexes¹⁶, mais quel que soit le sexe, plus le groupe d'âge considéré est vieux, plus les évolutions sont favorables.

Chez les 18-24 ans, le pourcentage de conducteurs positifs a augmenté de 25% chez les hommes, alors qu'il a plus que doublé chez les femmes. Cette forte croissance chez les femmes est notamment dû au nombre absolu très faible de femmes sous influence (les diminutions relativement petites en nombre absolu correspondent alors à des évolution très importante en pourcentage). Les conductrices de 25-31 ans forment le troisième groupe à voir son pourcentage de conducteurs positifs augmenter entre 1995 et 2009. Les meilleures évolutions sont, elles, observées chez les 32-64 ans : -20% de conducteurs sous influence et -9% de conductrices.

L'augmentation du pourcentage de conducteurs de 18-31 ans sous influence dans les accidents corporels a amené les jeunes hommes à être en 2009 plus souvent sous influence que les 32-64 ans. En 1995, les hommes de 18-24 ans (mais pas les 25-31 ans) étaient pourtant moins souvent sous influence que les 32-64 ans.

Les jeunes conductrices (18-31 ans) étaient également moins souvent sous influence que leurs homologues plus âgées en 1995 mais elles ont, elles aussi, engagé une

¹⁵ En raison de l'abaissement, en 1995, du taux d'alcoolémie maximum autorisé de 0,8g/l à 0,5g/l, nous faisons débiter l'évolution des chiffres relatifs à la conduite sous influence d'alcool avec l'année 1995 (au lieu de 1991).

¹⁶ L'évolution du pourcentage d'automobilistes sous influence, subdivisée selon le sexe, peut légèrement contredire l'évolution globale observée pour les deux sexes confondus, car cette évolution globale comprend également, outre les conducteurs et les conductrices, les automobilistes dont le sexe est inconnu.

	Blessés graves			Blessés légers		
32-64	18-24	25-31	32-64	18-24	25-31	32-64
215	1 522	836	1 137	3 041	1 912	2 406
178	974	658	1 031	2 307	1 598	2 563
200	784	513	901	2 652	1 767	2 956
150	450	290	653	2 211	1 423	2 640
157	432	301	605	2 295	1 582	2 852
130	502	277	544	2 613	1 581	2 783
101	444	317	593	2 508	1 596	2 847
110	467	311	544	2 489	1 631	2 984
110	510	335	584	2 755	1 798	3 285
-49%	-69%	-63%	-52%	-18%	-15%	+24%

« manœuvre de dépassement » depuis 1995, de telle sorte qu'elles se retrouvent aujourd'hui au même niveau que les femmes de 32-64 ans.

Sachant que le risque d'être impliqué dans un accident grave est pour un jeune conducteur 14 fois plus élevé lorsqu'il est sous influence que lorsqu'il est sobre, la hausse des accidents corporels liés à l'alcool chez les jeunes est inquiétante et doit faire l'objet d'une surveillance particulière.

TABLEAU 26 :

Evolution du nombre de conducteurs sous influence selon l'âge du conducteur de voiture, hommes, 1995-2009 (non pondéré)

	Jeunes conducteurs de voiture 18-24 ans		Jeunes conducteurs de voiture 25-31 ans		Conducteurs de voiture 32-64 ans	
	#	%	#	%	#	%
1995	634	16%	711	20%	1 593	20%
2000	578	18%	653	24%	1 560	25%
2005	524	17%	484	20%	1 224	18%
2006	651	18%	624	20%	1 300	16%
2007	753	17%	753	21%	1 555	16%
2008	840	18%	767	20%	1 697	16%
2009	966	20%	805	20%	1 758	16%
2009 pondéré	1 092		906		1 978	
Evolution 1995-2009	+52%	+26%	+13%	-4%	+10%	-20%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 27 :

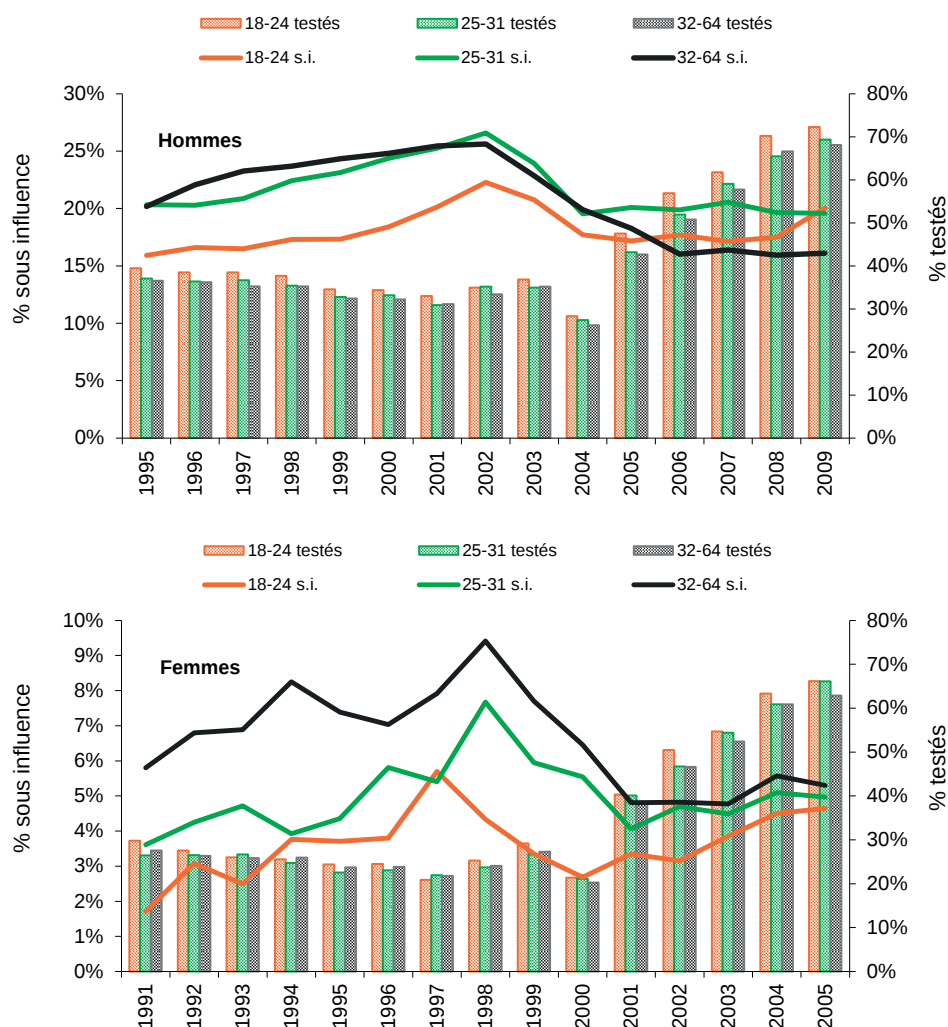
Evolution du nombre de conducteurs sous influence selon l'âge du conducteur de voiture, femmes, 1995-2009 (non pondéré)

	Jeunes conducteurs de voiture 18-24 ans		Jeunes conducteurs de voiture 25-31 ans		Conducteurs de voiture 32-64 ans	
	#	%	#	%	#	%
1995	19	2%	42	4%	162	6%
2000	33	4%	56	6%	172	7%
2005	35	3%	50	4%	168	5%
2006	41	3%	71	5%	213	5%
2007	63	4%	80	4%	252	5%
2008	78	4%	102	5%	337	6%
2009	88	5%	106	5%	328	5%
2009 pondéré	99		119		369	
Evolution 1995-2009	+363%	+173%	+152%	+38%	+102%	-9%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

FIGURE 35 :

Evolution du pourcentage de conducteurs sous influence (s.i.) dans les accidents corporels, selon l'âge et le sexe, 1995-2009 (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

10

VÉRIFICATION DES HYPOTHÈSES

- LES JEUNES CONDUCTEURS DE VOITURE SONT PLUS SOUVENT IMPLIQUÉS DANS LES TYPES D'ACCIDENTS AUX CONSÉQUENCES LES PLUS GRAVES POUR TOUT LE MONDE

Dans ce rapport, nous avons montré que le nombre de victimes de la route est dramatiquement élevé chez les jeunes. En tant que conducteur de voiture, ils ont aussi un risque d'être impliqué dans un accident corporel grave par kilomètre parcouru beaucoup plus important que les conducteurs plus âgés. La gravité totale des accidents de jeunes conducteurs est également plus grande que la gravité totale des accidents de conducteurs de 32 à 64 ans. Nous avons vu, de plus, que tant le risque d'accident (par kilomètre parcouru) que la gravité des accidents sont bien plus importants pour le jeune conducteur que pour la jeune conductrice. En outre, les résultats de nos analyses montrent que les conducteurs de 18-24 ans et de 25-31 ans rencontrent les mêmes problématiques mais que celles-ci sont atténuées pour les conducteurs de 25-31 ans par rapport à ceux de 18-24 ans.

Deux voies d'explications existent pour comprendre que les jeunes ont des accidents globalement plus graves que les conducteurs plus âgés. Soit, les accidents des jeunes conducteurs ont des conséquences plus graves que les accidents de personnes plus âgées. Ce qui signifie que quel que soit le type d'accident, les conséquences de l'accident sont pires quand un jeune conducteur est impliqué. Soit, les accidents impliquant des jeunes conducteurs ne sont pas intrinsèquement plus graves que les autres mais les jeunes conducteurs ont plus souvent des types d'accidents qui sont plus graves pour tous les conducteurs. Les données observées nous dirigent droit vers cette deuxième hypothèse.

- LA FORTE GRAVITÉ DES ACCIDENTS DES JEUNES CONDUCTEURS S'EXPLIQUE PAR LE FAIT QU'ILS ONT PLUS FRÉQUEMMENT CERTAINS TYPES D'ACCIDENTS...

Le graphique suivant compare le nombre d'accidents impliquant un jeune conducteur de 18-24 ans avec le nombre d'accidents impliquant un conducteur de 32 à 64 ans en tenant compte des variables perturbatrices les plus importantes, à savoir la période de la semaine, le fait de transporter un passager ou non, le fait que l'accident implique un seul ou plusieurs véhicules et la conduite sous influence d'alcool (il ne s'agit ici que des accidents pour lesquels les conducteurs ont été testés « négatif » pour l'alcool). La ligne rouge donne le ratio moyen « accidents impliquant un jeune conducteur 18-24 ans » / « accidents impliquant un conducteur de 32 à 64 ans ». Le ratio moyen est de 0.51, cela signifie que globalement on compte 0.51 accidents impliquant un jeune conducteur de 18-24 ans pour 1 accident impliquant un conducteur de 32 à 64 ans, ou plus simplement : pour chaque accident de jeune conducteur on enregistre deux accidents de conducteurs plus âgés. Ce ratio est le résultat du mix entre, d'une part, un nombre de jeunes conducteurs beaucoup plus faible que le nombre de conducteurs de 32 à 64 ans et, d'autre part, un risque d'accident par kilomètre parcouru beaucoup plus important pour les jeunes conducteurs.

Pratiquement, quand le ratio est plus élevé que la ligne rouge les jeunes conducteurs (18-24 ans) sont sur-représentés ; quand le ratio est inférieur, ils sont sous-représentés. On constate que la sur-représentation des jeunes conducteurs est systématiquement plus forte dans les accidents d'un seul véhicule que dans les accidents multi-véhicules (barres gris systématiquement plus hautes que les barres oranges). La sur-représentation des jeunes conducteurs est systématiquement plus forte les nuits que les journées (plus forte les nuits de semaine que les journées de semaine, et plus forte les nuits de week-end que les journées de week-end) et quand il y a des passagers que lorsqu'il n'y en a pas.

Tout ceci était attendu au vu des résultats obtenus dans les chapitres précédents, mais il est intéressant de voir que les trois effets se cumulent. Ainsi, la sur-représentation des jeunes est la plus forte les nuits de week-end, dans les accidents d'un seul véhicule avec passager(s). Au contraire, le ratio d'accidents « jeunes » est le plus faible les journées de semaine, dans les accidents sans passager et impliquant plusieurs véhicules.

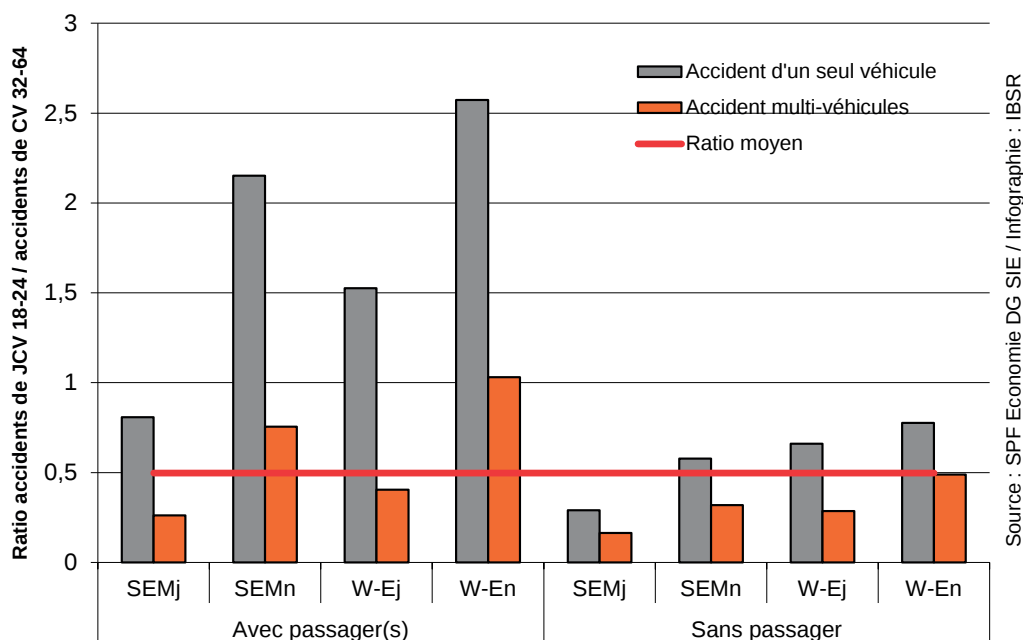
La sur-représentation des jeunes conducteurs dans les **accidents de nuit** est principalement expliquée par le fait que les jeunes conducteurs parcourent plus de kilomètres de nuit que leurs aînés mais d'autres facteurs, comme la fatigue ou la raison du déplacement (loisirs, travail, etc.) par exemple, pourraient aussi jouer un rôle.

De même, la sur-représentation des **accidents avec passager(s)** parmi les jeunes conducteurs est directement liée au fait que les jeunes transportent en moyenne plus de passagers. Mais il est aussi possible que la présence de passagers ait un impact différent chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs plus âgés. Nous retrouvons en effet dans la littérature des études montrant que le fait de transporter des personnes de son âge (de sexe masculin) entraîne une prise de risque supplémentaire chez le jeune conducteur homme.

Enfin, les facteurs qui pourraient être à l'origine de la sur-représentation des **accidents en solo** chez les jeunes conducteurs sont nombreux. Nous pensons notamment à la vitesse inadaptée (voire excessive), à la fatigue, à la distraction (GPS, téléphone, nourriture et boisson, etc.), à la conduite sous influence de drogue et enfin au manque d'expérience de conduite (réaction inadaptée face à une situation inattendue). Malheureusement, nous n'avons de preuve de leur effet particulièrement délétère chez les jeunes pour aucun d'entre eux. La conduite sous influence d'alcool n'a, on l'a vu, pas d'influence plus négative (dans les accidents « seul ») chez les jeunes conducteurs que chez les autres, elle n'explique donc pas la sur-représentation des jeunes dans les accidents « seul ».

FIGURE 36 :

Ratio « accidents de jeunes conducteurs de voiture (JCV) de 18-24 ans / accidents de conducteurs de voiture (CV) de 32-64 ans » selon le moment de la semaine, le fait de transporter un passager ou non et le fait que l'accident implique un seul ou plusieurs véhicules, accidents dans lesquels tous les conducteurs ont été testés négatifs pour l'alcool, 2000-2009 (non pondéré)



• ...QUI SONT PLUS GRAVES POUR TOUS LES USAGERS...

Le graphique suivant nous donne la gravité des accidents ici définie par le nombre de décédés 30 jours et blessés graves pour 1 000 accidents enregistrés. N'ont été utilisés que les accidents dont les conducteurs étaient des hommes (la gravité des femmes est identique pour les jeunes conductrices et pour les conductrices plus âgées) et pour lesquels tous les conducteurs ont été testés négatifs pour l'alcool (la qualité des données recueillies sur la conduite sous influence d'alcool ne nous permet pas de calculer de manière suffisamment fiable la gravité des accidents impliquant des conducteurs sous influence d'alcool). Le graphe compare, pour les trois tranches d'âge, la gravité selon le moment de la semaine, la présence ou non de passagers dans la voiture et le nombre d'usagers (un seul ou plusieurs) impliqués dans la première collision.

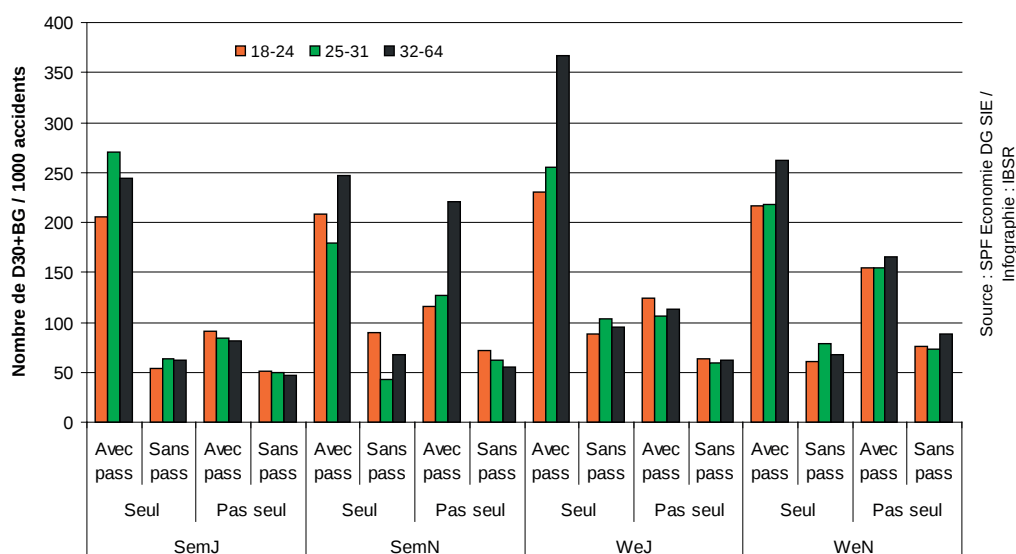
Ce graphe permet de montrer que, même en tenant compte de la période de la semaine et du fait que les accidents impliquent un ou plusieurs usagers, **le fait qu'il y ait des passagers augmente systématiquement la gravité des accidents**. Rien d'illogique bien sûr, puisqu'au plus le nombre de personnes impliquées est grand plus le risque qu'une personne soit gravement blessée ou tuée est important.

Nous remarquons aussi que **les accidents d'un seul véhicule sont toujours plus graves que les accidents impliquant plusieurs véhicules**.

Nous observons enfin que **les accidents de nuit sont plus graves quand l'accident implique plusieurs véhicules** mais que la gravité est plus ou moins similaire quand l'accident n'implique qu'un seul usager.

FIGURE 37 :

Gravité des accidents dans lesquels tous les conducteurs (que des hommes) ont été testés négatifs pour l'alcool, selon la période de la semaine, la présence ou non de passagers dans la voiture et le nombre de véhicules (un seul ou plusieurs) impliqués, 2000-2009 (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

• ...ET NON PAR LE FAIT QU'ILS CONNAISSENT DES ACCIDENTS QUI SONT PLUS GRAVES JUSTE POUR EUX.

Par ailleurs, ce même graphe a aussi pour objectif de montrer que les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture n'ont pas une gravité significativement plus importante que les accidents impliquant un conducteur plus âgé. Concrètement, nous constatons en effet que **la gravité des accidents impliquant des jeunes conducteurs (barres oranges) n'est pas systématiquement plus haute que la gravité des accidents impliquant des conducteurs de 32 à 64 ans (barres noires)**. La gravité des accidents de jeunes conducteurs ne surpasse celle des conducteurs plus âgés qu'à 6 reprises et à chaque fois de manière peu importante.

11

RÉSUMÉ

• TAUX ÉLEVÉ DE VICTIMES ET DE TUÉS CHEZ LES JEUNES AUTOMOBILISTES (18-31 ANS)

La circulation est la principale cause de décès chez les hommes de 20 à 24 ans et constitue également une importante cause de décès chez les femmes du même âge. Elle fait également payer un lourd tribut aux jeunes adultes un peu plus âgés (jusqu'au début de la trentaine).

L'une des manières possibles de mesurer le taux d'insécurité routière est de comparer le nombre de victimes de la route avec le nombre d'habitants. Nous constatons ainsi que le nombre de tués et de blessés graves par million d'habitants forme un pic chez les hommes âgés de 21 ans : à cet âge, le nombre de tués et de blessés graves par million d'habitants est six fois plus élevé que chez les hommes de 65 ans. Chez les jeunes femmes, le nombre de tués et de blessés graves par million d'habitants enregistre un pic à l'âge de 22 ans. Ce nombre y est 3 fois plus élevé que chez les femmes âgées de 65 ans. Le nombre de tués et de blessés graves par million d'habitants est systématiquement plus élevé chez les hommes que chez les femmes, quel que soit l'âge, mais la différence entre les deux sexes n'est jamais aussi grande que chez les jeunes de 18 à 31 ans.

Les chiffres précités confirment l'ampleur de la problématique des jeunes automobilistes. Le présent rapport aborde l'un des thèmes de sécurité routière les plus importants, les plus sensibles et les plus discutés et tente de comprendre pourquoi la circulation fait tant de victimes chez les jeunes automobilistes¹⁷.

Dans ce rapport thématique, les jeunes automobilistes sont scindés en deux catégories d'âge : 18 à 24 ans et 25 à 31 ans. En vue de situer dans un cadre plus large les caractéristiques des accidents corporels impliquant des jeunes conducteurs, une troisième catégorie d'âge a été ajoutée : les automobilistes de 32 à 64 ans.

• EXPLICATIONS

Les analyses de ce rapport permettent d'avancer deux explications principales au nombre élevé de victimes de la route et de tués sur la route parmi les jeunes automobilistes :

1. le risque d'accident est plus élevé pour les jeunes automobilistes que pour les automobilistes plus âgés ;
2. la gravité moyenne des accidents corporels impliquant des jeunes automobilistes est plus élevée que celle des accidents corporels impliquant des automobilistes plus âgés.

• RISQUE D'ACCIDENT

Le risque d'accident corporel, c'est-à-dire le nombre d'accidents corporels par kilomètre parcouru, est six fois plus élevé pour les hommes de 19 ans que pour les hommes de 32 à 64 ans. En d'autres termes, les automobilistes de sexe masculin de 19 ans courent six fois plus de risques, lors d'un même trajet, d'être blessés à la suite d'un accident que leurs homologues de 32 à 64 ans.

La différence intergénérationnelle est moins importante chez les femmes mais le risque d'accident des conductrices de 19 ans est encore trois fois plus élevé que celui des conductrices de 32 à 64 ans.

Enfin, une comparaison entre les hommes et les femmes de 19 ans montre que le risque d'accident des hommes de 19 ans est supérieur de moitié à celui des femmes de 19 ans.

¹⁷ Outre ce rapport thématique sur les jeunes conducteurs, l'IBSR a aussi effectué une étude sur les facteurs de risque des conducteurs de 18 à 24 ans sur la base d'une enquête concernant leur implication dans les accidents. Sloodmans F., Dupont E., en Silverans P. (2011) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Analyse des facteurs de risque pour les conducteurs de 18 à 24 ans sur la base d'une enquête concernant leur implication dans les accidents. Institut Belge pour la Sécurité Routière. Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.
L'IBSR a aussi effectué une étude de littérature centrée sur les facteurs d'accidents Dupont, E. (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Revue de littérature. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

• GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Les jeunes automobilistes ne courent pas seulement plus de risques d'être impliqués dans un accident corporel. Lorsqu'ils sont impliqués dans un accident corporel, le risque de mourir des personnes impliquées dans l'accident est également plus élevé. En d'autres termes, la gravité des accidents, à savoir le nombre de tués pour 1 000 accidents corporels, est beaucoup plus élevée chez les jeunes automobilistes que chez les automobilistes plus âgés. Cette affirmation vaut néanmoins uniquement pour les **automobilistes de 18-24 ans** car la gravité des accidents corporels des automobilistes de 25-31 ans et celle des automobilistes de 32-64 ans sont quasiment identiques.

L'une des principales conclusions de ce rapport thématique concerne l'origine de cette différence en termes de gravité des accidents. Un même « type » d'accident corporel (un accident corporel « seul » pendant la nuit par exemple) n'est en effet pas plus grave chez les jeunes que chez les automobilistes de 32 ans ou plus. **Toutefois, les jeunes sont proportionnellement plus souvent impliqués dans des types d'accidents corporels ayant des conséquences graves pour tous.** Ceci concerne quatre types d'accidents corporels :

1. Accidents corporels avec passagers
2. Accidents corporels pendant la nuit
3. Accidents corporels n'impliquant qu'un seul usager (accidents « seul »)
4. Accidents corporels liés à l'alcool

• ACCIDENTS CORPORELS AVEC PASSAGERS

Les jeunes automobilistes de sexe masculin impliqués dans un accident corporel sont plus souvent accompagnés de passager(s) que les automobilistes de sexe masculin plus âgés. En revanche, le nombre de passagers ne varie pas en fonction de l'âge lorsqu'il s'agit de conductrices. **Il y a au moins un passager dans respectivement 33%, 25% et 22% des accidents corporels impliquant des conducteurs de sexe masculin de 18-24 ans, de 25-31 ans et de 32-64 ans.**

Ces différents pourcentages s'expliquent de deux manières. Premièrement, les jeunes se déplacent simplement plus souvent en compagnie d'autres personnes. Deuxièmement, la réduction du risque d'accident qui s'observe en présence de passager(s) est moins conséquente chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs de 32 ans ou plus. Les passagers semblent donc avoir un effet moins positif chez les jeunes conducteurs¹⁸. Il est, par ailleurs, évident que la probabilité qu'un accident corporel ait des conséquences graves croît au fur et à mesure que le nombre de passagers augmente.

• ACCIDENTS CORPORELS PENDANT LA NUIT

Respectivement 21%, 19% et 13% des accidents corporels impliquant des automobilistes de 18-24 ans, de 25-31 ans et de 32-64 ans se produisent la nuit. Ici aussi, ce sont **surtout les jeunes hommes** qui se distinguent beaucoup de leurs aînés. Les jeunes femmes ont également proportionnellement plus d'accidents pendant la nuit que les femmes de 32 à 64 ans mais la différence intergénérationnelle reste relativement limitée.

La principale explication au nombre relativement élevé d'accidents corporels se produisant pendant la nuit chez les jeunes automobilistes est le nombre proportionnellement plus élevé de kilomètres qu'ils parcourent durant les nuits : les 18-24 ans effectuent durant cette période 16% de l'ensemble de leurs kilomètres parcourus ; chez les 32-64 ans, ce pourcentage s'élève à 8%, soit seulement la moitié.

¹⁸ Concernant l'influence des passagers sur la conduite du jeune conducteur, voir notamment Dupont, E. (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Revue de littérature. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.

En tout cas, le risque d'accident ne peut pas expliquer le nombre élevé d'accidents corporels pendant la nuit étant donné que le sur-risque d'accident des jeunes automobilistes (par rapport aux conducteurs plus âgés) n'est pas plus élevé pendant la nuit que pendant la journée.

• ACCIDENTS « SEUL »

Parmi les quatre types d'accidents graves pouvant expliquer la gravité générale élevée des accidents corporels impliquant de jeunes automobilistes, il s'agit du seul type d'accidents dans lesquels les jeunes conductrices sont nettement plus impliquées que les conductrices plus âgées. Respectivement 19%, 15% et 11% des accidents corporels impliquant des conductrices de 18-24 ans, de 25-31 ans et de 32-64 ans sont des accidents corporels « seul ». Bien que ces pourcentages soient à nouveau inférieurs à ceux rencontrés chez les automobilistes de sexe masculin (respectivement 27%, 20% et 15% des accidents corporels impliquant des automobilistes de sexe masculin de 18-24 ans, de 25-31 ans et de 32-64 ans sont des accidents « seul »), on constate une nette différence intergénérationnelle, tant chez les femmes que chez les hommes. Les accidents corporels « seul » sont particulièrement graves : la gravité de ces accidents est en moyenne deux fois plus élevée que celle des accidents corporels avec un opposant.

Le nombre élevé d'accidents corporels « seul » chez les jeunes peut difficilement s'expliquer sur base des chiffres d'accidents (en raison notamment d'un manque d'information sur les causes des accidents dans le formulaire d'analyse des accidents). Mais il est probable que l'inexpérience, une maîtrise insuffisante du véhicule, la consommation d'alcool et de drogues et la vitesse y jouent un rôle.

• ACCIDENTS CORPORELS LIÉS À L'ALCOOL

La conduite sous influence diffère légèrement de la problématique des trois types d'accidents caractéristiques des jeunes décrits ci-dessus. Les contrôles asélectifs le long de la route montrent en effet que, contrairement à ce qui est souvent pensé, la prévalence de la conduite sous influence chez les jeunes de 18-24 ans est inférieure à celle rencontrée chez les 32-64 ans (1,4% versus 2,9%). Les 25-31 ans (2,9% aussi) ne prennent pas non plus plus souvent que les 32-64 ans place derrière le volant lorsqu'ils sont sous influence.

Il apparaît néanmoins que les jeunes automobilistes qui sont impliqués dans des accidents corporels sont plus souvent sous influence que les automobilistes plus âgés. C'est du moins le cas pour les hommes (respectivement 20%, 19% et 16% des automobilistes de sexe masculin de 18-24 ans, 25-31 ans et 32-64 ans impliqués dans des accidents corporels sont sous influence) ; il n'existe aucune différence intergénérationnelle chez les conductrices (5% sous influence dans chacun des groupes d'âge).

Ceci s'explique de deux manières. Premièrement, à un même taux d'alcoolémie, les capacités de conduite des jeunes automobilistes sont plus affectées que celles des automobilistes plus âgés. En d'autres termes, la différence entre les jeunes et les automobilistes plus âgés en termes de risque d'accident devient encore plus importante en cas de conduite sous influence. Secondement, les jeunes sous influence au volant ont consommé une grande quantité d'alcool : 50% des jeunes automobilistes qui ont dépassé la limite légale de 0,5 g/l ont en effet plus de 1,2 g/l dans le sang, et ce, quel que soit leur sexe.

Le nombre élevé de jeunes automobilistes tués sur la route peut s'expliquer par :

1. un risque accru d'accident
2. une gravité moyenne plus élevée des accidents corporels, s'expliquant par une prévalence plus élevée de quatre types d'accidents corporels aux conséquences graves : les accidents corporels « seul », les accidents corporels se déroulant pendant la nuit, les accidents corporels liés à l'alcool et les accidents corporels avec passagers.

Ces quatre types d'accidents ne sont pas indépendants les uns des autres. Les accidents corporels se produisant pendant la nuit sont par exemple plus souvent liés à la conduite sous influence mais impliquent également plus souvent un seul usager et comptent en moyenne plus de passagers que les accidents corporels survenant de jour.

Sur base des analyses produites dans ce rapport, il apparaît que les jeunes conducteurs constituent encore et toujours une problématique importante de la sécurité routière puisqu'ils forment une part conséquente des victimes de la route.

Nous n'avons, jusqu'à présent, pas de preuve que les jeunes ont un risque d'accident supérieur en raison d'un comportement particulièrement dangereux. Nous ne disposons de données chiffrées ni sur les vitesses pratiquées par les jeunes conducteurs ni sur le port de la ceinture de sécurité. Quant à la conduite sous influence, nous savons, grâce aux mesures de comportement « Alcool » et à l'étude DRUID, que les jeunes conducteurs ne conduisent pas plus souvent sous influence que leurs aînés mais que ceux qui sont sous imprégnation alcoolique affichent des taux d'alcoolémie très élevés.

Par contre, nous avons pu montrer que leur risque élevé d'accident et leur forte implication dans certains types d'accidents étaient en grande partie dus à leur type de mobilité et à leur mode de vie. Les jeunes conducteurs circulent bien plus fréquemment de nuit et avec des passagers, très certainement dans un contexte festif et après de longues périodes de veille.

N'oublions pas, pour finir, que l'expérience de conduite, même si elle n'a pas pu être analysée dans ce rapport faute de données, joue un rôle essentiel dans l'explication du sur-risque d'accident constaté chez les jeunes conducteurs. Dans ce contexte, la formation à la conduite a pour rôle de limiter autant que possible l'impact de l'inexpérience sur la survenue des accidents.



12

**ENSEIGNEMENTS ET
PISTES DE RECHERCHE**

POUR LA PREMIÈRE FOIS EN BELGIQUE, LE RISQUE D'ACCIDENT PAR KILOMÈTRE PARCOURU A ÉTÉ CALCULÉ PAR ÂGE ET PAR SEXE. LES RÉSULTATS SONT TOUT À FAIT COMPARABLES À CEUX OBTENUS À L'ÉTRANGER. LE RISQUE D'ACCIDENT EST DISPROPORTIONNELLEMENT ÉLEVÉ CHEZ LES JEUNES CONDUCTEURS DE VOITURE.

Il est toutefois nécessaire de consolider l'estimation des kilomètres parcourus par âge et sexe qui souffre de certains biais. Cette estimation utilise deux types de données : le nombre de titulaires d'un permis de conduire par âge et sexe et le nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par âge et sexe. Le nombre de titulaire du permis B a été estimé sur base d'une étude vieille de 10 ans. Cette information devrait être disponible grâce à une banque de données fiable des permis de conduire ; espérons que cela devienne réalité dans les années (mois) à venir. Le nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par âge et sexe pourrait, quant à lui, être affiné, notamment en utilisant un échantillon plus important de conducteurs et en ayant des données sur tous les conducteurs, même ceux qui ne parcourent que très peu de kilomètres.

Le lien entre le nombre de kilomètres parcourus annuellement et le risque d'accident mérite d'être étudié plus en profondeur. Le risque d'accident par kilomètre parcouru est plus faible pour les conducteurs parcourant un grand nombre de kilomètres. Inversement, le risque d'accident est élevé pour les conducteurs parcourant un nombre restreint de kilomètres. Les jeunes conducteurs (tout comme les conducteurs seniors) se retrouvant plus souvent parmi la catégorie des « petits » conducteurs leur risque d'accident est logiquement plus élevé. Il serait donc intéressant de pouvoir comparer le risque d'accident par kilomètre parcouru de manière distincte pour les « petits », « moyens » et « grands » conducteurs. Il s'agit évidemment de prendre en compte un indicateur de l'expérience de conduite des conducteurs.

La faible expérience de conduite est bien sûr un élément fondamental expliquant le sur-risque des jeunes conducteurs. Il est toutefois impossible, à l'heure actuelle, de déterminer l'expérience des conducteurs impliqués dans les accidents. Aucune variable permettant de mesurer l'expérience, comme le nombre de mois depuis l'obtention du permis de conduire ou mieux le nombre de kilomètres parcourus annuellement, n'est recueillie dans le formulaire d'analyse des accidents de la route. Une étude spécifique permettant de distinguer les effets de l'âge et de l'expérience sur le risque d'accident serait la bienvenue.

D'après le rapport « Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Analyse des facteurs de risque pour les conducteurs de 18 à 24 ans sur la base d'une enquête concernant leur implication dans les accidents » publié par l'IBSR, aucun type de formation à la conduite ne semble être plus performant qu'un autre pour ce qui est de réduire le risque d'être impliqué dans un accident matériel. Le présent rapport ne permet pas de vérifier si la même conclusion peut être tirée en ce qui concerne l'implication dans un accident corporel, mais le type de formation joue probablement un rôle lorsqu'il s'agit de l'implication dans les accidents les plus graves. Les données nécessaires à une telle évaluation comparative des différents types de formation font malheureusement défaut à l'heure. Des recherches supplémentaires sont donc également nécessaires dans le domaine des types de formation.

LES JEUNES CONDUCTEURS ONT PLUS FRÉQUEMMENT DES TYPES D'ACCIDENTS QUI SONT PLUS GRAVES POUR TOUS LES CONDUCTEURS.

Tout au long du rapport, nous avons égrené différents facteurs pouvant potentiellement expliquer la sur-représentation des jeunes conducteurs de voiture dans certains types d'accidents. Certains facteurs ont pu être testés comme la mobilité plus importante des jeunes durant la nuit qui explique en grande partie leur sur-représentation dans les accidents de nuit ou encore comme le fait qu'ils transportent en moyenne plus de passagers, ce qui explique évidemment en grande partie leur sur-représentation dans les accidents avec passagers.

L'effet de la conduite sous influence d'alcool n'est, par contre, pas encore tout à fait clair. Nous savons que le sur risque d'accident en cas de conduite sous influence est beaucoup plus important chez le jeune conducteur que chez le conducteur plus âgé mais nous ne savons pas dans quelle proportion cela est dû à une intoxication alcoolique plus élevée des jeunes ou à un effet plus néfaste de l'intoxication sur la capacité de conduite des jeunes. Pour ce faire, nous devrions disposer du taux précis d'intoxication alcoolique des conducteurs impliqués dans les accidents.

La plupart des autres facteurs explicatifs abordés dans le rapport restent des hypothèses non vérifiées. **Le rôle de la vitesse** dans la survenue des accidents reste inconnu, de même que le rôle **de la fatigue, de la distraction, de l'influence des passagers, de la drogue et des médicaments**. Ces facteurs **devraient faire l'objet d'études poussées** pour vérifier dans quelle mesure ils ont des effets particuliers chez les jeunes conducteurs.

LES JEUNES CONDUCTEURS N'ONT PAS D'ACCIDENTS PLUS GRAVES QUE LES AUTRES CONDUCTEURS, COMPTE TENU DU MOMENT DE LA SEMAINE, DE LA PRÉSENCE D'AUTRES USAGERS ET DE LA CONDUITE SOUS INFLUENCE.

En sécurité routière, il est connu que la vitesse d'impact est la variable influençant le plus la gravité des accidents. Dire que, pour un même type d'accident (accident « seul » sans passager et sans alcool une nuit de week-end, par exemple), les jeunes conducteurs n'ont pas des accidents plus graves que les autres pourrait donc signifier que la vitesse d'impact n'est pas plus élevée pour les jeunes que pour les conducteurs plus âgés. Mais d'autres facteurs pourraient également expliquer ce phénomène : peut-être les jeunes sont-ils mieux protégés (port de la ceinture, voiture plus sûre) ou sont-ils physiquement plus résistants au choc. De nouvelles questions se posent donc. Des questions auxquelles nous ne pouvons malheureusement pas apporter de réponse sur base des données dont nous disposons. **La vitesse d'impact** des accidents impliquant des jeunes est-elle supérieure ou inférieure à la vitesse d'impact des accidents impliquant des conducteurs plus âgés ? Les jeunes portent-ils plus ou moins **la ceinture** que les conducteurs plus âgés ? Les jeunes circulent-ils dans des **voitures plus sûres** que les conducteurs plus âgés ? Les jeunes sont-ils **physiquement plus résistants aux chocs** ? Ces domaines restent donc à investiguer.



13

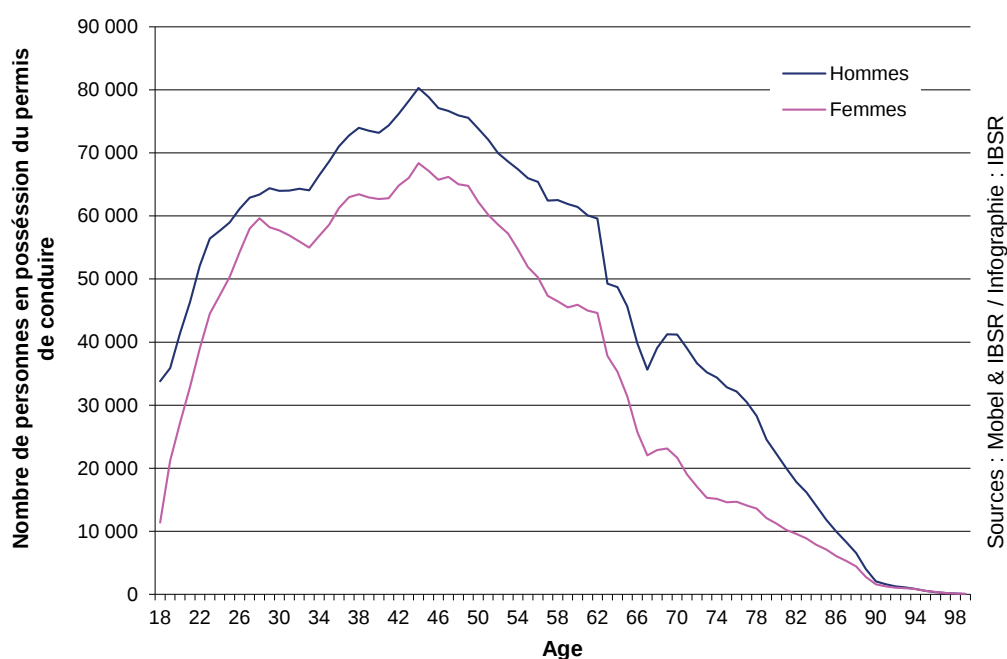
ANNEXES

13.1 Estimation des kilomètres parcourus

13.1.1 Le nombre de personnes ayant le permis de conduire en Belgique par âge et sexe

L'étude Mobel sur la mobilité des ménages menée en 2001 en Belgique donne, par âge, le pourcentage d'hommes et de femmes ayant le permis. En multipliant ce pourcentage avec la population de 2009, nous avons pu estimer le nombre de personnes possédant le permis de conduire par âge et sexe. Cette estimation se trouve dans le graphe ci-dessous.

FIGURE 38 :
Nombre de personnes en possession du permis de conduire selon l'âge et le sexe, 2009



13.1.2 Le nombre de kilomètres parcourus par an pour chaque âge et par sexe

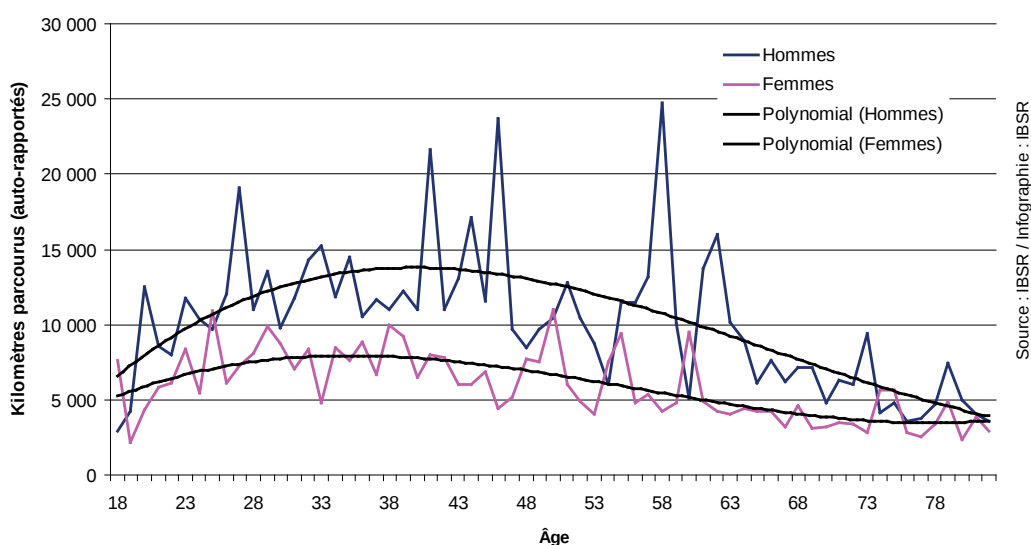
Tous les 3 ans, l'IBSR organise une enquête face-à-face avec un millier de conducteurs belges dans le but de mieux connaître leurs attitudes en matière de sécurité routière : c'est la mesure d'attitudes (http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm). Dans le cadre de cette enquête, les conducteurs doivent estimer le nombre de kilomètres qu'ils ont parcourus en tant que conducteur de voiture durant les 6 mois précédant l'enquête. Seules les personnes ayant parcourues plus de 1 500 km sur les 6 derniers mois, sont conservées dans l'échantillon. L'estimation décrite ci-dessous est basée sur les réponses à cette question pour les éditions 2006 et 2009 de la mesure d'attitudes. Les réponses ont été multipliées par deux afin d'avoir un nombre de kilomètres non pour 6 mois mais pour 1 an. L'hypothèse sur laquelle repose l'estimation est donc que le nombre de kilomètres parcourus rapporté par les enquêtés correspond aux kilomètres qu'ils ont réellement effectués et que, si cette estimation devait être biaisée¹⁹, le biais est plus ou moins identique pour tous les âges et pour les deux sexes. Le nombre

¹⁹ Par exemple, parce que les conducteurs tendent à surestimer le nombre de kilomètres qu'ils ont parcourus.

moyen de kilomètres parcourus a été modélisé sur base d'une régression multinomiale d'ordre 3, afin d'obtenir une répartition plus lisse des kilomètres parcourus par âge et sexe (Figure 39).

Le fait de ne garder que les personnes ayant parcourus au minimum 1 500 km sur les 6 derniers mois retire de l'effectif les conducteurs parcourant un nombre restreint de kilomètres et qui auraient donc pu tirer la moyenne vers le bas. Ces conducteurs se retrouvent vraisemblablement plus chez les tout jeunes conducteurs et chez les conducteurs plus âgés. Pour eux, le nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement est donc sans doute surestimé.

FIGURE 39 :
Nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement, selon l'âge et le sexe, 2006-2009

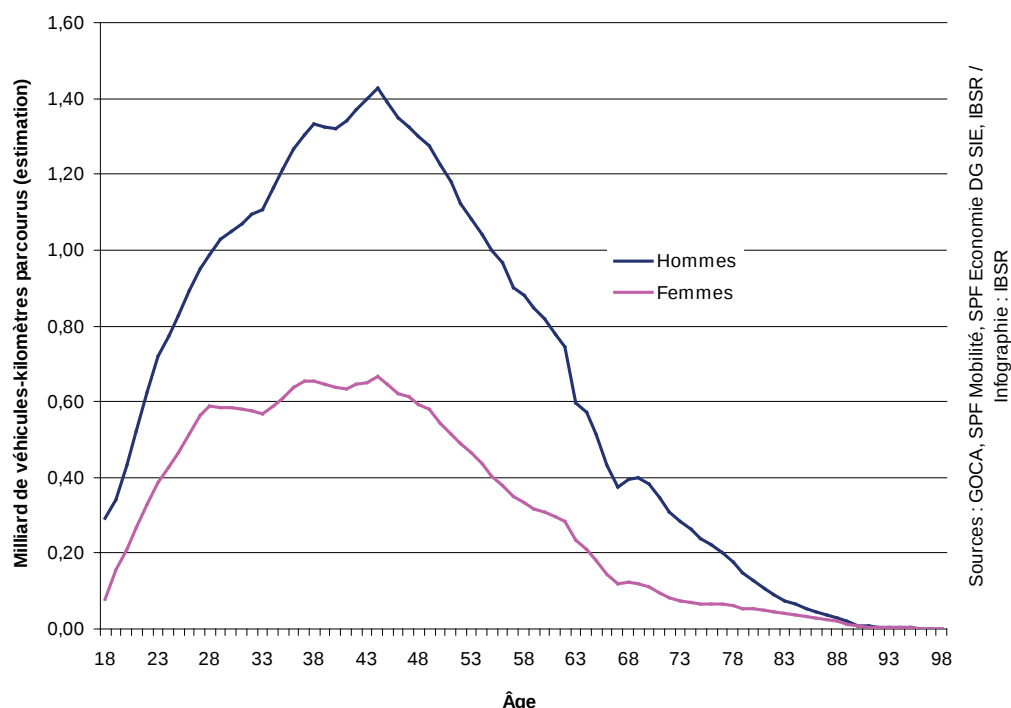


13.1.3 Calcul du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par âge et sexe

La dernière étape consiste tout simplement à multiplier les deux estimations : le nombre estimé de kilomètres parcourus individuellement par les hommes de 25 ans (en 2009) a donc été multiplié par le nombre estimé d'hommes de 25 ans possédant le permis. Le même exercice a été effectué pour les hommes et les femmes de chaque âge. Un coefficient de correction a ensuite été attribué afin que le total estimé des véhicules-kilomètres parcourus corresponde au total officiel des véhicules-kilomètres parcourus par les voitures sur les routes belges (source : SPF Mobilité). Pour le calcul de ce coefficient, nous avons calculé la répartition des kilomètres parcourus par âge et sexe (par exemple, les hommes de 40 ans parcourent 1,7% de l'ensemble des kilomètres parcourus calculés) et nous avons reproduit cette répartition sur le total officiel des kilomètres parcourus en voiture en 2009 en Belgique (ce chiffre officiel est de 77,236 milliards de kilomètres parcourus. Pour les conducteurs hommes de 40 ans, le nombre de kilomètres estimés est donc de $77,236 \times 0,017 = 1,32$ milliard de kilomètres).

Pour les conducteurs de 18 ans, le nombre de kilomètres parcourus est sans doute surestimés puisque nous comptons que tous les possesseurs du permis de conduire de 18 ans, ont parcourus le nombre moyen annuel de kilomètres des conducteurs de 18 ans, alors que certains jeunes conducteurs n'ont concrètement pu conduire pendant une année complète.

FIGURE 40 :
Estimations des véhicules-kilomètres parcourus selon l'âge et le sexe



13.2 Autres variables testées, mais n'expliquant pas la sur-gravité des accidents des jeunes conducteurs ou leur sur-risque d'accident

Outre la présence de passagers, la période de la semaine, le type d'accident et la conduite sous influence d'alcool, d'autres variables ont fait l'objet d'analyses afin de déterminer leur éventuelle participation à la gravité élevée des accidents des jeunes conducteurs et au sur-risque d'accident de ceux-ci. Leur pouvoir explicatif s'est toutefois montré limité voire nul. Leur analyse est résumée dans ce point²⁰.

13.2.1 Lieu de l'accident

Les premières variables non-influentes concernent le lieu des accidents. Les accidents corporels impliquant des jeunes automobilistes se distinguent très peu des accidents impliquant des automobilistes plus âgés sur ce point.

Le Tableau 28 donne la répartition des accidents corporels entre les différentes catégories d'âge pour un grand nombre de variables liées au lieu. L'objectif est de vérifier si les jeunes conducteurs ont plus ou moins d'accidents à certains endroits que les automobilistes plus expérimentés et plus âgés. Cette information peut être obtenue en comparant leur part respective dans l'ensemble des accidents corporels (indiquée à la dernière ligne du tableau) avec leur part respective à un endroit déterminé. Par exemple, les accidents impliquant un jeune conducteur de 18-24 ans représentent 27%

²⁰ Vous trouverez plus d'informations sur ces différentes variables, pour l'ensemble des groupes d'âge confondus, dans l'analyse statistique des accidents de la route 2009. Casteels Y., Focant N., Nuytens N. (2011) Analyse statistique des accidents de la route 2009. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Observatoire de la sécurité routière, Bruxelles.

des accidents survenant en agglomération. Ce pourcentage est tout à fait « normal » puisque 28% de l'ensemble des accidents impliquent un jeune automobiliste de cet âge. Le constat est le même pour les 25-31 ans : 26% des accidents en agglomération, pour 27% de l'ensemble des accidents. En d'autres termes, les jeunes ne sont ni sous-représentés ni sur-représentés dans les accidents corporels survenant en agglomération.

Lorsque le même exercice est effectué pour les autres variables liées au lieu (telles la région, la province, le type de route, le type de carrefour, le régime de vitesse), il est frappant qu'aucun lieu n'est vraiment typique des accidents corporels impliquant des jeunes automobilistes. Les lieux où surviennent les accidents sont très similaires pour tous les groupes d'âge.



TABLEAU 28 :

Nombre et part d'accidents impliquant les conducteurs des différentes catégories d'âge par région, province, type de route, type de carrefour et régime de vitesse des routes, 2009 (pondéré)

		18-24	
		#	%
Région	Région flamande	6 159	27%
	Région wallonne	3 241	30%
	Région de Bruxelles-Capitale	785	24%
Province	Anvers	1 712	27%
	Région de Bruxelles-Capitale	785	24%
	Brabant flamand	733	24%
	Brabant wallon	335	32%
	Hainaut	1 179	30%
	Liège	1 036	31%
	Limbourg	1 029	32%
	Luxembourg	295	29%
	Namur	396	26%
	Flandre orientale	1 620	28%
	Flandre occidentale	1 065	26%
Type de route	En agglomération	5 462	27%
	Hors agglomération	3 893	30%
	Autoroute	831	27%
Type de carrefour	Hors carrefour	6 571	29%
	Carrefour sans précision	8	21%
	Carrefour avec agent	25	32%
	Carrefour à feux	800	28%
	Carrefour avec panneaux B1 ou B5	1 651	27%
	Carrefour à priorité de droite	914	26%
	Rond-point	217	23%
Régime de vitesse	≤ 30 km/h	277	25%
	31 km/h - 50 km/h	5 231	27%
	51 km/h - 70 km/h	2 332	29%
	71 km/h - 90 km/h	1 536	31%
	> 90 km/h	805	28%
	Inconnu	5	23%
Total		10 185	28%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

13.2.2 Conditions de luminosité

Les résultats de l'analyse de la répartition des accidents selon les conditions de luminosité sont sans surprise vu les conclusions des analyses relatives à la temporalité des accidents : les accidents des jeunes conducteurs (et surtout des plus jeunes d'entre eux (18-24 ans)) surviennent davantage la nuit (avec ou sans éclairage public) que les accidents des conducteurs plus âgés. De nouveau, cela reflète (en partie) un recours à la voiture différent selon l'âge, puisque les jeunes circulent davantage la nuit que les 32-64 ans.

25-31		32-64		Total ²¹	
#	%	#	%	#	%
5 963	27%	14 843	66%	22 427	100%
2 810	26%	7 057	65%	10 910	100%
975	30%	2 305	70%	3 295	100%
1 701	27%	4 191	67%	6 286	100%
975	30%	2 305	70%	3 295	100%
805	27%	2 093	69%	3 036	100%
242	23%	672	64%	1 049	100%
1 018	26%	2 559	65%	3 935	100%
875	26%	2 207	65%	3 385	100%
902	28%	2 022	64%	3 178	100%
269	27%	611	61%	1 006	100%
407	27%	1 009	66%	1 534	100%
1 541	27%	3 733	65%	5 751	100%
1 013	24%	2 804	67%	4 175	100%
5 354	26%	13 890	68%	20 576	100%
3 412	26%	8 363	65%	12 949	100%
982	32%	1 951	63%	3 107	100%
6 178	27%	14 762	64%	23 037	100%
13	33%	26	67%	38	100%
22	29%	47	61%	77	100%
848	29%	2 039	71%	2 887	100%
1 555	25%	4 260	70%	6 120	100%
919	26%	2 437	69%	3 514	100%
213	22%	633	66%	959	100%
263	23%	741	66%	1 125	100%
5 135	26%	13 201	67%	19 622	100%
2 148	27%	5 308	67%	7 958	100%
1 319	26%	3 150	63%	5 028	100%
879	31%	1 786	62%	2 876	100%
5	23%	18	82%	22	100%
9 748	27%	24 204	66%	36 632	100%

Le calcul de la gravité selon les conditions de luminosité permet d'exploiter davantage la différence faite entre la présence et l'absence d'éclairage durant la nuit. Quel que soit l'âge du conducteur, les accidents survenant en absence d'éclairage public présentent ainsi une gravité beaucoup plus élevée que ceux se déroulant sur une route bien éclairée. Pour les jeunes, la gravité des accidents sans éclairage est 2 fois plus élevée que celle des accidents avec éclairage. Chez les 32-64 ans, le rapport est encore plus élevé, atteignant 3. L'absence d'éclairage semble donc plus problématique pour les conducteurs plus âgés que pour les jeunes conducteurs.

²¹ La somme des pourcentages en ligne n'atteint pas 100% car dans un même accident, tant un automobiliste de la catégorie d'âge 18-24 ans qu'un automobiliste des deux autres catégories être présents.

TABLEAU 29 :

Nombre et gravité des accidents corporels, selon les conditions de luminosité et selon l'âge du conducteur de voiture, (2005-) 2009 (pondéré)

	Accidents corporels (2009)						Gravité (2005-2009)		
	18-24		25-31		32-64		18-24	25-31	32-64
Jour	5 879	58%	5 973	61%	16 891	70%	12,3	9,6	11,3
Aube - crépuscule	574	6%	548	6%	1 133	5%	20,0	15,7	14,5
Nuit, éclairage public allumé	3 334	33%	2 876	30%	5 506	23%	27,9	24,4	24,6
Nuit, sans éclairage public	374	4%	323	3%	606	3%	67,3	56,4	69,5
Inconnu	25	0%	30	0%	67	0%	51,5	5,6	22,6
Total	10 185	100%	9 748	100%	24 204	100%	19,9	15,7	16,0

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

13.2.3 Conditions atmosphériques

La répartition des accidents entre les différentes conditions atmosphériques ne varie pas d'un âge à l'autre. Pour chacun des trois groupes d'âge étudiés, 82-83% des accidents corporels se déroulent dans des conditions normales et 11-12% par temps de pluie. Les accidents restants se répartissent entre les conditions atmosphériques plus particulières (neige, vent, brouillard, etc.) ou inconnues (de l'ordre de 4%). Des conditions météorologiques particulièrement difficiles n'engendrent donc pas un nombre anormalement élevé d'accidents chez les jeunes conducteurs.

Toutefois, la gravité des accidents survenant par temps pluvieux est particulièrement élevée pour les très jeunes conducteurs (18-24 ans). Elle est de 22 tués pour 1 000 accidents enregistrés par temps de pluie, contre « seulement » 19 tués lorsque que les conditions atmosphériques sont normales. Chez les 25-31 ans et les 32-64 ans, la gravité par temps de pluie est inférieure à celle enregistrée lorsque la météo est normale. Un manque d'expérience de la conduite dans ces conditions pluvieuses et une vitesse inadaptée pourraient être la raison de cette sur-gravité chez les jeunes conducteurs.

Quant aux « autres conditions atmosphériques », telles la neige, le grand vent ou le brouillard, elles sont synonymes pour tous les conducteurs d'une gravité des accidents environ 1,7 fois plus élevée que dans des conditions normales. L'inexpérience de ces situations relativement rares semble ici être la même pour les trois groupes d'âge.

TABLEAU 30 :

Nombre et gravité des accidents corporels, selon les conditions atmosphériques et selon l'âge du conducteur de voiture, (2005-) 2009 (pondéré)

	Accidents corporels (2009)						Gravité (2005-2009)		
	18-24		25-31		32-64		18-24	25-31	32-64
Normales	8 449	83%	8 071	83%	20 344	84%	19,2	15,5	16,1
Pluie	1 172	12%	1 158	12%	2 578	11%	22,3	14,3	13,9
Autres	234	2%	221	2%	550	2%	32,3	28,2	25,5
Inconnues	330	3%	298	3%	733	3%	19,4	16,8	15,0
Total	10 185	100%	9 748	100%	24 204	100%	19,9	15,7	16,0

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

13.2.4 Mois

Contrairement aux variables jour/nuit, week-end/semaine et luminosité, l'analyse de la répartition des accidents corporels entre les mois de l'année ne laisse **pas apparaître de différence** entre les conducteurs de groupes d'âge différents. Pour les trois groupes (18-24 ans, 25-31 ans et 32-64 ans), les mois de mai, juin, septembre, octobre et novembre enregistrent une part relativement élevée d'accidents corporels.

En termes de gravité des accidents, nous retrouvons la tendance observée au niveau général, pour une année complète (voir 3.3 Les jeunes conducteurs ont des accidents plus graves) : **la gravité des accidents corporels impliquant un jeune conducteur est presque systématiquement supérieure à celle des conducteurs de 32-64 ans** et, parmi les jeunes, les accidents impliquant un conducteur de 18-24 ans présentent une gravité systématiquement plus élevée que ceux impliquant un jeune de 25-31 ans. Le Tableau 31 révèle par ailleurs que les différences observées entre les niveaux de gravité des accidents des conducteurs des trois catégories d'âge varient fortement d'un mois à l'autre, mais il est difficile d'expliquer une telle variation.

TABLEAU 31 :

Nombre et gravité des accidents corporels, selon le mois et l'âge du conducteur de voiture, (2005-) 2009 (pondéré)

	Accidents corporels (2009)						Gravité (2005-2009)		
	18-24		25-31		32-64		18-24	25-31	32-64
Janvier	764	7,4%	802	8,1%	1 902	7,7%	20,1	19,0	14,8
Février	710	7,5%	698	7,7%	1 634	7,3%	20,7	12,7	17,6
Mars	840	8,1%	830	8,4%	1 981	8,0%	22,3	14,5	17,6
Avril	870	8,7%	769	8,0%	2 028	8,5%	19,3	17,5	16,0
Mai	898	8,7%	819	8,2%	2 139	8,7%	15,9	15,0	13,4
Juin	886	8,8%	883	9,2%	2 178	9,1%	22,2	14,7	16,6
Juillet	851	8,2%	761	7,7%	1 863	7,6%	20,0	14,2	19,8
Août	828	8,0%	754	7,6%	1 971	8,0%	20,7	15,0	15,1
Septembre	833	8,3%	813	8,5%	2 132	8,9%	23,7	17,2	13,9
Octobre	992	9,6%	946	9,5%	2 408	9,8%	14,7	14,2	15,1
Novembre	912	9,1%	896	9,3%	2 162	9,1%	19,9	17,7	16,7
Décembre	801	7,7%	779	7,8%	1 808	7,3%	19,9	16,9	16,5
Total	10 185	100%	9 748	100%	24 204	100%	19,9	15,7	16,0

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

FIGURES ET TABLEAUX

FIGURES

FIGURE 1 :	Répartition des tués et blessés graves par type d'usager, selon l'âge, 2009 (pondéré)	9
FIGURE 2 :	Principales causes de mortalité des hommes, selon l'âge, 2006.....	12
FIGURE 3 :	Principales causes de mortalité des femmes, selon l'âge, 2006.....	13
FIGURE 4 :	Taux de mortalité et de blessures graves suite à un accident corporel, selon l'âge et le sexe, 2009 (pondéré)	13
FIGURE 5 :	Taux de mortalité des jeunes de 18-24 ans dans différents pays d'Europe, 2008	14
FIGURE 6 :	Ratio des taux de mortalité routière « jeunes 18-24 ans » et « ensemble de la population », dans différents pays d'Europe, 2008.....	14
FIGURE 7 :	Nombre de 18-24 ans décédés dans un accident de la route, par million d'habitants dans les différents pays de l'Union européenne, 2008	15
FIGURE 8 :	Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par âge et sexe, 2009.....	17
FIGURE 9 :	Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par âge et sexe, 2009.....	18
FIGURE 10 :	Gravité totale des accidents impliquant un conducteur (H) ou une conductrice (F) de l'âge indiqué – moyenne 2005-2009 (pondéré)	20
FIGURE 11 :	Décédés 30 jours résultant d'un accident impliquant un conducteur de l'âge indiqué, répartis selon qu'ils occupent [conducteur ou passager(s)] ou non [opposant(s)] la voiture de ce conducteur (2005-2009).....	29
FIGURE 12 :	Répartition des victimes graves (décédés 30 jours et blessés graves) par type d'usager, selon l'âge du conducteur, 2005-2009 (pondéré)	29
FIGURE 13 :	Part d'accidents corporels avec et sans passagers selon la catégorie d'âge et le sexe du conducteur, 2005-2009 (pondéré)	32
FIGURE 14 :	Risque relatif d'accident de voiture en compagnie de passagers (odds-ratio), 2009	35
FIGURE 15 :	Répartition des accidents corporels au fil de la semaine, selon l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2000-2009 (non pondéré)	39
FIGURE 16 :	Répartition (estimée) des véhicules-kilomètres parcourus entre les quatre périodes de la semaine, selon l'âge du conducteur de voiture, 2009	40
FIGURE 17 :	Risque d'être impliqué dans un accident corporel, selon l'âge du conducteur de voiture et la période de la semaine, 2009 (pondéré).....	41
FIGURE 18 :	Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, selon l'âge du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré).....	44
FIGURE 19 :	Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, selon l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré).....	45
FIGURE 20 :	Répartition des victimes des accidents « seul » (décédés 30 jours et blessés) entre conducteurs et passagers, selon l'âge du conducteur, 2005-2009 (pondéré)	47
FIGURE 21 :	Répartition des accidents corporels « seul » au fil de la semaine, selon l'âge du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)	48
FIGURE 22 :	Part représentée par les accidents « seul » (parmi les <u>accidents corporels</u>) selon la période de la semaine, l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)	49
FIGURE 23 :	Part représentée par les accidents « seul » (parmi les <u>accidents graves</u>) selon la période de la semaine, l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2005-2009 (pondéré)	49
FIGURE 24 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés (dans les accidents corporels) selon la catégorie d'âge, hommes versus femmes, 2009 (pondéré).....	54
FIGURE 25 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels, selon la catégorie d'âge, 2009 (pondéré)	54
FIGURE 26 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels, selon la catégorie d'âge, hommes versus femmes, 2009 (pondéré)	55
FIGURE 27 :	Conduite sous influence et risque d'accident grave : risque relatif, 2009 (pondéré)	57
FIGURE 28 :	Niveau d'alcoolémie des conducteurs de voiture testés positifs lors de contrôles asélectifs le long des routes, par catégorie d'âge	58
FIGURE 29 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels selon le nombre de passagers dans le véhicule pendant les nuits de week-end, 2000-2009 (non pondéré)	59
FIGURE 30 :	Pourcentage de conducteurs positifs parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel aux différents moments de la semaine, selon la catégorie d'âge, 2005-2009 (pondéré).....	61
FIGURE 31 :	Evolution du nombre de jeunes décédés 30 jours selon la catégorie d'âge.....	65
FIGURE 32 :	Evolution du taux de mortalité et de blessures graves suite à un accident corporel, par âge et sexe (non pondéré).....	66
FIGURE 33 :	Evolution du nombre de victimes engendrées par les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture de 18-31 ans (1991 = base 100) (non pondéré)	70
FIGURE 34 :	Evolution de la gravité totale des accidents impliquant un conducteur de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur (non pondéré)	71
FIGURE 35 :	Evolution du pourcentage de conducteurs sous influence (s.i.) dans les accidents corporels, selon l'âge et le sexe, 1995-2009 (non pondéré)	74
FIGURE 36 :	Ratio « accidents de jeunes conducteurs de voiture (JCV) de 18-24 ans / accidents de conducteurs de voiture (CV) de 32-64 ans » selon le moment de la semaine, le fait de transporter un passager ou non et le fait que l'accident implique un seul ou plusieurs véhicules, accidents dans lesquels tous les conducteurs ont été testés négatifs pour l'alcool, 2000-2009 (non pondéré).....	77

FIGURE 37 :	Gravité des accidents dans lesquels tous les conducteurs (que des hommes) ont été testés négatifs pour l'alcool, selon la période de la semaine, la présence ou non de passagers dans la voiture et le nombre de véhicules (un seul ou plusieurs) impliqués, 2000-2009 (non pondéré)	78
FIGURE 38 :	Nombre de personnes en possession du permis de conduire selon l'âge et le sexe, 2009	90
FIGURE 39 :	Nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement, selon l'âge et le sexe, 2006-2009	91
FIGURE 40 :	Estimations des véhicules-kilomètres parcourus selon l'âge et le sexe	92

TABLEAUX

TABLEAU 1 :	Nombre de conducteurs tués ou blessés selon l'âge et nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur de l'âge indiqué, 2009 (pondéré)	12
TABLEAU 2 :	Nombre de jeunes conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave ou corporel, comparé à leur part dans la population adulte (18 ans et plus), 2009 (pondéré) – (CV = conducteur de voiture)	16
TABLEAU 3 :	Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par groupe d'âge et sexe, 2009	18
TABLEAU 4 :	Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, par groupe d'âge et sexe, 2009	19
TABLEAU 5 :	Nombre de victimes engendrées par les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture, selon la catégorie d'âge du jeune conducteur impliqué, 2009 (pondéré)	26
TABLEAU 6 :	Répartition par catégorie âge des victimes dans les accidents corporels impliquant un automobiliste de 18-24 ans et de 25-31 ans, 2009 (pondéré)	27
TABLEAU 7 :	Nombre de victimes (par âge et sexe) parmi les jeunes conducteurs de voiture, 2009 (pondéré)	28
TABLEAU 8 :	Pourcentage d'hommes parmi les conducteurs de voiture, selon la gravité des blessures, 2009 (pondéré)	28
TABLEAU 9 :	Nombre moyen de passagers dans un accident corporel, selon la période de la semaine, 2005-2009 (pondéré)	33
TABLEAU 10 :	Pourcentage de voitures avec passager(s) selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, hommes, 2009	33
TABLEAU 11 :	Risque relatif d'accident en compagnie de passagers : comparaison du pourcentage d'automobilistes avec des passagers hors contexte d'accident avec le pourcentage d'automobilistes accompagnés de passagers dans les accidents corporels, 2009 (pondéré)	35
TABLEAU 12 :	Répartition des accidents corporels entre les quatre périodes de la semaine, selon l'âge et le sexe du conducteur de voiture, 2009 (pondéré)	38
TABLEAU 13 :	Nombre estimé de milliards de kilomètres parcourus annuellement par les conducteurs de voiture, selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, 2009	40
TABLEAU 14 :	Chiffres-clés des accidents « seul », selon l'âge du conducteur de voiture, 2009 (pondéré)	46
TABLEAU 15 :	Nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) « conducteurs » et « passagers » des accidents « seul », selon l'âge du conducteur de la voiture, 2009 (pondéré)	47
TABLEAU 16 :	Indicateurs-clés des accidents corporels liés à l'alcool, selon la catégorie d'âge et le sexe du conducteur de voiture sous influence, 2009 (pondéré)	55
TABLEAU 17 :	Le risque relatif : comparaison du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence sur la route et du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents graves, 2009 (pondéré)	56
TABLEAU 18 :	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture sous influence selon le type de collision et la catégorie d'âge, 2005-2009 (pondéré)	60
TABLEAU 19 :	Nombre et pourcentage de conducteurs positifs parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel aux différents moments de la semaine, selon la catégorie d'âge, 2005-2009 (pondéré)	61
TABLEAU 20 :	Evolution du nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge (non pondéré)	64
TABLEAU 21 :	Evolution du taux de mortalité et de blessures graves selon l'âge et le sexe (non pondéré)	66
TABLEAU 22 :	Evolution du nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel, selon l'âge (non pondéré)	67
TABLEAU 23 :	Evolution des parts représentées par les jeunes 1- parmi les conducteurs de voiture (CV) impliqués dans un accident corporel et 2- parmi les conducteurs de voiture (CV) impliqués dans un accident grave (non pondéré)	68
TABLEAU 24 :	Evolution du nombre de victimes engendrées par les accidents impliquant un jeune conducteur de voiture (JCV), selon la catégorie d'âge (non pondéré)	68
TABLEAU 25 :	Evolution du nombre d'accidents « seul » et du nombre de victimes de ces accidents, selon l'âge du conducteur de voiture, 1991-2009 (non pondéré)	72
TABLEAU 26 :	Evolution du nombre de conducteurs sous influence selon l'âge du conducteur de voiture, hommes, 1995-2009 (non pondéré)	73
TABLEAU 27 :	Evolution du nombre de conducteurs sous influence selon l'âge du conducteur de voiture, femmes, 1995-2009 (non pondéré)	74
TABLEAU 28 :	Nombre et part d'accidents impliquant les conducteurs des différentes catégories d'âge par région, province, type de route, type de carrefour et régime de vitesse des routes, 2009 (pondéré)	94
TABLEAU 29 :	Nombre et gravité des accidents corporels, selon les conditions de luminosité et selon l'âge du conducteur de voiture, (2005-) 2009 (pondéré)	96
TABLEAU 30 :	Nombre et gravité des accidents corporels, selon les conditions atmosphériques et selon l'âge du conducteur de voiture, (2005-) 2009 (pondéré)	96
TABLEAU 31 :	Nombre et gravité des accidents corporels, selon le mois et l'âge du conducteur de voiture, (2005-) 2009 (pondéré)	97

