

Rapport de recherche n°2018-R-17-SFR

## **Un permis A1 dès l'âge de 16 ans ?**

Conséquences de l'abaissement de l'âge minimum pour conduire une moto en Belgique - Résumé



# Un permis A1 dès l'âge de 16 ans ?

## Conséquences de l'abaissement de l'âge minimum pour conduire une moto en Belgique - Résumé

Rapport de recherche n°2018-R-17-SFR

Auteurs : Heike Martensen, Jonas Wahl, Freya Sloomans

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 14/05/2019

Dépôt légal : D/2018/0779/106

Veillez référer au présent document de la manière suivante :

Martensen, H.; Wahl, J; Sloomans, F. (2019). Al een A1 rijbewijs op je 16<sup>de</sup>? Mogelijke consequenties voor België van een eventuele verlaging van de beginleeftijd voor motorrijders - Samenvatting. Brussel, België: Vias institute.

There is an English version of this summary titled: A1 licence at 16? Implications of reducing the minimum motorcycle riding age.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

## Contexte et question d'étude

L'âge minimal dans la 3<sup>e</sup> directive européenne sur le permis de conduire 2006/126 (3DLD) pour la conduite de motos A1 est de 16 ans. Cette directive européenne permet toutefois aux pays d'accroître cet âge minimal de 2 ans maximum. En Belgique, il a été décidé avant la mise en application de la 3DLD de fixer l'âge minimal à 18 ans. Depuis lors, aucun changement n'est survenu à cet égard.

Il existe quatre types de permis de conduire pour les deux-roues motorisés :

- AM pour les cyclomoteurs<sup>1</sup> (cylindrée max. 50cc, vitesse max. 45 km/h)
- A1 pour les motos légères (max 125cc, 11kW)
- A2 pour les motos avec une puissance maximale de 35 kW (il peut s'agir d'une moto de 70 kW dont la puissance a été réduite)
- A pour tous les types de motos

Dans ce rapport, nous parlerons essentiellement des permis motos A1, A2 et A. Dans la plupart des pays européens, le permis A1 peut être obtenu dès l'âge de 16 ans, le permis A2 peut l'être 2 ans après l'obtention d'un permis A1, donc (au plus tôt) à l'âge de 18 ans. Le permis A illimité peut être décroché de deux façons : (1) par "progressive access" (accès progressif), après deux ans d'expérience avec le permis A2 (donc dès 20 ans) ; ou (2) par "direct access" (accès direct) sans expérience préalable avec de plus petites cylindrées dès l'âge de 24 ans. Ce modèle est appelé "early access" car il confère un accès au plus jeune âge possible pour chaque type de permis de conduire.

Dans les pays avec un "late access", l'obtention des permis A1, A2 et A ("progressive access") est à chaque fois reportée de deux ans. L'accès direct au permis A est toutefois maintenu à 24 ans. Ce principe est appliqué aux Pays-Bas, en Belgique, au Danemark, en Grèce et à Malte. Au Royaume-Uni et en Serbie, un modèle "compromis" est appliqué, tous les âges sont décalés d'un an et le permis A1 peut être obtenu à 17 ans (A1@17).

Les écoles de conduite et les citoyens ont souvent demandé d'abaisser l'âge minimal à 16 ans. Dans ce rapport, nous étudierons les conséquences pour la Belgique si l'âge de l'obtention du permis A1 était abaissé à 16 ans, ce qui ferait de la Belgique un pays « Early-Access ».

## Résultats de la littérature internationale concernant l'âge du début

Dans plusieurs pays, un risque exceptionnellement élevé a été constaté chez les motards de 16-17 ans, généralement avec un facteur 3 fois supérieur aux autres groupes d'âge. Ceci peut s'expliquer par le jeune âge ou le manque d'expérience. Des études en Norvège et au Royaume-Uni, qui ont su tenir à l'écart ces deux facteurs, ont révélé ce qui suit : plus l'on commence jeune, plus le risque est élevé. A l'instar des jeunes automobilistes, l'âge *et* l'expérience jouent un rôle prépondérant au niveau du risque d'accident des motards. Mais, alors que chez les automobilistes, l'expérience est plus importante que l'âge, c'est l'inverse chez les motards. Le risque d'accident des jeunes motards est donc particulièrement tributaire de l'âge auquel ils débutent.

## Quelle est la popularité du permis A1 en Belgique et dans les autres pays ?

La popularité de la conduite d'une moto, définie comme le nombre de permis pour 1000 habitants - a été calculée pour les 3 catégories d'âge (16-17 ; 18-19 ; 20-21) dans 9 pays européens (BE, AT, NL, EL, AT, FI, SE, NO, RS). La popularité *moyenne* des motos dans la catégorie des débutants (16-17 pour Early-Access et 18-19 pour Late-Access) était quasiment identique pour les pays Early-Access et Late-Access étudiés. L'on a toutefois relevé de grandes différences entre les pays dans ces deux groupes. La tendance est que la popularité diminue fortement dans les pays Early-Access dans les catégories d'âge plus élevées, tandis que dans les pays Late-Access les permis décrochés sont répartis plus ou moins uniformément sur les groupes d'âge 18-19 et 20-21.

La moto est relativement peu populaire en Belgique. Alors que chez nous, aux Pays-Bas, en Suède et en Serbie, seuls 2 à 3 jeunes sur 1000 décrochent un permis A1 la première année qu'ils peuvent le faire, en Norvège et en Allemagne, près de 20 obtiennent leur permis et même plus de 70 sur 1000 le décrochent en Finlande. La popularité reste relativement faible en Belgique chez les 20-22 ans.

---

<sup>1</sup> Parmi les cyclomoteurs, l'on compte également les speed pedelecs ou les vélos électriques rapides. Les personnes en possession d'un permis A ou B peuvent conduire un cyclomoteur sans avoir obtenu un permis AM.

## Victimes chez les jeunes motards en Europe

Le tableau suivant présente la part de jeunes motards dans le nombre total de victimes à moto. Les 10% en haut à gauche indiquent par exemple qu'en moyenne 10% de tous les blessés à moto dans les pays Early-Access (c'est-à-dire permis à partir de 16 ans) ont 16-17 ans.

Part moyenne de jeunes motards dans le nombre total de victimes à moto pour les pays Early-Access et les pays Late-Access

	Blessés			Tués		
	16-17 ans	18-19 ans	20-21 ans	16-17 ans	18-19 ans	20-21 ans
Early-Access	10%	5%	5%	4%	4%	5%
Late-Access	1%	2%	5%	1%	3%	5%

Source : CARE, 2007-2016

Le tableau montre que la part de jeunes motards parmi les motards blessés dans les pays Early-Access est plus importante que dans les pays Late-Access. C'est en effet le cas pour les 16-17 ans pour qui la part est de 10% dans les pays Early-Access et ne s'élève qu'à 1% dans les pays Late-Access. C'est prévisible car ce groupe d'âge ne peut pas du tout encore conduire dans les pays Late-Access. La différence n'est cependant pas encore compensée chez les 18-19 ans, âge à partir duquel l'on peut commencer à conduire dans les pays Late-Access. Bien que ce soit l'âge à partir duquel l'on peut commencer à conduire dans les pays Late-Access, la part de 18-19 ans est toujours plus élevée dans les pays Early-Access (5%) que dans les pays Late-Access (2%). Le pourcentage moyen est uniquement similaire (5%) dans les deux types de pays chez les 20-21 ans. Nous devons donc conclure que les motards entre 16 et 21 ans dans les pays Early-Access ont une plus grande part dans le nombre total de blessés (20%) que dans les pays Late-Access (8%).

Concernant la part de ces catégories d'âge dans le nombre total de *tués* parmi les motards, nous relevons une tendance similaire à celle observée pour les blessés même si les différences entre les pays Early-Access et les pays Late-Access sont moins prononcées.

La littérature et les accidents concernant les jeunes motards donnent à penser qu'un départ précoce est préjudiciable. Dans la suite, nous avons étudié cette hypothèse avec l'exemple de l'Autriche. En Autriche (AT), jusqu'en 2012, conduire une moto n'était autorisé qu'à partir de 18 ans ; il s'agissait donc d'un pays Late-Access. Après la réforme du permis de conduire, le permis de conduire A1 a été introduit pour les 16 ans. Il est dès lors particulièrement intéressant d'étudier l'effet qu'a eu un tel changement en Autriche.

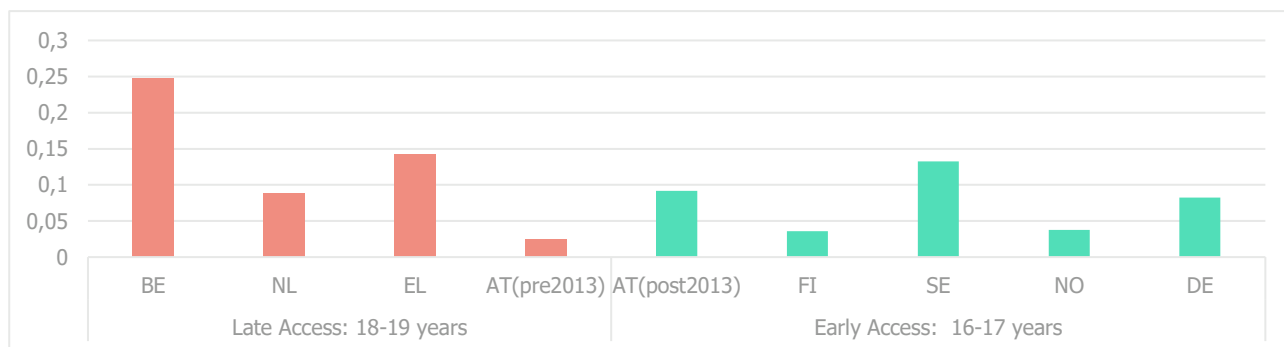
### Le risque par permis décroché

Dans un premier temps, nous avons placé l'Autriche dans le contexte des autres pays Early-Access et Late-Access. Le graphique suivant présente le nombre de motards blessés par 100 nouveaux permis de conduire par pays. Par souci de comparabilité, seuls les groupes d'âge de débutants (Early-Access : 16-17 ans ; Late-Access : 18-19 ans) sont comparés ici. Pour l'Autriche, les données sont scindées en deux : avant 2013 (Late-Access) et à partir de 2013 (Early-Access).

Le risque par 100 permis obtenus varie grandement entre les différents pays si bien qu'il est difficile d'identifier des différences systématiques entre les pays Early-Access et les pays Late-Access.

En Autriche, le risque de lésions pour les débutants de 16 ans (après la réforme du permis de conduire de 2013) est près de 10 fois plus élevé que le risque pour les débutants de 18 ans (avant la réforme du permis). En Belgique, le risque de lésions chez les débutants de 18-19 ans est déjà particulièrement élevé.

Motards blessés par 100 nouveaux permis délivrés au cours des deux premières années à partir desquelles ils peuvent conduire



Source : blessés CARE, permis : données nationales, périodes voir Tableau 4.

## Autriche : de Late-Access à Early-Access

En Autriche, le permis moto A1 a été introduit pour les 16 ans en 2013. La hausse du nombre de blessés était limitée malgré le risque dramatiquement élevé pour les débutants, étant donné que le nombre de permis de conduire n'était pas si élevé. Avec la réforme, on compte chaque année environ 150 blessés et 2 tués de plus. Les cyclomoteurs sont beaucoup plus populaires chez les jeunes. Le nombre de cyclomotoristes blessés à cet âge est même à l'heure actuelle, après l'augmentation des blessés à moto résultant de l'introduction du permis A1 à 16 ans– encore 7 fois plus élevé que chez les motocyclistes. Depuis 2007, le nombre de cyclomotoristes blessés ne cesse de diminuer. Outre cette tendance générale à la baisse, rien n'indique une baisse supplémentaire du nombre de cyclomotoristes blessés en raison d'un passage au permis moto A1. Pour les autres modes de transport, il n'y a pas non plus chez les 16-17 ans de baisses (ou d'augmentations) du nombre de blessés après l'introduction du permis A1. Même constat pour les motards blessés âgés de 18-19 ans.

Nous pouvons donc conclure que l'introduction d'un permis A1 à 16 ans n'est pas une bonne chose pour la sécurité routière en Autriche. Chaque année, l'on dénombre 150 blessés et 2 tués de plus et ceux-ci ne sont pas compensés par des diminutions enregistrées dans d'autres modes de transport ou dans des groupes d'âge plus élevés. En raison de la popularité limitée du permis A1 chez les jeunes, les conséquences sont moindres par rapport au nombre élevé de victimes chez les cyclomotoristes, mais le risque par permis est particulièrement élevé pour cette nouvelle génération de motards.

## Autriche : le risque pour les cyclomotoristes et détenteurs du permis A1 chez les 16-17 ans

Un argument parfois avancé en faveur du permis A1 dès l'âge de 16 ans est que les jeunes de 16-17 ans intéressés se déplaceraient alors avec un cyclomoteur, véhicule pour lequel quasiment aucune formation n'est requise.

En Autriche, l'on se veut prudents avec l'introduction de la catégorie A1. Pour réduire le comportement à risque des jeunes de 16-17 ans, une formation en gestion des risques a été conçue pour les jeunes motards. Désormais en Autriche, tous les jeunes motards doivent suivre un module "Risikokompetenz" dans le cadre de leur formation, au cours duquel ils sont formés à mieux identifier les situations à risque et à les anticiper.

La formation exemplaire en Autriche pour les jeunes motards A1 pourrait donc veiller à ce que le risque de ce groupe reste limité. Mais le risque (nombre de blessés par permis de conduire) des motards de 16-17 ans- était 2 à 3 fois plus élevé que celui des cyclomotoristes du même âge. Le risque de perdre la vie est même 10 fois plus élevé.

## L'effet de la formation

Nous ne disposons pas d'étude systématique sur les différentes méthodes de formation et leurs effets mais la formation en Autriche semble avoir été conçue et mise en place avec grand soin. Malgré cela, nous observons un risque très élevé chez les motards A1 de 16 ans (tant par rapport aux débutants de 18 ans avant 2013 que par rapport aux cyclomotoristes). Alors que la formation autrichienne se concentre sur la gestion des risques, la formation belge est essentiellement axée sur l'aptitude à la conduite. Nous ne savons donc pas clairement si nous observerions en Belgique une hausse encore plus accrue du risque en comparaison de l'Autriche.

# Les motards qui débutent précocement sont-ils au final des motards plus prudents ?

Un autre argument souvent avancé en faveur du permis A1 à l'âge de 16 ans est qu'un début précoce donnerait lieu à de meilleurs motards. L'on part du principe que plus l'on commence jeune, plus les aptitudes à la conduite sont développées. Pour étudier cela, nous avons interrogé 80 motards impliqués dans un accident, issus de la base de données allemande GIDAS, à propos de leur permis de conduire et d'autres accidents dans lesquels ils auraient été impliqués. Les motards qui ont commencé à conduire tôt (16 ou 17 ans), avaient eu un peu plus d'accidents que ceux qui avaient commencé plus tard mais les accidents étaient en moyenne un peu moins graves. Aucune des différences observées n'était significative. Il n'y avait pas de différence non plus au niveau de la culpabilité (en d'autres termes qui était déclaré responsable de l'accident). 54% des conducteurs précoces étaient déclarés responsables de l'accident, chez les débutants moins précoces, ils étaient 51%. Cette différence n'était pas non plus significative. En résumé, rien n'a montré que les motards qui débutaient à 16 ou 17 ans étaient de meilleurs motards que les autres.

## Une estimation pour la Belgique

Sur la base du développement observé en Autriche, nous avons effectué une estimation des conséquences qu'aurait une anticipation de l'accès au permis moto A1 (et ensuite aux permis A2 et A) en Belgique. La conclusion est qu'il y aurait une augmentation du nombre de victimes de la route. Nous sommes parvenus à cette estimation en raison de la forte hausse du risque du débutant chez les conducteurs novices de 16-17 ans (après 2013) en comparaison des débutants de 18-19 ans (avant 2013) en Autriche. Si nous partons du principe que les débutants belges connaissent le même risque accru, l'on pourrait alors s'attendre à ce qu'il y ait une hausse du nombre de blessés, voire de tués chez les motards de 16-17 ans. Pour les groupes d'âges plus élevés (18-19) et (20-21), nous nous attendons à un risque légèrement réduit et donc une légère baisse du nombre de blessés, qui ne peut toutefois pas compenser l'augmentation rencontrée chez les 16-17 ans.

La nature de l'ampleur des augmentations auxquelles l'on peut s'attendre dépend aussi de la popularité de la moto. Dans le premier scénario, l'on part du principe que le nombre total de permis ne change pas. Les partisans d'un abaissement de l'âge du début espèrent toutefois qu'un début à 16 ans rende la procédure de permis de conduire par étape plus attractive chez les jeunes. Dans le second scénario, nous estimons donc le nombre de victimes en cas de popularité grandissante.

### *Scénario 1 : popularité constante*

Augmentation annuelle de tués : 1 à 2

Augmentation annuelle de blessés : environ 400, dont 20 grièvement blessés.

### *Scénario 2 : La popularité de nouveau en hausse comme avant la réforme*

Augmentation annuelle de tués : 5 à 10

Augmentation annuelle de blessés : environ 1000, dont 50 blessés graves.

## Conclusion

L'introduction du permis moto A1 à 16 ans ne serait pas bénéfique pour la sécurité routière. Le risque d'accident pour les 16-17 ans titulaires d'un tel permis serait plus élevé que (1) le risque d'accident chez les motards de 18 ans (2) et que celui des cyclomotoristes de 16-17 ans. En Belgique, les risques sont déjà particulièrement élevés dans le groupe de débutants. Nous nous attendons chaque année à 1 à 2 tués de plus et à environ 400 blessés supplémentaires (dont 20 grièvement), *si la popularité* (mesurée par le nombre de permis) restait constante entre 2014 et 2017.

Il se pourrait toutefois que la moto soit plus populaire chez les jeunes disposant d'un modèle Early-Access model (A1 à partir de 16) que chez ceux disposant d'un modèle Late-Access (A1 à partir de 18 ans). C'est du moins ce qu'espèrent les partisans d'un permis à un âge précoce. Si la popularité augmente de nouveau comme avant la réforme du permis (2008-2011), il faut s'attendre alors chaque année à 5 à 10 tués de plus et à environ 1000 blessés de plus dont 50 grièvement).

Rien ne prouve qu'un début précoce de la conduite à moto soit bénéfique pour la sécurité routière, comme une baisse du nombre de victimes dans les autres modes de transport, une plus grande sécurité des conducteurs A1 par rapport aux cyclomoteurs grâce à une formation supplémentaire ou à une plus grande sécurité chez les motards plus âgés qui ont commencé à conduire tôt.