

RÉSOLUTION N° 40
CONCERNANT LES MESURES À PRENDRE POUR AMÉLIORER
LA CIRCULATION ROUTIÈRE DE NUIT

[CM(79)8]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Belgrade les 30 et 31 mai 1979,

AYANT PRIS connaissance avec un grand intérêt du résultat actuel des travaux poursuivis par l'OCDE en matière d'amélioration de la sécurité routière de nuit ;

CONSTATANT que ces travaux permettent dès à présent de préconiser des mesures dont on peut espérer qu'elles auront une incidence bénéfique sur l'amélioration recherchée ;

CONSIDÉRANT que le nombre d'accidents de la circulation de nuit est particulièrement élevé en fonction de la circulation ; que le nombre de personnes tuées dans des accidents de la circulation de nuit représente environ la moitié du total des tués dus aux accidents de la route dans la plupart des pays Membres du Nord et du Centre de l'Europe et que cette proportion varie entre 1/6 et 1/3 pour les pays riverains de la Méditerranée ;

CONSIDÉRANT que le taux de blessés ou de tués par véhicule-km de nuit peut atteindre ou dépasser le double du taux correspondant de jour ;

CONSIDÉRANT en particulier que :

- Les usagers de la route non protégés (piétons, deux roues) sont surreprésentés dans les accidents de nuit pour la plupart des pays.
- Le nombre d'accidents impliquant un seul véhicule est relativement élevé de nuit, en particulier sur les routes de rase campagne.
- Certains types particuliers d'accidents, tels que ceux dans lesquels l'alcool joue un rôle, se produisent en général plus fréquemment la nuit que le jour.

CONSIDÉRANT que la fréquence et la gravité des accidents de nuit sont influencés par de nombreux facteurs que l'on peut classer en :

Facteurs externes qui sont caractérisés par :

- L'absence de lumière naturelle (lumière du jour) qui réduit les capacités visuelles des usagers de la route.
- L'influence des facteurs météorologiques (tels que le brouillard, la pluie, la neige, le verglas) qui se fait sentir de manière différente de nuit.

Facteurs liés à la circulation tels que :

- L'intensité de la circulation (les heures de pointe peuvent être diurnes ou nocturnes selon le climat, la latitude et la saison ; d'un autre côté, la circulation est généralement faible tard dans la nuit).
- La composition de la circulation (véhicules utilisés, répartition de l'âge des usagers de la route, etc.) qui change la nuit par rapport au jour et de manière différente en zone urbaine ou rurale.
- Le taux d'occupation des véhicules qui est souvent plus élevé de nuit.

Facteurs liés au comportement tels que :

- L'alcool.
- La vitesse (les vitesses moyennes pratiquées de nuit tendent à être élevées de nuit et les excès de vitesse sont plus fréquents).
- La fatigue.
- Les déplacements (les destinations et les motifs de déplacements ne sont pas les mêmes de jour et de nuit ; ils sont souvent plus longs sur des itinéraires moins connus).

CONSIDÉRANT que la formation des conducteurs n'insiste pas assez sur les problèmes associés à la conduite nocturne ;

CONSIDÉRANT qu'il est possible de réduire les accidents de nuit par des mesures appropriées ;

RECOMMANDE l'adoption des mesures suivantes par les Etats membres :

1. Mesures visant à réduire les impacts des facteurs externes

- Lors de la construction de nouvelles routes ou de l'amélioration du réseau existant :
 - Mettre en place des installations de guidage routier telles que les marquages et les balisages (avec utilisation de matériaux visibles de nuit même par temps de pluie), des panneaux de signalisation rétro réfléchissants ou lumineux.

- Accorder la plus grande attention aux caractéristiques nocturnes des routes telles que le choix de revêtements, l'éclairage public particulièrement en zone urbaine au droit des passages pour piétons, sur les voies urbaines à grande circulation, dans certains carrefours ruraux et en tous autres points dangereux.
- Créer dans toute la mesure du possible des pistes ou des voies réservées aux bicyclettes et aux cyclomoteurs, et les prévoir dès la conception des infrastructures de transport.
- Encourager les piétons et les utilisateurs de véhicules à deux roues à se rendre visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réflectorisés.
- Prescrire, en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne sur la Circulation Routière, aux piétons de marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne et lorsque cette réglementation est déjà édictée, veiller à ce qu'elle soit respectée.
- Pour les bicyclettes et les cyclomoteurs, encourager l'équipement de dispositifs ayant pour objet d'améliorer la visibilité latérale (pneus rétro réfléchissants ; autres dispositifs) ainsi que la visibilité par l'arrière et par l'avant.
- Exiger un réglage convenable des feux de croisement, en assurer le contrôle à intervalle régulier, et exiger la propreté de l'ensemble des feux.
- Accélérer les travaux menés sur le plan international qui se rapportent à l'intérêt éventuel de l'utilisation des feux de croisement en agglomération.

2. Mesures visant à réduire les impacts des facteurs liés au comportement

- Envisager la possibilité d'accroître le contrôle des conducteurs sous l'effet de l'alcool, par exemple grâce à des larges programmes de dépistage effectués sur les routes.
- S'attacher à ce que soit correctement observée la réglementation des vitesses lors des déplacements nocturnes, par exemple, à l'aide d'une surveillance des vitesses partout où des vitesses excessives sont couramment relevées.
- Inclure dans les formations existantes des usagers de la route, qu'ils soient piétons ou conducteurs, les notions relatives aux accidents de nuit.
 - À l'école.
 - Au niveau de l'enseignement de la conduite, par une information approfondie sur les dangers inhérents à la circulation de nuit et des leçons données en situation de conduite de nuit.

Enfin, par des campagnes d'information centrées sur les thèmes appropriés, et notamment sur l'intérêt des conducteurs de faire vérifier, de temps en temps, leur vue du fait de la correspondance de certains défauts de la vision et de certaines conditions de l'éclairage.

MESURES A PRENDRE POUR AMELIORER LA CIRCULATION ROUTIERE DE NUIT

[CM(79)8]

PRÉSENTATION DES CONDITIONS D'ÉLABORATION DES PROPOSITIONS

L'importante proportion et la gravité des accidents nocturnes de la circulation routière retiennent l'attention du Conseil des Ministres depuis plusieurs années. Un premier rapport sur le sujet lui fut présenté lors de sa session de juin 1977 [document CM(77)6]. Ce rapport constatait toutefois qu'en l'état des connaissances, il n'était pas possible de définir les mesures précises qui seraient de nature à améliorer la sécurité nocturne de manière certaine et qu'il convenait de procéder à une étude complémentaire.

Compte tenu des études que l'OCDE a pu effectuer sur le sujet en cause, dans tous les compartiments complexes et divers qu'il présentait, il a été convenu que la Conférence se prononcerait sur les dispositions d'ordre politique à prendre à la lumière du résultat des travaux à caractère scientifique accomplis par l'OCDE.

Ces travaux ont été activement poursuivis et dès le printemps 1978, le Comité de direction pour la recherche routière de l'OCDE approuvait un rapport préliminaire donnant une liste de mesures qui lui paraissaient pouvoir être d'application immédiate.

Le rapport définitif sera disponible au printemps 1979.

On notera que, par ailleurs, la Prévention Routière Internationale (PRI) a émis, au cours de son assemblée générale du mois de mai 1978 à Lisbonne, un certain nombre de recommandations considérées par elle comme pouvant remédier à l'insécurité routière pendant la nuit.

Les approches ainsi effectuées ont permis au Comité des Suppléants, sur la base des appréciations du Comité de la Sécurité Routière, de considérer qu'il était possible d'en tirer des conclusions pertinentes et de les présenter aux Ministres sous la forme d'une résolution qui a tenu compte du fait que certaines mesures restent encore à explorer sur le plan de leur intérêt ou qu'elles soulèvent des réserves de la part de certaines délégations. La résolution se présente donc comme un énoncé des dispositions qui, dès à présent, pourraient trouver une acceptation générale et dont l'application pourrait s'avérer efficace.