

RÉSOLUTION N° 50 SUR LA SECURITE ROUTIÈRE DES ENFANTS

[CM(87) 131]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Madrid, les 26 et 27 mai 1987,

VU le rapport du Comité des Suppléants sur la sécurité des enfants ;

CONSIDÉRANT :

- Que la mort prématurée de jeunes usagers de la route doit être considérée, s'agissant d'enfants, comme particulièrement inadmissible.
- Que les accidents de la circulation sont la cause la plus fréquente des accidents mortels concernant les enfants de moins de 15 ans.
- Qu'il a adopté plusieurs Résolutions depuis 1975 afin de réduire la mortalité infantile dans les accidents de la route et que l'étude approfondie du Groupe d'experts scientifiques de l'OCDE sur la sécurité des enfants dans la circulation apporte des éléments d'analyse importants complétant les statistiques sur le nombre d'enfants tués ou blessés dans des accidents de la route.

RECOMMANDE aux pays Membres de la CEMT :

- D'accorder toute leur attention aux questions de sécurité dans la programmation des mesures relatives à l'environnement de la circulation, en particulier dans les zones d'habitation, en tenant compte du besoin inné de mouvement de l'enfant et d'aménager la circulation directe dans les zones d'habitation par des mesures d'ordre physique ou réglementaire.
- D'attacher une attention toute particulière, en dehors des zones d'habitation, au tracé et à la localisation des passages protégés utilisés par les enfants, tout particulièrement aux abords des écoles et dans les endroits où les enfants se mêlent au trafic.
- D'informer l'ensemble des conducteurs des difficultés que rencontrent les enfants dans la circulation et de leur demander de tenir compte des capacités et des incapacités spécifiques aux enfants.
- De fournir aux enfants des différentes classes d'âge une formation destinée à attirer leur attention sur les risques qui existent dans l'environnement dans lequel ils jouent et se déplacent.

- D'insister sur le rôle que les parents doivent jouer comme éducateurs de leurs enfants notamment avant l'âge scolaire et ainsi que sur l'exemple qu'ils doivent donner aux enfants et aux adolescents dans la circulation routière.
- D'informer les parents sur les risques dus au fait que les enfants s'introduisent de plus en plus jeunes dans la circulation comme cyclistes, voire comme conducteurs de cyclomoteurs légers.
- D'encourager la mise au point et l'utilisation de casques légers adaptés à la pratique de la bicyclette.
- D'inviter instamment les parents qui transportent à bord de leur véhicule des enfants ne pouvant utiliser de ceinture de sécurité, à utiliser des sièges adéquats pour enfants.

RAPPORT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ENFANTS

[CM(87)13]

I. VUE D'ENSEMBLE

La situation d'ensemble en matière de sécurité routière et les problèmes qu'elle implique ont été évoqués à plusieurs reprises dans des rapports précédents. Il est bon cependant de rappeler les faits principaux. Les résultats mentionnés dans le présent document ont été analysés en détail dans l'étude d'un Groupe d'experts scientifiques de l'OCDE sur la "Sécurité des enfants dans la circulation" (OCDE, avril 1983).

En guise d'introduction, il conviendra de citer en outre un rapport publié par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en 1981 et qui constate ce qui suit :

« Toute tentative de généralisation est sujette à erreur mais on peut dire, d'une manière générale, qu'entre le quart et la moitié des décès survenus en Europe dans la classe d'âge 1-14 ans sont dus à des accidents ; les accidents de la circulation représentent entre le tiers et la moitié de ce total et sont la cause la plus courante de décès par accident. »

Tout au long du 20ème siècle des progrès remarquables ont été accomplis en vue de réduire la mortalité globale et d'améliorer l'état sanitaire général des enfants, mais aucune amélioration du même ordre n'a été obtenue en ce qui concerne les décès d'enfants provoqués par des accidents de la circulation. En conséquence, les accidents de la circulation en tant que cause d'incapacités, d'infirmités ou de décès ont continué de progresser en valeur relative.

Lorsque l'on analyse les statistiques d'accidents, et même celles des pays Membres de la CEMT, il faut se souvenir que bien que les données soient théoriquement comparables, des différences considérables existent entre les pays du point de vue du taux de couverture et de la fiabilité de ces données. Les méthodes de collecte des statistiques diffèrent aussi notablement d'un pays à l'autre. Il existe également des différences en ce qui concerne la définition de certains types d'accidents et les procédures d'enregistrement. Par conséquent, les chiffres bruts disponibles, et les pourcentages calculés à partir d'eux, ne peuvent pas, en tant que tels, indiquer les causes profondes des accidents ; les évolutions sont néanmoins intéressantes.

Le terme "enfant" dans le présent document se rapporte à la classe d'âge de 0-14 ans, que l'on répartit souvent en trois sous-catégories : 0-4, 5-9 et 10-14 ans.

En 1986, l'OCDE a publié un autre rapport d'un Groupe d'experts sous le titre "Efficacité des programmes d'éducation à la sécurité routière". Ce rapport examine en détail ce que pouvait valoir l'enseignement de la sécurité routière en tant que mesure préventive contre les accidents. En dépit du fait

bien connu que les mesures tenant compte de la façon dont est conçu et organisé l'environnement de la circulation, à la fois au sens large et au sens étroit, sont les plus susceptibles d'assurer la sécurité des usagers de la route non protégés (notamment les enfants, les adolescents et les personnes âgées), le rapport donne une description détaillée des différents modes d'évaluation des mesures d'éducation à la sécurité routière. Le Groupe d'experts de l'OCDE a décidé de concentrer son attention sur les études relatives aux dispositions prises en matière d'enseignement de la sécurité routière à l'intention des jeunes usagers de la route non protégés, dans la classe d'âge allant jusqu'à 16 ans. Le rapport présente des recommandations importantes sur le plan de la méthodologie à ceux qui font de la recherche tant en ce qui concerne la mise au point des programmes que l'évaluation. Il est précisé aussi qu'il y a peu d'éléments nouveaux à ajouter aux recommandations publiées dans le rapport de l'OCDE de 1983 en ce qui concerne la sécurité routière des enfants.

II. STATISTIQUES D'ACCIDENTS SURVENUS A DES ENFANTS

Les principales statistiques ci-après mettent en évidence l'évolution de la situation de 1970 à 1979, telle qu'elle résulte de l'étude de l'OCDE publiée en 1983. Plus récemment, une mise à jour limitée des données a été effectuée à l'instigation du Comité de la Sécurité Routière de la CEMT. Les résultats, présentés entre parenthèses () dans le texte, reposent sur les données relatives à 1985 fournies par onze pays Membres de la CEMT (et particulièrement sept d'entre eux).

Évaluation globale

En 1979, les enfants de 0 à 14 ans constituaient en moyenne 23.2 pour cent de la population du groupe de pays étudiés (N = 16) (19.1 pour cent en 1985 pour dix pays) et comptaient en moyenne 8.4 pour cent du total des accidents mortels de la circulation (7.1 pour cent en 1985 pour dix pays).

La ventilation des décès d'enfants dus à des accidents de la route, en pourcentage du nombre total de tués dans de tels accidents, montre bien que ce sont les enfants de 0 à 4 ans qui sont les moins touchés (même situation en 1985). La ventilation correspondante des enfants blessés est pratiquement la même. C'est dans la classe d'âge 10-14 ans que l'on constate le plus grand nombre d'enfants blessés (situation inchangée en 1985 pour 8 pays).

La comparaison des chiffres relatifs aux enfants tués selon les diverses classes d'âge et de ceux relatifs à l'ensemble des décès d'enfants indique que, chez les enfants âgés de 5 à 14 ans, un décès sur quatre résulte d'un accident de la route. Ces résultats ressortent des statistiques nationales de 9 pays.

En ce qui concerne la ventilation par sexe, l'analyse de l'OCDE de 1983 indique un rapport de 1 à 3 du nombre de victimes du sexe féminin au nombre de victimes du sexe masculin, ce rapport étant d'environ 1 à 4 pour les cyclistes. Les données ci-dessus mises à jour par onze pays Membres de la CEMT pour 1985 montrent que les rapports ont changé : la proportion des filles et des garçons tués dans des accidents de la route est de 1 à 1.5. Dans le cas des cyclistes, il est de 1 à 2.1.

Enfants tués ou blessés en tant que piétons

Sur l'ensemble des accidents mortels survenus à des piétons, la classe d'âge 1-14 ans intervient pour 18 pour cent (15 pour cent en 1985 pour onze pays). C'est la classe d'âge 5-9 ans qui est relativement la plus touchée. C'est aussi cette même classe qui est la plus représentée en ce qui concerne le nombre des blessés.

Enfants tués ou blessés en tant que cyclistes

Les accidents mortels survenus à des enfants à bicyclette représentent 24 pour cent du total des accidents mortels survenus à des cyclistes (18 pour cent en 1985 pour onze pays). En 1985, dans onze pays Membres de la CEMT, 27 pour cent des cyclistes blessés étaient des enfants.

Comme l'on pouvait s'y attendre, c'est la classe d'âge 10-14 ans qui est la plus exposée à des risques d'accidents parmi les enfants, aussi bien dans les années 70 dans l'ensemble des pays Membres de l'OCDE qu'en 1985 dans onze pays Membres de la CEMT. La ventilation pour les blessés donne des résultats similaires.

Enfants tués ou blessés en tant que passagers d'une voiture

Il est évident que les enfants passagers d'une voiture ne sont pas les auteurs mais les victimes des accidents de la route. Les enfants tués ou blessés en voiture constituent en moyenne 35 pour cent des décès et 49.3 pour cent des blessés dans le total des enfants tués ou blessés dans des accidents de la route (28.2 pour cent et 28.4 pour cent respectivement en 1985 pour onze pays).

Les proportions de tués et de blessés sont en gros les mêmes pour les trois classes d'âges.

D'après le rapport de l'OCDE élaboré en 1983, il paraît évident que les accidents de circulation sont une cause vraiment beaucoup trop fréquente d'incapacités à long terme chez les enfants, en particulier en ce qui concerne les handicaps physiques.

Évolution du nombre d'enfants tués ou blessés entre 1976 et 1985

Conformément aux données mises à jour (voir tableau ci-après), on peut dire que la sécurité relative des enfants s'est améliorée plus vite que celle des adultes pendant la période indiquée ci-dessus.

Les enfants (0-14 ans) victimes d'accidents (morts et blessés)
(en pourcentage de l'ensemble des victimes d'accidents)

(données pour la période 1976-1985 relatives à 11 pays Membres de la CEMT)

Année	1976*	1977*	1978	1979*	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Catégorie										
Tués	9	7	9	8	7	7	7	7	7	7
Blessés	13	13	12	12	12	12	12	12	11	11
Tués en tant que piétons	18	18	17	16	15	15	15	15	14	15
Blessés en tant que piétons	40	40	41	37	36	36	35	35	35	34
Cyclistes tués	23	24	22	22	21	19	20	20	21	18
Cyclistes blessés	38	38	36	37	33	32	32	32	29	27

*Le pourcentage de cette année ne porte que sur 10 pays Membres.

L'évolution est plus favorable pour les piétons que pour les cyclistes, et, s'agissant des piétons, plus favorable pour les blessés que pour les tués. En ce qui concerne les cyclistes, le nombre de blessés a baissé nettement plus vite que celui des tués.

Dans l'ensemble, toutefois, le nombre d'enfants tués ou blessés reste tout à fait inacceptable.

III. RÉFÉRENCE AUX RÉSOLUTIONS ANTÉRIEURES DE LA CEMT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil des Ministres de la CEMT a approuvé plusieurs résolutions destinées à faire baisser le nombre d'accidents de la route mortels impliquant des enfants.

Résolution n° 33, adoptée en juin 1975

Sujet: Le problème du transport des enfants en bas âge sur les sièges avant des véhicules automobiles.

- Stipulations principales :
- Obligation -- à moins d'une raison valable de ne pas le faire -- de placer les enfants à l'arrière des véhicules à moteur.
 - Établissement de normes communes pour la construction et l'homologation d'équipements spéciaux pour les enfants transportés dans des véhicules à moteur.
 - Retrait du marché des sièges et autres équipements de sécurité pour enfants, manifestement inefficaces ou même dangereux.

Résolution n° 37, adoptée en juin 1978

- Sujet: La formation des conducteurs.
- Stipulations principales :
- Introduction d'un système global et cohérent de formation des conducteurs, l'objectif principal étant de faire en sorte que les nouveaux conducteurs adoptent un comportement conforme aux exigences de la sécurité routière.
 - Développement de l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles conformément aux recommandations des Conférences mixtes CEMT/Conseil de l'Europe.

Résolution n° 38, adoptée en juin 1978

- Sujet: Ceintures de sécurité.
- Stipulations principales :
- Équipement des véhicules neufs en ceintures de sécurité, de préférence à trois points d'ancrage aux sièges avant et arrière des véhicules.
 - Port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'intérieur comme à l'extérieur des zones d'habitation pour toutes les personnes dont l'âge, la taille et les conditions physiques le permettent.

Résolution n° 39, approuvée en 1979

- Sujet: La sécurité routière des enfants et des jeunes.
- Stipulations principales :
- Aménagement de l'environnement en fonction des capacités psychologiques et biologiques de l'enfant.
 - Rôle des parents dans la promotion de la sécurité des enfants.
 - Campagne de sécurité en faveur des enfants.

Résolution n° 44, adoptée en mai 1983

- Sujet: Développement de la sécurité des utilisateurs de bicyclettes.
- Stipulations principales :
- Séparation des types de trafic, notamment des bicyclettes et des véhicules à moteur, principalement par l'aménagement de pistes cyclables.
 - Campagnes nationales d'information destinées à rendre les automobilistes et les cyclistes conscients de la vulnérabilité des cyclistes et en vue de conseiller les cyclistes sur le comportement qu'ils doivent observer en conséquence.
 - Adoption de normes techniques pour les bicyclettes de manière à assurer un maximum de sécurité.
 - Pose obligatoire d'un ensemble-type de dispositifs réfléchissants sur les bicyclettes.

Résolution n° 51, adoptée en novembre 1984

- Sujet: Transports scolaires.
- Stipulations principales :
- Planification, organisation et financement des services de transports scolaires.
 - Mise au point dans les écoles de l'enseignement sur la sécurité routière, notamment celle des transports scolaires.
 - Vérification des qualifications et recyclage des conducteurs de véhicules servant aux transports scolaires.
 - Amélioration des dispositifs de sécurité aux arrêts de bus et dans leur voisinage.
 - Mise en place de moyens de surveillance aux arrêts de bus, près des écoles, et présence de surveillants à bord des véhicules.
 - Élaboration de statistiques sur les accidents d'enfants dans les transports scolaires.

Une nouvelle Résolution, destinée à l'amélioration des conditions de sécurité routière des enfants, compte tenu de la situation actuelle, est jointe au présent rapport pour approbation par le Conseil des Ministres.