



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS  
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT



**PRINCIPALES ACTIONS  
DE LA CEMT DANS LE DOMAINE  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**EDITION 1994**

## TABLE DES MATIÈRES

<i>Préface</i> .....	4
<b>1986</b>	
<b>Moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière</b> .....	7
Résolution n° 48.....	9
Rapport sur les moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière .....	11
<b>1987</b>	
<b>La sécurité routière des enfants</b> .....	76
Résolution n° 50.....	77
Rapport sur la sécurité routière des enfants .....	79
<b>1988</b>	
<b>Pose et port des ceintures de sécurité aux places arrières des véhicules automobiles et la sécurité du transport des enfants et des adultes</b> .....	86
Résolution n° 54.....	87
Rapport concernant la pose et le port des ceintures de sécurité aux places arrière des véhicules automobiles et la sécurité du transport des enfants et des adultes.....	89
<b>1989</b>	
<b>Sécurité Routière</b> .....	90
Résolution n° 55.....	91
<b>Publicité nuisible à la sécurité routière</b> .....	92
Résolution n° 56.....	92
Rapport sur la publicité nuisible à la sécurité routière .....	94

## 1991

<b>Amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées</b> .....	102
Résolution n° 91/3 .....	103
Rapport sur l'amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées .....	106

## 1992

<b>Évolution des politiques de sécurité routière</b> .....	129
Résolution n° 92/3 .....	130
Note de couverture relative à l'évolution des politiques de sécurité routière .....	132

## 1993

<b>Sécurité des poids lourds en circulation routière</b> .....	151
Résolution n° 93/4 .....	155
Rapport sur la sécurité des poids lourds en circulation routière.....	158
<b>Rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation</b> .....	195
Résolution n° 93/5 .....	195
Rapport sur le rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation .....	198

## PRÉFACE

L'année 1993 marque le quarantième anniversaire de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. En l'espace des quatre décennies, la CEMT a été constamment amenée à repenser ses activités pour tenir compte des changements profonds qui ont affecté le secteur des transports et qui ont pris une importance toute particulière avec l'ouverture des frontières entre l'Est et l'Ouest de l'Europe. Cette ouverture s'est directement reflétée dans la composition de la Conférence puisqu'elle comprend désormais trente pays membres au lieu des dix neuf pays traditionnels.

Depuis l'origine, la CEMT s'est attachée aux problèmes de la sécurité routière avec détermination. Pourtant, au début les difficultés étaient de taille : dans une Europe caractérisée par une très grande diversité de situations quant au taux de motorisation, au niveau du développement économique, aux traditions et aux mentalités, voire aux conditions météorologiques, et bien d'autres aspects, l'intérêt porté à des actions communes en faveur de la sécurité routière n'était pas ressenti partout de la même manière. Il s'y ajoute que globalement un long chemin d'apprentissage restait à parcourir.

Mais, malgré les diversités d'approche et de méthodes, un processus s'est déclenché progressivement favorisant l'échange d'informations et d'expériences, stimulant la recherche appliquée et aboutissant petit à petit à l'élaboration d'un certain nombre de mesures concrètes définies en commun et mises en oeuvre au fur et à mesure dans les différents pays Membres de la Conférence.

Il faut préciser, dans ce contexte, que la CEMT, n'étant pas une organisation supranationale, ne dispose pas de mécanismes de décision garantissant une application immédiate et directe des dispositions adoptées. Lorsque les Ministres des Transports, réunis en Conseil au sein de la Conférence, souscrivent à un projet de Résolution, ils prennent un engagement politique de réaliser les mesures proposées dans leurs pays respectifs. Compte tenu des voies institutionnelles propres à chacun des pays, la mise en oeuvre de ces mesures peut, par conséquent, prendre un certain temps, se heurter à des obstacles, voire nécessiter le recours à des variantes autour de la proposition initiale. Mais l'expérience a montré que même si cela exigeait parfois certains délais, les démarches appropriées ont en général été entreprises par les autorités nationales pour donner, au niveau de leur pays, une suite effective aux dispositions adoptées sous forme de Résolution dans le cadre de la CEMT. En outre, lorsqu'un pays n'est pas en mesure d'adhérer à une action commune au niveau européen, il peut formuler une réserve à l'égard de la disposition concernée. Cette possibilité est relativement peu utilisée dans le domaine de la sécurité routière ; en ce cas, elle s'explique essentiellement par des raisons tenant à la répartition des compétences à l'intérieur d'un pays donné.

Alors que les Résolutions de la CEMT dans le domaine de la sécurité routière avaient à l'origine plutôt un caractère d'orientation politique fixant davantage un objectif que les moyens

d'action correspondants, elles ont progressivement porté non seulement sur des mesures concrètes, mais plus encore sur celles d'entre elles qui se sont avérées comme particulièrement efficaces au regard de leurs effets pratiques. Un tournant dans ce sens peut être situé aux alentours de l'hiver 1972-73, qui -- par coïncidence peut-être ? -- a été également l'époque du premier choc pétrolier et, par conséquent, celle d'une prise de conscience générale à la fois par les responsables politiques et par l'opinion publique de tout ce qui concerne la circulation routière.

C'est ainsi qu'après avoir édicté, à ce moment-là, les premières grandes mesures législatives de portée nationale destinées à réduire le nombre des accidents de la route (port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque, limitation générale de vitesse sur routes et autoroutes, premières lois pénalisant l'alcoolémie au volant) et qui ont sensiblement contribué à renverser la courbe de croissance générale des accidents et des victimes, les experts de la CEMT se sont, dans un premier temps, attachés à compléter et affiner ces mesures, notamment en portant une attention toute particulière à des groupes cibles parmi les plus vulnérables. Mais ils se sont rapidement aperçus que pour être pleinement efficace, ces mesures de politique nationale et législative devait d'une part, reposer davantage sur la prise de conscience de la responsabilité de l'utilisateur, puisqu'il s'est avéré que le facteur humain constituait de loin l'élément contributif principal des accidents de la route et d'autre part, être progressivement intégrées à d'autres préoccupations liées aux transports routiers (mobilité des personnes/fluidité du trafic/protection de l'environnement). Cette nouvelle approche s'est accompagnée d'une décentralisation toujours plus poussée des actions, à tous les échelons de la hiérarchie administrative, du niveau national au niveau local, ainsi que de la mobilisation des partenaires privés de l'État (corps médical, entreprises, associations d'utilisateurs de la route, etc.). Cette collaboration entre partenaires publics et privés a favorisé l'établissement et la mise en oeuvre de programmes de sécurité routière concertés et reconnus par tous.

Nous constatons alors que, d'une politique nationale et législative, on est passé à une politique diversifiée, décentralisée et concertée impliquant l'ensemble des partenaires, chacun selon ses préoccupations et son niveau de responsabilités.

Cette nouvelle orientation des politiques de sécurité routière a permis le développement d'actions uniques de portée locale très limitée, certes, mais qui n'auraient jamais pu être imaginées ni menées au niveau national et dont la multiplication permet globalement un gain significatif. Elle a favorisé l'émergence d'idées originales : les initiatives et les propositions ne circulent plus uniquement du niveau national vers le niveau local, mais également en sens inverse.

On peut dire sans déformer la vérité que les travaux menés en coopération internationale dans le cadre de la CEMT et dont les résultats ont trouvé largement leur reflet dans les actions engagées sur le plan national, ont conduit à un ensemble de dispositifs notamment d'ordre réglementaire, que l'on peut considérer aujourd'hui comme l'acquis de la CEMT dans le domaine de la sécurité routière.

Le recueil des actions développées par la CEMT en matière de sécurité routière au cours de la dernière décennie fait l'objet de la présente publication. Elle constitue à la fois un rappel "anniversaire" des décisions politiques prises au niveau du continent européen pour la cause de la sécurité routière et une suite à une première publication , éditée en 1986 à l'occasion de l'année de la sécurité routière décrétée par les Communautés Européennes. Puisse le lecteur intéressé se faire une idée du chemin parcouru et des champs d'investigation qu'il reste à couvrir.

**MOYENS D'INFLÉCHIR LES COMPORTEMENTS HUMAINS  
POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**1986**

## **RÉSOLUTION N° 48 SUR LES MOYENS D'INFLÉCHIR LES COMPORTEMENTS HUMAINS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

[CM(86)16]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, les 20 et 21 novembre 1986 :

VU le rapport sur les moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière [document CM(86)15] ;

ESTIMANT que les Gouvernements doivent, malgré les progrès enregistrés au cours des dernières années, consentir des efforts soutenus pour marquer de nouveaux progrès dans leur lutte contre l'insécurité routière ;

CONVAINCU que les politiques de sécurité routière ne sauraient avoir d'effets importants et durables que dans le cadre de stratégies globales de prévention fondées sur l'amélioration simultanée des comportements des usagers, de la conception et de l'entretien des véhicules, de la qualité des infrastructures et de la modernisation des secours aux blessés ;

OBSERVANT toutefois, que les facteurs humains sont à l'origine de la grande majorité des accidents de la route et que, de la sorte, il convient, dans les années à venir de s'attacher prioritairement à agir sur les causes humaines de l'insécurité routière ;

INVITE LES PAYS MEMBRES :

1. A perfectionner leurs systèmes de recueil et de traitement des données des accidents et à approfondir les études, enquêtes et recherches, de manière à disposer d'éléments fiables de mesure de l'implication des facteurs humains dans la genèse des accidents de la route et à élaborer sur cette base les outils pertinents de prévention, de dissuasion et de répression susceptibles d'influer sur le comportement des usagers.
2. A mieux dégager de la sorte, l'importance des grands facteurs humains d'accidents tels que l'excès de vitesse, l'alcool au volant, les manoeuvres dangereuses et l'inobservation des feux de circulation et de la signalisation routière.
3. A appliquer, dans leur intégralité, ses recommandations antérieures en matière de limitation de la vitesse, de répression de la conduite sous l'influence de l'alcool, de port de la ceinture de sécurité et du casque de protection, dans le souci d'aboutir à un système d'obligation clair, cohérent et si possible harmonisé au niveau international.
4. A maintenir, afin d'obtenir un respect satisfaisant des règles de circulation routière, un niveau suffisant de contrôle routier en assurant une présence adéquate sur le réseau des

services chargés de la surveillance, y compris en-dehors des périodes de trafic dense ainsi que sur le réseau d'intérêt secondaire.

5. A faire en sorte que les services de surveillance soient dotés, dans la mesure du possible, d'appareils automatiques de constatation des infractions, notamment en matière d'excès de vitesse et de franchissement des feux rouges, ainsi que de dispositifs fiables pour détecter les conducteurs sous l'influence de l'alcool.
6. A veiller à ce que les sanctions encourues soient prononcées aussi rapidement que possible après la constatation des infractions et à ce que soient définies des procédures souples de répression des infractions de manière à désencombrer les tribunaux du traitement des infractions bénignes.
7. A recourir largement, en fonction des possibilités de la législation nationale, pour les infractions mettant directement en cause la sécurité d'autrui, aux sanctions les plus dissuasives telles que la suspension ou l'annulation du permis de conduire, la rétention provisoire de la carte grise ou l'immobilisation temporaire du véhicule.
8. A faire en sorte qu'une large publicité soit accordée aux opérations exemplaires de contrôle et de répression des comportements dangereux.
9. A perfectionner les systèmes d'éducation routière de manière à permettre une formation continue à la sécurité routière depuis le plus jeune âge jusqu'après l'obtention du permis de conduire.
10. A encourager un enseignement scolaire significatif des règles et comportements essentiels de sécurité routière incluant un minimum d'exercices pratiques.
11. A renforcer la qualité de l'apprentissage de la conduite dans les auto-écoles et le niveau de compétence des personnels chargés de l'enseignement de la conduite et de l'administration des examens du permis.
12. A examiner la possibilité de mettre en place des systèmes d'apprentissage progressif de la conduite, en particulier pour l'accès à la conduite des motocyclettes les plus puissantes, et à élaborer des mécanismes administratifs et pédagogiques de suivi de l'apprenti-conducteur ou du jeune conducteur.
13. A favoriser les initiatives visant au recyclage et au perfectionnement des conducteurs, en particulier des conducteurs s'étant rendus coupables d'infractions répétées.
14. A développer les campagnes d'information des usagers sur les risques majeurs et principales causes d'accidents et à favoriser une large diffusion de l'information, notamment auprès des collectivités locales, des associations de prévention, des établissements d'enseignement, des milieux médicaux et des organismes d'assurance, à

veiller en outre à ce que la mise en vigueur de réglementations nouvelles s'accompagne systématiquement d'un important effort d'information des usagers.

15. A encourager les contributions de tous ordres des organismes privés de prévention, de manière à accroître l'efficacité des actions publiques entreprises et, le cas échéant, à les aider à multiplier les initiatives de prévention, dans le cadre de leurs propres compétences.

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre le développement de la situation dans ce domaine particulièrement important concernant le rôle du comportement humain dans les accidents de la route et de faire rapport à nouveau, en temps utile, compte tenu de l'expérience acquise dans les divers pays membres.

# RAPPORT SUR LES MOYENS D'INFLÉCHIR LES COMPORTEMENTS HUMAINS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

[CM(86)15]

## RÉSUMÉS DES DIVERS CHAPITRES

### Chapitre I. Le problème sur le plan général et l'analyse des principales causes d'accidents

Les mesures relatives à la sécurité routière se subdivisent en trois grandes catégories : l'amélioration du comportement de l'usager de la route (par l'éducation, l'information, la réglementation, les contrôles et les sanctions), l'amélioration de la sécurité du véhicule et le renforcement de la sécurité des infrastructures routières. Toutes ces mesures contribuent, chacune à leur manière, à réduire le nombre des accidents et des victimes. Leur efficacité à cet égard dépend des principaux facteurs responsables des accidents. Le chapitre I donne une vue d'ensemble sur les moyens permettant de déterminer les grandes caractéristiques, par pays, des accidents de la route et décrit les facteurs à prendre en compte quand on envisage des mesures correctrices.

**L'analyse des statistiques** nationales des accidents de la circulation permet d'examiner les grandes catégories de problèmes : le lieu et le moment de l'accident, les usagers en cause, les circonstances de l'accident. Toutefois, les comparaisons à l'échelle internationale sont compliquées par les différences existant entre les systèmes d'enregistrement, les définitions applicables aux personnes blessées et tuées et les données complémentaires -- le kilométrage parcouru par le véhicule par exemple. Dans un pays donné, les taux d'accidents sont plus révélateurs que les totaux agrégés, en particulier le nombre d'accidents faisant des victimes par kilomètre de trajet parcouru ou par habitant. Les tendances observées dans le temps peuvent aussi servir à évaluer les effets de mesures spécifiques, comme le port de la ceinture de sécurité. Mais de telles données ne peuvent être actuellement assemblées sur une base exactement équivalente dans tous les pays de la CEMT, et il est nécessaire de construire un tableau d'ensemble à partir des données disponibles pour chaque pays. Une caractéristique commune qui apparaît invariablement est le problème des usagers de la route vulnérables : les piétons et les cyclistes.

Une étude effectuée au Royaume-Uni dans les années 70 et au début des années 80 a fourni de précieux éclaircissements sur les **principaux facteurs responsables des accidents**. Les résultats de cette étude ont montré que les facteurs humains ont contribué à environ 95 pour cent des accidents, les facteurs relatifs à l'environnement routier à environ 20-30 pour cent et les facteurs relatifs au véhicule à 5-10 pour cent. Les résultats obtenus pour l'Allemagne, la France et la Suisse font apparaître plusieurs traits communs à cet égard. Néanmoins, il faut interpréter avec prudence ce type de facteurs responsables des accidents. Il y a de nombreuses interactions :

par exemple, le comportement des individus est lui même très influencé par le tracé de la route et l'environnement.

De plus, les mesures visant à améliorer la sécurité routière doivent **prendre en considération la manière dont un facteur particulier est susceptible d'être influencé** et modifié. En général, les changements apportés au tracé de la route --"les techniques de la sécurité"-- ont un effet plus immédiat et quantifiable sur les accidents que les tentatives faites pour changer le comportement des individus par de la publicité. De façon analogue, la formation des conducteurs ne peut jamais leur donner les moyens de parer à toutes les éventualités, ni leur donner les compétences nécessaires pour éviter une situation délicate ; il est sans doute plus facile de construire la route de manière à éviter que ne se produise une telle situation. De même, les résultats obtenus dans le passé à l'échelle nationale limitent les progrès réalisables à l'avenir : si les taux de port de la ceinture de sécurité sont déjà élevés dans un pays, les mesures supplémentaires produiront des résultats moindres. Les gains potentiels à long terme provenant de changements de comportement peuvent toutefois être considérables.

**La conduite sous l'influence de l'alcool** est l'un des principaux problèmes qui ressort des statistiques de la plupart des pays sur les accidents. Presque partout, l'alcool est un élément étroitement lié aux habitudes sociales de consommation et les mesures visant à réduire les accidents causés par l'alcool ne pourront aboutir que dans la mesure où elles en tiendront réellement compte. L'application réelle de la réglementation peut conforter l'existence de comportements acceptables, mais ne suffit vraisemblablement pas pour créer de tels comportements. Deux approches peuvent être suivies : dissuader la personne qui se trouve sous l'influence de l'alcool de conduire, et empêcher ou dissuader le conducteur d'absorber de l'alcool avant de prendre le volant. On peut en outre renforcer l'efficacité de l'application de ces mesures en accroissant le risque perçu d'être pris en infraction, en lançant des campagnes publicitaires, en modifiant la nature des contrôles et en modernisant les systèmes policiers et judiciaires à l'aide de moyens administratifs et techniques -- par exemple, en remplaçant l'analyse de sang par l'analyse de l'air expiré au moyen d'appareils électroniques fiables.

## **Chapitre II. L'éducation routière**

C'est parmi les enfants, les adolescents et les jeunes conducteurs que l'on observe les problèmes de sécurité routière les plus graves en Europe. L'éducation routière est l'une des nombreuses actions à mener pour améliorer la sécurité routière parmi ces groupes.

Le chapitre II démontre la nécessité de mesures destinées à faire face aux problèmes de sécurité routière auxquels sont confrontés les jeunes. Les informations rassemblées auprès de nombreux pays montrent que l'éducation routière peut constituer une approche efficace. Ce type d'action ne peut toutefois avoir des effets que si l'on se concentre sur les problèmes les plus importants de sécurité routière.

Il conviendrait de développer au niveau central ou local **un programme ambitieux**

**d'éducation** pour donner aux parents, au personnel d'encadrement préscolaire et aux enseignants la motivation de promouvoir la sécurité routière auprès des enfants et adolescents.

La formation des conducteurs doit être revue afin d'améliorer les attitudes et les comportements des jeunes motocyclistes et conducteurs d'automobiles à l'égard d'importantes questions de sécurité routière.

Aujourd'hui, les parents comme les écoles, assurent une certaine éducation en matière de sécurité routière. Des matériaux pédagogiques contenant des suggestions de programme sont déjà disponibles. Le domaine qui appelle le plus d'améliorations est celui de l'information et de l'éducation des parents et des enseignants par les différentes autorités et organisations. Ces actions doivent être dirigées de façon beaucoup plus nette vers la **motivation de ceux qui sont chargés d'éduquer** les enfants et les adolescents.

On trouvera dans le chapitre II une description détaillée de deux **modèles d'éducation routière** des enfants et adolescents.

Le premier modèle, précédemment présenté à la Conférence organisée conjointement par la CEMT et le Conseil de l'Europe sur la formation des enfants et des adolescents face à la sécurité routière vise à améliorer le comportement des enfants dans la circulation, grâce à une action de formation.

Le deuxième modèle montre comment un programme intégré d'éducation routière peut influencer sur la conception de l'environnement routier, la régulation du trafic et le champ de déplacement des enfants, tout en améliorant le comportement de ces derniers et leur utilisation d'équipements de protection.

Il est nécessaire d'améliorer **la formation des conducteurs** de manière à influencer à la fois sur leurs attitudes et sur leurs comportements.

Les attitudes des futurs motocyclistes et conducteurs d'automobiles peuvent être améliorées, si tous sont tenus de suivre une formation pour obtenir un permis de conduire. Les programmes de formation doivent avoir pour objectifs d'améliorer les attitudes à l'égard de la consommation d'alcool avant la conduite, du respect des limitations de vitesse et de la prise en considération des usagers de la route non protégés.

Il convient d'améliorer le comportement des conducteurs débutants dans la circulation. La formation doit être **davantage axée sur la sécurité**, ce qui pour de nombreux pays signifie une plus grande pratique de la conduite de nuit et sur routes glissantes.

Une mesure susceptible d'améliorer la sécurité routière parmi les conducteurs débutants consiste à imposer à ces derniers certaines restrictions, pour une durée limitée. Plusieurs pays expérimentent ce type de mesures.

Il apparaît de bon sens de donner aux conducteurs ayant obtenu depuis peu leur permis de conduire des **informations sur des questions vitales** de sécurité routière. Entre 18 et 24 ans, ceux-ci devraient être informés en permanence par les autorités et organisations intéressées.

Plusieurs pays proposent aux conducteurs débutants, sous une forme ou une autre, des programmes facultatifs voire obligatoires, de **formation complémentaire** à la conduite, ce qui peut être un moyen de renforcer la sécurité routière parmi ce groupe d'âge.

### **Chapitre III. Information du public**

La sensibilisation du public par des campagnes d'information constitue dans tous les pays un élément essentiel de la politique de sécurité routière. Les **formes d'organisation** ainsi que les modalités de mise en oeuvre de ces campagnes sont cependant ajustées aux besoins spécifiques de chaque pays. On reconnaît apparemment partout la nécessité de l'existence d'une organisation centrale à compétence nationale, responsable des stratégies à long terme de sensibilisation du public, alors que l'action même d'information tend à être décentralisée. Le financement de cette action doit également être assuré. A cet égard, il importe de veiller à l'intégration des intérêts privés et commerciaux.

L'information en matière de sécurité routière est destinée dans la plupart des cas aux usagers des transports. Les campagnes s'appuient comme support en premier lieu sur des brochures et affiches s'adressant à un certain groupe-cible. Il paraît nécessaire d'améliorer globalement l'exploitation, pour les besoins de l'information du public, des connaissances scientifiques.

L'examen des données communiquées par les pays révèle un certain degré de concordance concernant les **thèmes des campagnes** : ceinture de sécurité, visibilité, vitesse et alcool constituent dans de nombreux pays les principaux points sur lesquels se concentre l'action menée dans le domaine de l'information du public. Toutefois, il apparaît qu'il est souvent bien difficile d'évaluer les résultats de ces campagnes. A cet effet, il semble hautement souhaitable de développer sur ce point les échanges internationaux.

### **Chapitre IV. Surveillance et sanctions**

La sécurité sur les routes ne peut être assurée que si la surveillance et le contrôle de la circulation sont **maintenus à un niveau raisonnable**.

A côté de leur mission de répression, les services de surveillance ont aussi un **rôle préventif** important.

L'efficacité des services de surveillance est fonction des **moyens mis à leur disposition** et de leur organisation, qui varie de pays à pays selon les structures politiques.

Les sanctions (amende, emprisonnement, retrait ou annulation du permis de conduire, etc.) ne sont efficaces que si elles **interviennent rapidement** après l'infraction. Elles doivent aussi être proportionnelles à la gravité de la faute.

Pour atteindre ce but, plusieurs pays recourent à **de nouvelles techniques** telles que la dépenalisation de certaines infractions, le fichier central des infractions et le permis de conduire par points.

## **Chapitre V. Le rôle des partenaires de l'État**

Dans de nombreux pays, l'essentiel de l'action de sécurité routière repose trop souvent sur l'intervention des seuls États ou, en particulier dans les pays fédéraux, des collectivités territoriales, c'est-à-dire de toute façon, de la puissance publique. Or, il devient évident que la plupart du temps, l'État central a tout intérêt, pour accroître **l'efficacité globale** de l'action collective de sécurité routière, à s'adjoindre les concours de l'ensemble des partenaires privés, qui constituent autant de **relais et de soutiens** pour une meilleure diffusion des messages de sécurité.

Ces partenaires sont, prioritairement, les mass media, les constructeurs et importateurs, les compagnies d'assurance automobile, les groupements d'usagers, le corps médical, les entreprises et les conseils consultatifs mixtes.

**Des appuis précieux** peuvent être trouvés du côté de ces partenaires pour l'amélioration du comportement des usagers, en particulier dans les domaines de l'information, de la sensibilisation, de l'éducation, de la collecte des données et de la recherche.

Globalement, on peut estimer que la part prise par l'ensemble de ces intervenants privés ou parapublics pourrait être sensiblement augmentée dans de nombreux pays d'Europe, quitte à ce que les États les aident à cet effet.

La tendance semble d'ailleurs aller dans ce sens depuis quelques années dans certains pays. En tout état de cause, il est clair que l'action pour l'amélioration des comportements doit être faite **au plus près des usagers eux-mêmes**, donc, par le canal de l'ensemble de ces organismes, souvent plus proches, psychologiquement et géographiquement, des citoyens eux-mêmes.

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	18
<i>Chapitre I. LE PROBLÈME SUR LE PLAN GÉNÉRAL ET L'ANALYSE DES PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENTS</i> .....	20
1. Approches possibles en vue d'améliorer la sécurité routière .....	20
2. Analyse statistique des accidents de la route.....	20
2.1 Typologie des accidents .....	20
2.2 Tendances.....	21
2.3 Principales causes d'accidents.....	22
3. La difficulté de mesures correctrices.....	23
3.1 La recherche des moyens permettant d'agir sur les comportements.....	23
3.2 Un cas particulièrement préoccupant ; la conduite sous l'influence de l'alcool.....	24
3.3 Médicaments et drogues .....	25
4. Conclusions .....	25
<i>Chapitre II. L'ÉDUCATION ROUTIÈRE</i> .....	33
1. Introduction .....	33
1.1 Définition de l'expression "éducation routière" .....	33
1.2 Résolutions et recommandations de la CEMT et études de l'OCDE.....	33
2. Exposé des problèmes.....	34
2.1 Généralités.....	34
2.2 Enfants de 0 à 14 ans.....	35
2.3 Adolescents de 15 à 17 ans .....	37
2.4 Jeunes usagers de 18 à 24 ans.....	37

3.	L'éducation routière au foyer, en milieu préscolaire et à l'école.....	38
3.1	Situation actuelle en Europe .....	38
3.2	Ressources .....	39
3.3	Stratégie .....	40
3.4	Objectifs et moyens.....	41
3.5	Orientations de l'éducation routière.....	41
4.	Formation des conducteurs et préparation au permis de conduire .....	42
4.1	Situation actuelle en Europe .....	42
4.2	Mesures .....	45
5.	Conclusions .....	45
 <i>Chapitre III. L'INFORMATION DU PUBLIC.....</i>		<i>47</i>
1.	Organisation des activités relevant de l'information du public.....	47
2.	Stratégies et moyens d'information du public .....	48
3.	Principaux thèmes donnant lieu à des campagnes d'information .....	49
4.	Conclusions .....	55
 <i>Chapitre IV. SURVEILLANCE ET SANCTIONS.....</i>		<i>56</i>
1.	Surveillance et contrôle.....	56
2.	Sanctions .....	57
3.	Conclusions .....	59
 <i>Chapitre V. LE RÔLE DES PARTENAIRES DE L'ÉTAT.....</i>		<i>60</i>
1.	Le rôle global des partenaires de l'État .....	61
2.	La contribution des mass media.....	62
3.	Le rôle des constructeurs et des importateurs .....	64
4.	La contribution du système d'assurance automobile .....	65
5.	La contribution des groupements d'usagers et associations de prévention.....	65
6.	La contribution du corps médical .....	67
7.	Contribution des entreprises .....	67
8.	Expériences de conseils consultatifs mixtes.....	68
9.	Conclusions .....	70
 <i>Annexe.....</i>		<i>71</i>

## INTRODUCTION

Dès le début de son action en faveur de la sécurité routière, la CEMT s'est attachée à de nombreux aspects liés au comportement de l'homme dans toute sa diversité en tant qu'usager de la route. Ainsi, les Ministres des Transports, réunis au sein de la Conférence, ont déjà adopté un bon nombre de Résolutions destinées à faire progresser dans les pays membres l'oeuvre complexe visant à inciter les usagers à se comporter d'une manière plus sûre dans la circulation routière. Dans le contexte de ces travaux, un accent particulier a été mis sur la formation des enfants et des adolescents considérée alors comme une action d'importance primordiale en la matière.

Une analyse des facteurs contributifs aux accidents de la route met clairement en évidence le rôle prépondérant joué par le facteur humain. En conséquence, c'est là une caractéristique essentielle de l'insécurité routière, renforcée encore dans son importance relative par les progrès sensibles réalisés au cours du passé récent dans les autres domaines d'intervention qui sont -- selon un schéma classique -- l'aménagement du réseau routier (y compris la gestion de la circulation routière) et l'amélioration de la sécurité active et passive des véhicules.

Il est vrai que les types de comportement peuvent être influencés de façon indirecte, comme par exemple par des changements physiques apportés à la route ou à son environnement. Cependant cette approche, tout en pouvant obtenir des résultats très bénéfiques, ne semble adéquate que dans des circonstances très limitées. Le besoin d'améliorer le comportement de manière directe visant l'usager de la route lui-même, correspond donc à une nécessité fondamentale, quelle qu'en soit l'action menée dans d'autres domaines.

Cette constatation étant faite, le Comité de la Sécurité Routière a estimé opportun d'élaborer un rapport d'ensemble traitant des divers aspects liés au facteur humain dans les accidents de la route. Vu l'importance du sujet, il a voulu ainsi offrir la possibilité à la CEMT de présenter une contribution à l'année de la sécurité routière telle qu'elle a été proclamée pour 1986 par les Communautés Européennes.

Le rapport a été élaboré sur base des contributions fournies par plusieurs délégations.

Le chapitre I, préparé par les soins de la délégation britannique, traite du problème sur le plan général et procède à une analyse des principales causes d'accidents. Il porte par ailleurs sur le problème particulièrement préoccupant de l'alcool au volant dont les éléments ont été fournis par la délégation néerlandaise.

Le chapitre II, préparé par les soins de la délégation suédoise, traite du vaste domaine de l'éducation routière.

Le chapitre III ayant pour objet l'information du public a été fourni par la délégation

allemande.

Le chapitre IV, traitant des mesures de surveillance et de sanctions, est basé sur une contribution de la délégation belge.

Enfin, le chapitre V analysant le rôle des partenaires de l'État a été préparé par la délégation française.

Un petit Groupe de rédaction a eu pour charge de coordonner et d'harmoniser la présentation des différentes contributions qui ont été, dans la plupart des cas, élaborées sur base de renseignements recueillis de la part des divers pays membres.

Enfin, une synthèse des principales conclusions opérationnelles est présentée sous forme d'un projet de Résolution soumis à l'approbation du Conseil des Ministres.

## **LE PROBLÈME SUR LE PLAN GÉNÉRAL ET L'ANALYSE DES PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENTS**

### **1. Approches possibles en vue d'améliorer la sécurité routière**

Le problème de l'amélioration de la sécurité routière comporte de nombreux aspects. On peut les répartir en trois catégories :

- amélioration du comportement de **l'utilisateur de la route** : par l'éducation, l'information, la réglementation, les contrôles et les sanctions ;
- amélioration de la sécurité du **véhicule** : par des mesures au niveau de la conception, de l'entretien et du contrôle du véhicule ;
- renforcement de la sécurité des **infrastructures routières** : notamment, par une approche intégrant la sécurité à la conception, à la modernisation et à l'entretien du réseau.

Ces différentes approches contribuent, chacune à leur manière, à réduire le nombre des accidents et des victimes.

### **2. Analyse statistique des accidents de la route**

#### **2.1 Typologie des accidents**

L'analyse des statistiques nationales des accidents de la circulation permet d'examiner les principaux problèmes et de déterminer **qui** sont les usagers en cause (catégorie et âge de l'utilisateur de la route), **le lieu** de l'accident (zone urbaine ou rurale, type de voie), **le moment** de l'accident (de jour ou de nuit) et **les circonstances** dans lesquelles il s'est produit. Selon les pays, il est plus ou moins aisé de déterminer les facteurs responsables des accidents au moyen des statistiques nationales. Il existe des différences dans les systèmes d'enregistrement des accidents, dans les définitions applicables aux personnes blessées et tuées et en ce qui concerne la possibilité d'obtenir des données complémentaires -- sur le kilométrage parcouru par le véhicule, par exemple. On ne peut donc faire une ventilation détaillée pour les pays membres pris dans leur ensemble.

Toutefois, la plupart des accidents dans les pays membres de la CEMT se répartissent en fonction des paramètres suivants :

- si les accidents à l'extérieur des localités sont moins nombreux, ils sont en moyenne plus dangereux qu'à l'intérieur des localités ;
- le réseau principal, et en particulier les autoroutes, est, au kilomètre parcouru, beaucoup plus sûr que le réseau d'intérêt secondaire ;
- les accidents sont beaucoup plus graves lorsqu'ils se produisent la nuit ;
- les catégories d'usagers les plus vulnérables sont essentiellement les piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes ;
- les jeunes conducteurs débutants sont anormalement impliqués dans les accidents de la route.

Les statistiques générales ne peuvent donner que des orientations d'ensemble en la matière. Le risque d'accident peut être quantifié en reliant le nombre d'accidents à un indice du risque encouru : distance parcourue par le véhicule, longueur du réseau, population, zone bâtie ou non. On trouvera, par exemple, au tableau 1, le nombre de décès par tête d'habitant pour différents pays et catégories d'usagers de la route. Ce tableau fait également apparaître dans quelle mesure les usagers de la route "vulnérables" constituent un problème pour chaque pays. Le tableau 2 donne par ailleurs des exemples de nombre de victimes par kilomètre parcouru pour plusieurs pays de la CEMT. Ainsi, bien que la position respective de chaque pays résulte du nombre brut d'accidents, ce sont bien les taux qui mettent en évidence la véritable gravité du problème.

## **2.2 Tendances**

Aussi bien le nombre que le taux de victimes évoluent dans le temps en fonction des changements dans les structures de déplacement et dans les risques d'accidents. L'analyse des tendances en la matière peut permettre de déterminer les effets de mesures spécifiques telles que, par exemple :

- l'introduction d'une réglementation relative à l'alcool au volant ;
- le port de la ceinture de sécurité en voiture ;
- le port du casque pour les usagers des deux-roues à moteur.

Les tendances à long terme relatives à l'utilisation des véhicules modifient également la structure des accidents -- par exemple, l'utilisation de plus en plus répandue au cours des années récentes des cycles et motocycles dans certains pays a provoqué une augmentation du nombre des victimes mais non des taux au kilomètre.

### 2.3 Principales causes d'accidents

A titre d'exemple, la part relative imputable aux insuffisances du réseau routier, aux défauts techniques des véhicules et aux défaillances humaines a été évaluée dans une grande étude faite au Royaume-Uni par le "Transport and Road Research Laboratory" au début des années 70. Les résultats globaux obtenus sont encore d'actualité bien qu'une étude plus récente, effectuée entre 1978 et 1981, fasse apparaître quelques différences de détail.

D'après ces études, les principaux facteurs responsables des accidents sont résumés au tableau 3a. Les statistiques d'accidents de la Suisse, de la France et de l'Allemagne, permettant une ventilation similaire des facteurs, on trouvera les chiffres correspondants sur les tableaux 3. Pour le Royaume-Uni, les facteurs humains, dans leur ensemble, expliquent 84 pour cent des accidents, les facteurs routiers liés à la route et à son environnement 13 pour cent et les facteurs relatifs au véhicule, 3 pour cent. Les statistiques suisses font apparaître des résultats similaires avec respectivement 96 pour cent, 3 pour cent et 1 pour cent. Les erreurs humaines individuelles sont présentées sur le tableau par ordre de fréquence décroissante. Les habitudes de conduite arrivent en tête, la plus grande partie des erreurs étant dues à des fautes de manoeuvre et seulement un très faible pourcentage à un comportement agressif ou irresponsable. En deuxième position, on trouve les erreurs de perception et en troisième, l'état physique du conducteur. Les moyens de faire baisser le nombre d'accidents sont beaucoup moins évidents pour les deux premières catégories que pour la dernière. En outre, il est beaucoup plus délicat d'influencer les comportements que de corriger les défauts de la route ou du véhicule. De plus, les interactions entre ces différents éléments sont importantes. Un exemple de ces interactions est présenté pour le Royaume-Uni au tableau 4.

Le facteur humain reste donc de loin la cause la plus importante des accidents de circulation et en particulier :

- vitesse non adaptée aux conditions de circulation ;
- refus de priorité ;
- dépassement imprudent ou insuffisance des distances entre véhicules ;
- diverses erreurs de perception ou de jugement ;
- l'alcool au volant ;
- incompétence ou inaptitude du conducteur.

Le mauvais état de la route comme les défauts des véhicules sont des facteurs proportionnellement moins importants ; on constate qu'il y a en particulier peu d'accidents dus à un mauvais tracé de la route, à une signalisation, un éclairage et un marquage inadéquats ou au mauvais état du système de freins.

On ne peut procéder à une analyse du même type pour les pays pris dans leur ensemble mais il paraît raisonnable de supposer qu'ils ont en commun certaines caractéristiques. Le tableau 3b fait apparaître pour la France et l'Allemagne une structure analytique similaire des accidents.

Toutefois, les chiffres relatifs aux facteurs responsables d'accidents peuvent être trompeurs s'ils ne sont pas accompagnés de précisions complémentaires. Il serait trop facile de conclure que tous les efforts de prévention doivent être consacrés aux moyens permettant d'influencer directement le comportement des individus, sans qu'il soit tenu compte des circonstances particulières des accidents, de la multiplication des facteurs qui jouent un rôle en la matière et des chances de succès des mesures adoptées.

### **3. La difficulté de mesures correctrices**

#### ***3.1 La recherche des moyens permettant d'agir sur les comportements***

Lorsque l'on étudie les mesures correctrices propres à réduire le nombre d'accidents, on ne doit pas oublier que le remède le plus efficace en ce domaine n'est pas nécessairement directement lié à la "cause" principale de l'accident et peut même concerner d'autres catégories de routes, de véhicules ou d'usagers de la route. Cela est particulièrement évident dans le cas d'accidents dans lesquels l'usager s'est avéré incapable d'analyser tous les éléments de l'environnement routier. S'il est vrai que nombre d'accidents sont dus essentiellement à l'incompétence ou l'inaptitude du conducteur, il est souvent moins coûteux, plus facile et, l'expérience le montre, plus efficace, de procéder à des améliorations techniques du réseau routier. Former un conducteur en vue de lui permettre d'acquérir le niveau de compétence nécessaire pour faire face à toutes les situations possibles est une tâche fort difficile. En outre, même dans des situations où l'on peut estimer que la cause unique de l'accident est due à une erreur humaine ou à l'état physique du conducteur, il peut être plus facile d'influencer le comportement des individus par des moyens techniques que par l'enseignement ou la répression des infractions.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas continuer de rechercher des moyens permettant d'influencer le comportement des individus dans un cadre donné. Bien que ce soit là le domaine où il est le plus difficile d'appliquer des mesures de sécurité, les résultats peuvent être spectaculaires en cas de réussite. Selon les pays, il est plus ou moins possible de prendre, sur la base des statistiques d'accidents, des mesures visant à modifier en ce sens les comportements. Si le pourcentage des porteurs de ceinture de sécurité est faible, des mesures efficaces en vue de l'augmenter auront probablement pour effet une réduction considérable du nombre de décès et de blessés graves ; par contre, si ce pourcentage est déjà élevé, les possibilités d'obtenir de nouvelles réductions par des mesures de ce genre seront limitées.

Les possibilités de réductions des taux de victimes dépendent donc en grande partie de ce qui a déjà été fait.

### ***3.2 Un cas particulièrement préoccupant : la conduite sous l'influence de l'alcool***

L'alcool au volant constitue un problème particulièrement préoccupant dans tous les pays membres. C'est donc là une question d'intérêt général, sur laquelle la CEMT s'est déjà penchée à plusieurs reprises<sup>1</sup>.

La conduite sous l'influence de l'alcool est étroitement liée aux habitudes sociales de consommation.

En ce qui concerne les mesures à prendre, deux approches peuvent être adoptées au niveau global :

- empêcher qu'une personne qui se trouve sous l'influence d'alcool conduise une voiture ;
- éviter ou empêcher que la personne qui doit conduire une voiture absorbe de l'alcool auparavant.

On peut citer comme exemples de la première approche : la fourniture de moyens de transport de substitution -- par exemple, transports publics à bon marché ou arrangements spéciaux par taxi -- les incitations destinées à développer l'adoption de dispositifs empêchant la mise en marche du véhicule en cas d'imprégnation alcoolique du conducteur. On peut citer comme exemples de la deuxième approche : la réglementation sur le contrôle des taux d'alcoolémie ; les campagnes d'information du public ; l'introduction dans les programmes scolaires, à l'Université et dans les auto-écoles de cours sur les dangers de la conduite en état d'ébriété ; les incitations visant à introduire des clauses plus sévères dans les contrats d'assurance automobile.

Il existe de larges possibilités de renforcement de l'efficacité des mesures existantes. Les contrôles de police destinés à faire observer la réglementation en vigueur pourraient être renforcés de manière à accroître le risque d'être pris en infraction. La perception de ce risque pourrait être encore accentuée par une publicité adéquate et des changements périodiques dans les pratiques de contrôle. Le nombre de récidivistes peut également être réduit par des programmes d'enseignement et d'information à leur intention.

Le contrôle de l'alcoolémie par analyse de sang est une procédure complexe, coûteuse et qui prend du temps. Son remplacement, en tant que preuve juridique, par l'analyse de l'air expiré au moyen d'appareils électroniques fiables constitue une méthode bien plus rapide et pourrait améliorer considérablement les contrôles actuels. L'Australie, le Canada, l'Espagne, l'Irlande du Nord et les États-Unis utilisent ce type d'appareil depuis quelques années ; une réglementation en ce sens est entrée en vigueur en 1983 au Royaume-Uni et en 1986 en Autriche ; la France a pris depuis quelque temps des dispositions du même ordre et une réglementation devrait entrer en vigueur à ce sujet aux Pays-Bas en 1987.

Une information sur les risques encourus par les piétons ayant absorbé de l'alcool pourrait également contribuer à renforcer l'effet des campagnes publicitaires sur le danger de circuler en état d'imprégnation alcoolique.

### **3.3 Médicaments et drogues**

Un autre problème qui, par de nombreux points, est lié à celui de la conduite en état d'imprégnation alcoolique concerne les effets de l'absorption de produits pharmaceutiques, à la fois médicaments et narcotiques ainsi que des drogues. On ignore encore très largement actuellement l'importance de la relation existant entre l'absorption de médicaments (pris quelquefois en même temps que de l'alcool) et les accidents de circulation ; des recherches sont nécessaires pour quantifier cette relation et déterminer quels niveaux de consommation de médicaments et de mélange de médicaments accroissent significativement le risque d'accident. Des données à ce sujet fourniraient une base pour prendre des mesures réglementaires ou pour donner des conseils aux usagers de la route.

## **4. Conclusions**

Au total, l'examen des différents facteurs d'accidents fait apparaître une très large prépondérance des facteurs d'origine humaine, même si bon nombre d'accidents résultent d'un faisceau complexe de causalités. Toutefois, des mesures uniformes ou unilatérales n'apportent pas toujours des solutions décisives aux problèmes rencontrés. Il convient donc, dans la mesure du possible :

- de définir des stratégies globales axées à la fois sur l'éducation, l'amélioration technique de l'environnement routier, l'information, la réglementation, les contrôles et la répression ;
- d'adapter les mesures choisies aux cibles particulières que constituent les différentes catégories d'usagers ;
- de mieux tenir compte des réalités régionales et locales des accidents pour définir des programmes plus efficaces de prévention.

### **Note**

- i.. Cf. à cet égard notamment, la Résolution n° 41 sur le rôle de l'alcoolisme dans les accidents de la route [document CM(80)12].

Tableau 1. Répartition en pourcentage des tués par catégorie d'usagers

	Piétons %	Cycles %	Cyclomo- teurs %	Motos %	Voitures		Autres <sup>1</sup> + inconnus %	Nombre total de tués %	
					Con- ducteur%	Passager %			
1984	19.60	5.20	10.50	8.80	34.10	16.90	4.90	100	1 758
1984	17.60	10.80	5.80	7.10	37.90	31.10	4.00	100	1 893
1984	19.60	6.70	9.00	14.90	3.10	32.00	3.20	100	1 097
1984	22.20	9.60	3.40	11.80	50	17.20	2.70	100	10 199
1984	19.20	14.70	8.00	6.90	39.10	22.20	1.50	100	665
1984	21.20	2.10	6.80	4.40	16.10	25.90	10.00	100	6 275
1984	15.30	4.00	7.50	7.10	27.80	22.60	4.40	100	12 562
1984	33.40	6.20	1.10	15.50	23.40	16.90	4.80	100	5 788
1984	25.20	1.60	9.90	11.50	50.00	15.80	19.90	100	1 908
1983	18.10	7.50	10.70	11.40	31.00	17.30	7.40	100	8 223
1984	33.50	8.60		12.70	31.70	16.80	4.90	100	465
1984	18.60	4.30	1.40	5.70		20.00	0.00	100	70
1984	25.80	4.70	2.90	7.40	32.20	21.10	7.10	100	407
1984	13.10	22.30	7.90	6.00	26.10	16.20	2.70	100	1 615
1984					7.60				
1984	19.00	13.90	4.00	9.40	20.10	19.20	2.40	100	801
1984	27.40	15.90	5.20	3.50		16.80	5.20	100	541
1983	38.10	1.80		2.50	28.10	11.90	38.10	100	7 021
1984	31.50	7.90	2.90	3.20		18.50	15.90	100	4 501
					34.60				
18 pays CEMT	23.30	6.40	5.50	8.40	45.60	18.50	9.80	100	65 789 <sup>2</sup>
					36.70				
1983 USA ÉTATS-UNIS	16.00	1.90		9.60	36.60	17.90	20.00	100	42 500
1984 CDN CANADA	14.40	3.00		10.20		24.30	2.50	100	4 120
1984 AUS AUSTRALIE	19.20	3.20		13.80		26.80	0.30	100	2 822
1984 JAP JAPON	27.80	10.20		25.10			0.30	100	12 041
4 pays associés	18.40	3.70	-12.90			-51.00	14.10	100	61 483

Chiffres non ajustés à la définition type (décès dans les 30 jours).

1. Occupants de véhicules utilitaires, autobus, cars, cavaliers, etc.
2. Décès dans les 30 jours.

Source : Rapport statistique sur les accidents de la route en 1984, CEMT.

Tableau 2. Nombre de victimes par 100 000 000 km parcourus pour des pays de la CEMT. Exemples

N.B. La définition des victimes d'accidents diffère d'un pays à l'autre

	<b>RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE (1982)</b>				
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total	
Zones bâties	4.06	73.63	210.07	287.76	
Zones non bâties	3.15	25.90	44.63	73.67	
Autoroutes fédérales	0.93	6.75	19.53	27.22	
	<b>FRANCE (1984)</b>				
	Accidents matériels	Décès	Nombre de blessés		Nombre de victimes
			graves	légers	
En milieu urbain dans les villes de + de 5 000 habitants					
En zone découverte et dans les villes de - de 5 000 habitants	111	3.0	27.6	122	149
• Grandes routes	31	5.1	22.0	34	62
• Autres routes	30	3.0	18.0	29	50
• Total	30	3.6	19.0	30	53
Autoroutes	10	1.0	3.5	13	17
	<b>SUÈDE (1982)</b>				
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total	
Zones bâties	1.5	17	41	60	
Zones non bâties	1.5	7	12	21	
	<b>ROYAUME-UNI (1982)</b>				
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total	
Zones bâties					
Grandes routes	2.5	35	136	174	
Autres routes (sauf autoroutes)	1.7	35	120	156	
Total (sauf autoroutes)	2.1	35	127	164	
Zones non bâties					
Grandes routes	2.5	21	46	69	
Autres routes (sauf autoroutes)	1.8	24	50	76	
Total (sauf autoroutes)	2.2	22	48	72	
Autoroutes	0.70		5.5	1	

Tableau 3a. **Facteurs responsables des accidents : Royaume-Uni, études 1978-81 et 1970-74 ; Suisse 1978-81** (en % de l'ensemble des facteurs d'accidents)

	Grande Bretagne		Suisse
	1978-81	1970-74	1978-81
<b>A. Facteurs humains</b>			
Conduite			
<i>a) Faute de conduite</i>			
Vitesse excessive	16.6	9.6	16.37
Le conducteur n'a pas vérifié la position des autres véhicules	2.1	5.4	
Véhicule situé sur la mauvaise file ou en mauvaise position	2.5	4.7	1.69
Dépassement imprudent, talonnement excessif du véhicule qui précède	5.4	4.7	10.35
Faute de signalisation ou dans l'utilisation des feux de position	1.0	2.5	4.85
Refus de céder le passage	12.1	--	17.77
	<b>39.8</b>	<b>26.9</b>	<b>51.03</b>
<b>b) Erreurs de comportement</b>			
Comportement agressif ou timoré	0.7	2.0	
Erreurs de perception			
Distraction, inattention	7.7	10.9	21.07
Le conducteur a regardé mais n'a pas vu arriver d'autres véhicules	6.4	8.3	0.18
Mauvaise appréciation de la vitesse, de la distance	4.0	5.2	--
Vue bouchée	1.5	--	--
	<b>19.6</b>	<b>24.4</b>	<b>21.25</b>
État physique du conducteur			
Alcool	6.8	10.0	5.83
Fatigue	2.6	1.4	0.99
Médicaments	0	1.2	0.12
Maladie, choc émotionnel	1.8	1.0	0.08
Éblouissement	1.0	--	--
Le conducteur ne portait pas de lunettes	0.1	--	--
Autres			0.42
	<b>12.2</b>	<b>13.2</b>	<b>7.02</b>
Incompétence			
Conducteur inexpérimenté	2.5	4.6	2.40
Mauvais conducteur	5.8	3.5	--
	<b>8.3</b>	<b>9.8</b>	<b>2.40</b>
Autres facteurs	0.9	--	10.63
Comportement des piétons	2.3	--	3.09
<b>Total des facteurs humains</b>	<b>83.8</b>	<b>76.7</b>	<b>95.84</b>

**Tableau 3a. Facteurs responsables des accidents : Royaume-Uni, études 1978-81 et 1970-74 ; Suisse 1978-81** (en % de l'ensemble des facteurs d'accidents)

	Grande Bretagne		Suisse
	1978-81	1970-74	1978-81
<b>B. Facteurs relatifs à l'environnement routier</b>			
Tracé routier défectueux			
Tracé défectueux -d'un carrefour, d'un tournant, mauvaise visibilité due à la configuration	3.8	6.7	0.22
Environnement défavorable			
Route glissante	5.9	6.0	0.21
Manque d'entretien			
Conditions atmosphériques			
Insuffisance des équipements ou du marquage			
Panneaux et marquage	0.4	3.3	0.01
Éclairage de la voie			
Obstacles			
Travaux	3.1	2.8	0.02
Véhicule en stationnement, animaux, autres			2.66
<b>Total des facteurs relatifs à l'environnement</b>	<b>13.3</b>	<b>18.8</b>	<b>3.13</b>
<b>C. Facteurs relatifs au véhicule</b>			
Défauts	1.3	1.4	0.34
Pneus	0.4	1.4	0.30
Freins	1.3	1.4	0.24
Autres défauts dus au manque d'entretien		0.2	
Défauts de construction			0.18
Autres			
<b>Total des facteurs relatifs au véhicule</b>	<b>3.0</b>	<b>4.4</b>	<b>1.06</b>

**Tableau 3b. Facteurs responsables des accidents  
FRANCE (ENQUÊTES RÉAGIR)**

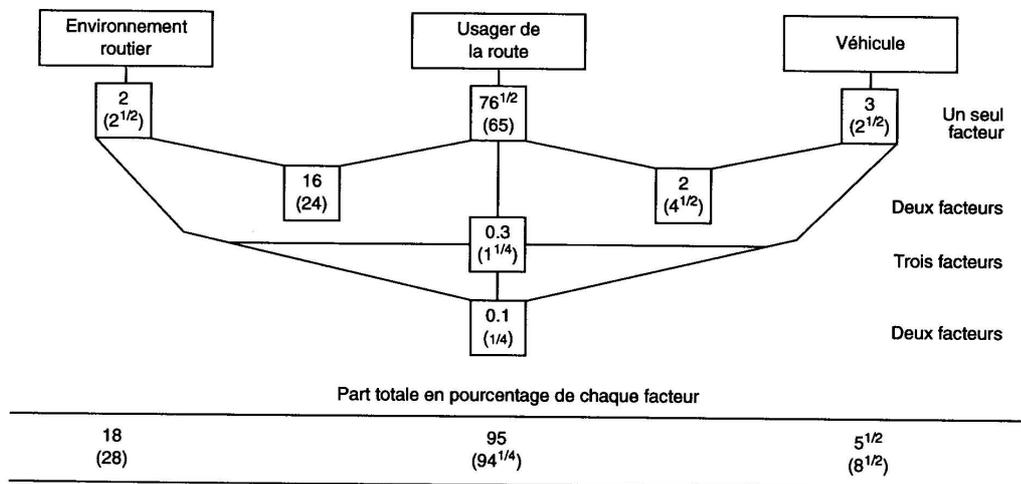
	1984	
<b>A. Facteurs humains</b>		
1. Facteurs liés à la condition et aux aptitudes du conducteur		
Problèmes physiques	280	4.05
Dont : maladie	31	0.45
effets de médicaments	42	0.61
évanouissement	120	1.74
handicap	19	0.28
affaiblissement de la vision	49	0.71
Fatigue	465	6.73
Alcool	762	11.03
Aptitude à la conduite	398	5.76
Dont : manque de familiarité avec le véhicule utilisé	159	2.30
expérience récente de la conduite	175	2.53
expérience limitée de la conduite	55	0.80
2. Facteurs liés au comportement du conducteur		
Infractions	343	4.96
Dont : refus de laisser le passage	85	1.23
refus de s'arrêter au signal STOP	40	0.58
traversée d'une ligne continue	30	0.43
non-respect des signaux de circulation	39	0.56
conduite sur la mauvaise file dans une rue en sens unique	9	0.13
stationnement gênant	22	0.32
Conduite dangereuse	394	5.70
Dont : comportement agressif	10	0.14
dépassement dangereux	94	1.36
talonnement excessif du véhicule qui précède	32	0.46
mauvaise appréciation de la situation	112	1.62
Comportement inadéquat dans une situation d'urgence	336	4.86
Dont : perte de contrôle du véhicule	198	2.86
incapacité à faire une manoeuvre d'urgence	76	1.10
manoeuvre dangereuse pour éviter un véhicule	65	0.94
<b>B. Facteurs relatifs à l'environnement routier</b>		
État de la chaussée	95	1.37
Tracé	489	7.08
Difficultés avec les signaux verticaux	188	2.72
Difficultés avec les signaux horizontaux	240	3.47
Difficultés avec les signaux de circulation	24	0.35
Difficultés avec l'éclairage	132	1.91
Travaux	20	0.29

Difficultés dues aux conditions atmosphériques	414	5.99
Dont : route glissante	273	3.95
mauvaise visibilité	172	2.49
<b>C. Facteurs relatifs au véhicule</b>		
Défauts	247	3.57
Pneus	44	0.64
Freins	49	0.71
Manque d'entretien	83	1.20
Feux de position		-----
		99.98

**Tableau 3b. (suite) Facteurs responsables des accidents  
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

	1982	1970
<b>Facteurs responsables d'accidents provoquant des victimes</b>		
Causes d'accidents relatives au conducteur	83.4	77.8
Conduite en état d'imprégnation alcoolique	7.5	8.6
Vitesse excessive	18.2	18.6
Talonement excessif du véhicule qui précède et freinage brutal de celui-ci	5.6	5.9
Dépassement	4.3	6.6
Priorité	12.4	11.4
Changement de direction gauche ou droite, à 180 degrés, marche arrière, entrée dans la circulation, accélération	11.7	9.4
Conduite dangereuse pour les piétons	4.3	4.4
Défauts techniques, manque d'entretien	1.3	1.6
Causes d'accidents relatives aux piétons	7.5	12.2
Conditions de circulation	6.0	6.5
Conditions atmosphériques	0.8	1.2
Obstructions et autres causes d'accidents	1.0	0.7
<b>Total des causes d'accidents</b>	100.0	100.0

Tableau 4. Interactions entre les facteurs responsables d'accidents au Royaume-Uni  
Parts en pourcentage<sup>1</sup>



1. Les chiffres indiqués sans parenthèses se réfèrent à l'étude 1978/1981.  
Les chiffres indiqués entre parenthèses à l'étude 1970/1974.

## L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

### 1. Introduction

#### 1.1 Définition de l'expression "éducation routière"

L'éducation routière a toujours été considérée comme un moyen d'infléchir le comportement des usagers de la route. Les programmes traditionnels d'éducation sont principalement destinés aux enfants, aux adolescents et aux candidats au permis de conduire.

Plus récemment, le concept d'éducation routière s'est élargi et il est maintenant considéré comme faisant partie d'un tout.

En effet, l'éducation routière se limitait naguère à la formation des enfants et des adolescents. Aujourd'hui, elle est considérée comme un moyen d'influer indirectement sur les conditions de la circulation et d'enseigner aux enfants et aux adolescents à se protéger, en tant aussi bien qu'usager actif de la route que de passager d'automobile. En conséquence, les programmes d'éducation peuvent avoir une incidence sur un grand nombre de problèmes et de mesures très divers de sécurité routière qui affectent les enfants, les adolescents et les conducteurs débutants.

L'éducation routière devrait être à la fois théorique et pratique. La formation pratique représente une forme très importante de l'éducation routière. Au sens le plus large, l'éducation routière englobe également des actions d'information (qui font l'objet du chapitre suivant) et des actions d'éducation complémentaire (recyclage et perfectionnement) qui font suite à l'enseignement de base.

#### 1.2 Résolutions et Recommandations de la CEMT et études de l'OCDE

La Conférence tenue conjointement par la CEMT et le Conseil de l'Europe à Strasbourg, en 1980, sur le thème "La formation des enfants et des adolescents face à la sécurité routière" a adopté un certain nombre de recommandations à l'intention des pays Membres. Celles-ci portaient sur les points suivants :

- I la situation générale des enfants et des adolescents ;
- ii la façon dont les établissements d'enseignement peuvent contribuer à améliorer la situation ;
- iii la façon dont les personnes extérieures à l'école peuvent contribuer à améliorer la situation.

Le présent chapitre s'appuie sur ces recommandations.

En 1978 à Bruxelles, la CEMT a formulé la Résolution n° 37 sur la formation des conducteurs. Il y était notamment recommandé, concernant la formation des futurs conducteurs :

- i) d'affirmer que la finalité première de la formation dispensée aux futurs conducteurs doit être la sécurité ;
- ii) de revoir en conséquence le contenu de l'enseignement ;
- iii) d'axer la formation théorique et pratique d'abord sur la façon d'éviter les risques et, ensuite, sur celle de les surmonter lorsqu'ils surgissent ;
- iv) de rendre le conducteur apte, par une formation pratique appropriée, à conduire sur les grands axes routiers, à conduire la nuit et à conduire dans des conditions de visibilité restreinte ;
- v) de concevoir l'examen du permis de conduire comme un tout destiné à répondre aux objectifs de sécurité routière précédemment énoncés ;
- vi) de perfectionner les méthodes actuelles d'enseignement de la conduite et de promouvoir l'apprentissage des manoeuvres élémentaires et des risques ;
- vii) d'expérimenter et de développer de nouvelles méthodes de formation faisant appel à des moyens et des matériels pédagogiques modernes.

Le Programme de la Recherche Routière de l'OCDE a également effectué d'importantes études sur le sujet traité dans le présent chapitre, en particulier dans ses rapports de 1976 et 1981 relatifs à la formation des conducteurs.

La section du présent rapport consacrée à la formation des conducteurs s'appuie sur ces recommandations et études et met en relief un certain nombre d'autres questions susceptibles de contribuer au développement des programmes de formation.

## **2. Exposé des problèmes**

### **2.1 Généralités**

Pour être efficace, l'éducation routière doit répondre dûment aux besoins propres des usagers de la route auxquels elle s'adresse. A cette fin et s'agissant des jeunes, elle doit tenir compte des rôles dominants assumés par les divers groupes d'âge dans la circulation ainsi que des facteurs de risque liés très directement à ces groupes d'âge.

De manière générale, les enfants et les adolescents sont exposés à des risques d'accidents considérables dans la circulation routière. Le risque d'être tué ou blessé dans la circulation augmente de façon continue depuis le plus jeune âge, comme usager passif de la route, jusqu'à celui où l'intéressé devient un conducteur débutant. Les problèmes spécifiques de sécurité routière varient toutefois selon les groupes d'âge.

Les groupes d'âge concernés ont des rôles différents et multiples en tant qu'usagers de la route. Le plus souvent, on observe que chaque groupe d'âge a, du point de vue de l'exposition au risque et des risques d'accidents, deux ou trois rôles dominants en tant qu'usagers de la route.

Groupes d'âge	Rôles dominants dans la circulation					
	Piéton	Cycliste	Cyclo-motoriste	Moto-cycliste	Conducteur d'automobile	Passager d'automobile
00-04	x	-	-	-	-	x
05-09	x	x	-	-	-	x
10-14	-	x	-	-	-	x
15-17	-	-	x	x	-	x
18-20	-	-	-	x	x	x

A mesure que les enfants progressent en âge, ils assument un rôle plus actif dans la circulation. Les risques d'accident augmentent en conséquence. Les enfants commencent à circuler à bicyclette à différents âges. Les adolescents ont tendance à commencer à conduire des cyclomoteurs, des motocyclettes ou des automobiles dès qu'ils ont l'âge légal pour le faire. Tous les groupes d'âge sont dans l'ensemble également représentés en tant que passagers d'automobiles.

## 2.2 Enfants de 0 à 14 ans

Dans de nombreux pays, les actions de prévention routière ont été axées sur la sécurité des enfants. Grâce à ces efforts, le nombre des victimes de la route parmi les enfants a diminué constamment dans de nombreux pays, surtout au cours des dix dernières années, malgré un accroissement considérable du nombre des automobiles. En Suède par exemple, en trente ans, le parc d'automobiles a triplé tandis que le nombre d'accidents impliquant des enfants était divisé par trois. Ce chiffre, toutefois, ne concerne que les enfants non protégés.

La principale raison de la diminution du nombre des enfants victimes d'accidents de la route réside naturellement dans l'amélioration progressive de l'environnement routier.

Les principaux problèmes de sécurité concernant les enfants et les adolescents demeurent ceux qui surgissent lorsque ceux-ci circulent sans protection sur le réseau routier. Ce type d'accident tient surtout au fait que des enfants et des automobiles sont mélangés dans la circulation. La densité de véhicules et la vitesse sont dans ce cas d'une importance capitale.

Un autre problème de sécurité routière est celui des accidents de cyclistes dans lesquels n'intervient pas de véhicule à moteur. Le plus souvent, il s'agit d'enfants qui tombent de bicyclette et se blessent à la tête. On observe ce type d'accidents dès l'âge de quatre ans.

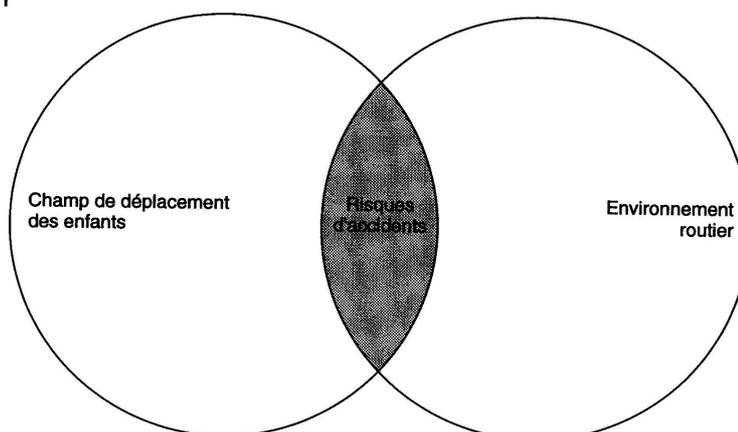
Les trois principaux domaines de préoccupation pour l'ensemble du groupe des enfants âgés de 0 à 14 ans sont donc les suivants :

- i) enfants à pied ou à bicyclette heurtés par des automobiles ;
- ii) enfants faisant une chute de bicyclette non provoquée par un autre véhicule et se blessant à la tête ;
- iii) enfants passagers d'automobile blessés à l'occasion d'un accident.

Le modèle ci-dessous indique les facteurs fondamentaux de la sécurité des enfants et des adolescents, lorsqu'ils sont des usagers de la route non protégés.

### Problèmes de sécurité routière des enfants non protégés

Modèle 1



Les risques d'accidents augmentent lorsque le champ de déplacement des enfants s'étend à la circulation routière. A mesure que les enfants grandissent, ils sont de plus en plus exposés à la circulation et les risques d'accidents augmentent parallèlement, c'est-à-dire que le cercle de gauche recoupe de plus en plus le cercle de droite.

### **2.3 Adolescents de 15 à 17 ans**

Les jeunes usagers de la route âgés de 15 à 17 ans conduisent souvent des cyclomoteurs ou des motocyclettes. A la différence des enfants, ils conduisent des véhicules à moteur qui les exposent à des risques très élevés d'accidents et de blessures. Il s'agit là d'un des groupes d'usagers les plus menacés.

Le problème fondamental pour les cyclomotoristes et les motocyclistes réside dans l'instabilité de leurs machines. Il s'agit de véhicules à deux roues, qui posent des problèmes d'équilibre et ont un très grand degré de mobilité latérale. De plus, les pilotes ne sont pas protégés en cas de collision. Un autre problème est que ces véhicules sont moins faciles à voir que les autres.

Une différence importante entre le cyclomotoriste et le motocycliste est que dans la plupart des pays le premier n'a pas reçu de véritable formation à la conduite. Ces deux catégories partagent toutefois un problème commun -- le risque de collision avec les automobiles. Un autre problème commun est que souvent les pilotes sont blessés lorsqu'ils tombent de leur machine. L'importance des blessures est souvent déterminée par le fait que le conducteur porte ou non un casque et des vêtements de protection.

L'un des meilleurs moyens de résoudre les problèmes de sécurité routière des cyclomotoristes est de les séparer de la circulation automobile. Cette solution n'est toutefois pas applicable aux motocyclistes, ce qui signifie que dans l'avenir prévisible ceux-ci seront sensiblement plus exposés à des risques d'accidents que les autres usagers de la route.

Les problèmes de sécurité routière des 15 à 17 ans peuvent être résumés comme suit :

- i les cyclomotoristes et les motocyclistes subissent des blessures en cas de collision avec une automobile ;
- ii ils sont mal protégés en cas d'accident.

### **2.4 Jeunes usagers de 18 à 24 ans**

Les conducteurs âgés de 18 ou 19 ans représentent un groupe très exposé aux risques de la circulation dans la plupart des pays. Pour ce groupe, le risque d'accident peut être dans certains pays jusqu'à 7 à 10 fois plus élevé que pour les conducteurs plus âgés. Les jeunes de 20 à 24 ans sont également un groupe à haut risque.

Des enquêtes effectuées en Suède et l'expérience acquise dans d'autres pays donnent à penser que la formation des conducteurs de 18 à 19 ans est efficace pour ce qui est d'améliorer les connaissances et les compétences des conducteurs débutants, de même que, dans une certaine mesure, leurs attitudes. Leur comportement dans la circulation, par contre, ne peut être considéré comme satisfaisant dans la mesure où les conducteurs appartenant à ce groupe sont

souvent impliqués dans des accidents de la route.

Des études suédoises montrent également que les attitudes des hommes âgés de 20 à 24 ans à l'égard de questions ayant une importance fondamentale pour la sécurité routière sont sensiblement moins bonnes que celles des conducteurs de 18 à 19 ans et des conducteurs plus âgés. A la différence cependant du groupe le plus jeune, ceux-ci ont acquis une bonne expérience et une meilleure maîtrise de la conduite. Toutefois, ils tendent toujours à surestimer leurs aptitudes de conducteur.

Il y a donc un problème majeur dans l'attitude des jeunes conducteurs à l'égard de questions importantes de sécurité routière. Les conducteurs de 18 à 24 ans, notamment les hommes, ont une moins bonne attitude que les autres groupes à l'égard de questions telles que la conduite sous l'effet de l'alcool, les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et les usagers de la route non protégés. La formation des conducteurs ne permet pas, sous sa forme actuelle, de résoudre facilement ce problème.

Les problèmes du groupe des 18 à 24 ans peuvent être résumés comme suit :

Problème de sécurité routière	Groupe d'âge	
	18-19 ans	20-24 ans
Risques d'accidents	Très élevés	Élevés
Attitudes	Ambiguës	Très ambiguës

### **3. Éducation routière au foyer, en milieu préscolaire et à l'école**

#### **3.1 Situation actuelle en Europe**

Dans la plupart des pays, c'est à l'administration centrale qu'il incombe de veiller à ce qu'il existe une action d'éducation routière à l'échelon national, assurée à l'école. Les autorités régionales et locales sont également responsables de l'éducation routière.

Dans la plupart des pays, l'éducation routière à l'école est considérée comme obligatoire. En général, ce sont les enseignants qui doivent s'en charger. La police apporte souvent son concours.

L'éducation routière assurée à l'école consiste souvent en un apprentissage scolaire de la signalisation et de la réglementation routières. Rares sont les études ou les analyses de l'environnement routier, sans lesquelles on peut difficilement attendre des enfants et des adolescents qu'ils comprennent ce que peut signifier pour eux la circulation. Il est peu fréquent que l'éducation routière se fasse sur le réseau routier.

Le temps consacré à l'éducation routière à l'école est difficile à estimer, mais l'on pense qu'il est très faible.

### **3.2 Ressources**

Il existe un grand nombre de ressources qui peuvent être mobilisées dans le domaine éducatif. Les principales sont :

- les parents ;
- les enseignants ;
- les amis ;
- les autres adultes ;
- les autorités ;
- les organisations bénévoles ;
- les mass media.

Pendant l'enfance, ce sont les parents qui constituent l'un des principaux vecteurs éducatifs. En effet, au cours de nombreuses années, ils ont des contacts quotidiens avec leurs enfants. Par conséquent, ils doivent être capables d'enseigner aux enfants les risques dans la circulation et comment y faire face. Les parents peuvent également former les enfants de manière à ce qu'ils se comportent correctement dans la circulation. Cependant, l'influence des parents sur les enfants décline à mesure que l'enfant grandit. Par ailleurs, des problèmes autres que la sécurité routière apparaissent, par exemple lorsque les enfants deviennent des adolescents.

L'adoption de mesures appropriées permettrait d'assurer une importante action d'éducation routière par le canal des parents. Toutefois, des efforts doivent être faits pour intéresser et motiver davantage les parents à assurer ce type d'éducation. Une plus grande sensibilisation des parents aux risques courus dans la circulation augmenterait sans doute leur motivation.

En milieu préscolaire et scolaire, les enseignants ont une tâche importante à remplir dans le domaine de la sécurité routière. Comme pour les parents, il est important de les intéresser et de les motiver à traiter des questions de circulation à l'école.

Dans de nombreux pays, les enfants et adolescents apprennent la sécurité sur les routes auprès d'amis plus âgés. L'on peut supposer que les amis exercent une influence marquée les uns sur les autres et qu'ils peuvent donc fortement influencer sur leurs attitudes respectives. Il importe donc de localiser l'attention sur les attitudes des groupes de jeunes à l'égard des questions de sécurité routière.

Les autres adultes peuvent influencer sur les enfants et les adolescents de façon plus directe en leur parlant de leur comportement dans diverses situations de circulation. En donnant le bon exemple sur les routes, les adultes peuvent influencer de façon positive sur les jeunes.

Au plan local, de nombreuses autorités sont en mesure d'influer sur la sécurité des enfants de différentes manières. Leur participation aux programmes d'éducation routière est très précieuse. Les écoles peuvent faire appel à ces autorités pour leurs activités dans le domaine de la sécurité.

Il existe dans de nombreux pays des organismes bénévoles qui participent activement dans le domaine de l'éducation routière, à l'échelon tant central que local. Ces organismes apportent un complément précieux aux efforts des parents et des enseignants. Toutefois, leur contribution ne peut être que limitée car leurs activités ne s'étendent en général pas à l'échelon national et ils ne peuvent, bien entendu, toucher tous les enfants et adolescents.

Ces intervenants extérieurs doivent incontestablement être autorisés à participer aux travaux en matière de sécurité, mais l'initiative devrait dans ce cas venir de l'école.

Les mass media, notamment la télévision, influent sur les connaissances, les attitudes et les comportements des enfants et adolescents. Ils peuvent avoir une influence aussi bien positive que négative sur la sécurité routière des adolescents. Il est possible également d'avoir recours à ces media pour influencer sur les responsables de l'éducation routière qu'ils soient parents ou enseignants.

La diffusion d'informations par les media présente l'avantage de permettre d'atteindre des groupes cibles entiers. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'avec ces moyens d'information le message doit être simple si l'on veut qu'il ait un effet.

### **3.3 Stratégie**

Il semble clair que l'éducation routière peut produire son meilleur effet et par conséquent avoir un impact réel sur la sécurité routière, lorsqu'elle se trouve concentrée sur un petit nombre de domaines importants.

Les points fondamentaux à respecter pour que le programme d'éducation routière soit efficace peuvent être résumés comme suit :

- i partir des besoins propres des enfants et de l'expérience qu'ils ont de leur environnement local ;
- ii commencer par les rôles dominants qu'ils assument en tant qu'usagers de la route ;
- iii s'attaquer aux problèmes les plus importants de sécurité routière ;
- iv utiliser un message simple et efficace ;
- iv motiver les enseignants et les parents ;
- vi donner la priorité aux mesures intéressant d'importants groupes cibles ;
- vii concentrer et programmer l'adoption des mesures.

Les besoins des enfants et adolescents en matière d'éducation routière varient d'une part en fonction des conditions ambiantes de circulation et d'autre part, de leur rôle en tant qu'usagers de la route. Les besoins d'éducation routière sont sans doute les plus grands dans les situations suivantes :

- i) lorsque les enfants et adolescents étendent le champ de leurs déplacements ;
- ii) lorsqu'ils passent d'un environnement de circulation à un autre ;
- iii) lorsque la nature de cet environnement évolue ;
- iv) lorsqu'ils assument un nouveau rôle d'usager de la route ;
- v) lorsqu'ils pratiquent de nouveau un rôle antérieur d'usager de la route.

Ainsi, tout changement dans l'environnement de circulation ou dans les rôles d'usager de la route des enfants et adolescents appelle une action en matière de sécurité routière.

### **3.4 Objectifs et moyens**

L'objectif général de l'éducation routière est bien évidemment de réduire le nombre des enfants et adolescents tués et blessés.

Pour atteindre cet objectif, il conviendrait de s'attacher :

- à séparer autant que possible les enfants et les automobiles, de manière à minimiser les risques associés à la circulation motorisée ;
- à développer l'utilisation des équipements de protection par les enfants et adolescents (dispositifs de retenue pour les enfants dans les voitures, emploi des casques de protection pour les usagers des véhicules à deux roues, etc.).

D'autre part, les enfants et adolescents doivent comprendre comment fonctionne la circulation pour pouvoir être en mesure d'y faire face. Le meilleur moyen d'y parvenir est de les inciter à s'intéresser à leur environnement de circulation. L'éducation routière assurée par les parents et l'école doit donc viser à :

- développer la compréhension par les enfants des problèmes de sécurité routière posés par la circulation des véhicules à moteur ;
- sensibiliser les enfants à la façon dont leur propre comportement influe sur leur sécurité ;
- amener les enfants à assumer la responsabilité de leur propre sécurité sur les routes.

### **3.5 Orientations de l'éducation routière**

L'éducation routière au foyer, en milieu préscolaire et à l'école peut soit se limiter aux formes traditionnelles, soit s'insérer dans un action intégrée, comme c'est le cas dans un nombre croissant de pays.

De manière plus précise, il convient que l'éducation des enfants et adolescents s'attache à développer durablement de véritables comportements de sécurité. A cette fin, elle pourrait utilement s'intégrer dans un ensemble cohérent de mesures correctrices touchant à la fois le véhicule, l'environnement, etc., la réglementation de la circulation et l'information.

Par ailleurs, l'éducation routière devrait être dispensée en continu depuis la petite enfance jusqu'à l'obtention du permis de conduire et même au-delà.

Il est en outre important qu'elle revête un caractère pratique tout autant que théorique, plusieurs études ayant montré en effet que l'éducation routière de caractère théorique destinée aux enfants n'avait qu'une incidence limitée sur le comportement de ces derniers ou sur la sécurité routière. Au surplus, il convient de veiller à ce que l'enseignement théorique s'appuie sur des analyses des situations concrètes.

Il paraît de plus indispensable de s'engager à fournir aux enfants un matériel didactique approprié afin qu'ils comprennent mieux les nécessités de la sécurité routière.

#### **4. Formation des conducteurs et préparation au permis de conduire**

##### ***4.1 Situation actuelle en Europe***

Les jeunes âgés de 18 à 20 ans constituent l'un des plus importants groupes cibles de l'action en faveur de la sécurité routière menée dans tous les pays. L'éducation qui leur est donnée a une importance fondamentale pour la sécurité routière, aussi bien à court qu'à long terme.

Une étude importante réalisée dans le cadre des activités de recherche routière de l'OCDE montre que la formation des conducteurs devrait, d'une manière générale, être davantage axée sur la sécurité. Il conviendrait de mettre au point des méthodes de formation qui renforcent la capacité des conducteurs à éviter les risques ou à y faire face, lorsque ceux-ci surgissent. Cela exige une analyse des "comportements de limitation des risques». L'étude indique également que la formation devrait être conçue de manière à renforcer la motivation d'acquiescer un style de conduite donnant la priorité à la sécurité. Il faut que le conducteur qui vient d'obtenir son permis réalise que même s'il l'a obtenu haut la main, cela ne garantit pas pour autant qu'il n'aura pas d'accident au cours de sa vie de conducteur.

D'après les renseignements recueillis, la plupart des pays considèrent que la formation des conducteurs devrait être améliorée en ce qui concerne les aspects liés à la conduite sous l'influence de l'alcool, le respect des limitations de vitesse et le respect des usagers de la route non protégés.

S'agissant des modalités d'apprentissage de la conduite et d'administration du permis, il convient de mentionner notamment les points suivants :

*i) Nature et formes d'apprentissage*

Dans six pays sur les dix pour lesquels on dispose d'informations précises, les futurs conducteurs sont tenus de suivre des cours dans des auto-écoles.

Dans trois pays sur dix, les personnes non qualifiées, telles que les parents, n'ont pas le droit d'apprendre à conduire aux futurs conducteurs.

Dans le nord de l'Europe, l'on estime généralement que la conduite de nuit et sur route glissante devrait constituer un aspect important de la formation des conducteurs.

En République Fédérale d'Allemagne, il est obligatoire de suivre un enseignement théorique, une formation spéciale de caractère théorique et pratique et des leçons de conduite de nuit (minimum 90 mn), sur autoroute (minimum 135 mn) et sur routes de campagne (minimum 225 mn).

*ii) Age d'accès au permis*

Dans tous les pays membres de la CEMT, l'âge minimal pour l'obtention du permis de conduire les voitures particulières est de 18 ans, sauf au Royaume-Uni et en Irlande où il est fixé à l'âge de 17 ans.

Il existe en France depuis 1984 un système expérimental d'apprentissage anticipé de la conduite autorisant la conduite dès l'âge de 16 ans, sous la surveillance d'un adulte qualifié, l'âge d'obtention du permis restant fixé à 18 ans.

*iii) Durée de l'épreuve pratique du permis*

La phase pratique de l'épreuve de conduite dure, selon les pays, entre 10 et 60 minutes.

*iv) Existence de régimes spéciaux pour les conducteurs débutants*

En République Fédérale d'Allemagne, de nouvelles réglementations ont été introduites en 1986, concernant la délivrance de permis de conduire temporaires aux conducteurs débutants :

- permis de conduire temporaire (2 ans) ;
- formation complémentaire obligatoire des titulaires de ces permis en cas d'infraction ou d'accident ;
- interdiction aux titulaires de permis moto pendant les deux premières années, de conduire des machines dépassant une certaine puissance (maximum 20 kw et minimum 7kg/kw).

Les régimes administratifs de plusieurs autres pays imposent également des restrictions aux conducteurs débutants :

*Espagne*

- Plaque L -- un an
- Vitesse maximale 90 km/h -- un an

*Finlande*

- Vitesse maximale 80 km/h (plaque amovible) -- un an

*France*

- Plaque 90 km/h

*Grèce*

- Plaque N

*Luxembourg*

- Conducteur stagiaire deux ans après l'obtention du permis de conduire
- Lettre L
- Vitesse maximale 75 km/h (90 km/h sur autoroutes)

*Norvège*

- Permis temporaire -- deux ans
- Formation complémentaire obligatoire après le permis, phase 2, dans un délai de deux ans

*Portugal*

- Plaque 90 km/h

*Japon*

- Plaque comportant un symbole indiquant un conducteur débutant

Ces restrictions ont été introduites pour accroître la sécurité sur la route des conducteurs débutants.

v) *Formation complémentaire et recyclage*

Dans la quasi-totalité des pays, les conducteurs peuvent, s'ils le souhaitent, suivre une formation complémentaire. Celle-ci est souvent assurée par des auto-écoles ou des organismes spécialisés.

En République Fédérale d'Allemagne et en Suisse, une formation complémentaire est également prévue pour les personnes condamnées pour conduite en état d'ivresse.

#### **4.2 Mesures**

Dans la plupart des pays, la formation des conducteurs a notamment pour objet d'infléchir les attitudes et d'améliorer les comportements. L'influence dans ce domaine devrait toutefois être plus grande. A cet effet, les programmes de formation des conducteurs devraient être davantage personnalisés. On considère en général que la meilleure formule en l'occurrence est celle des auto-écoles. Si la formation théorique était rendue obligatoire, l'important groupe des conducteurs qui ne font pas encore aujourd'hui appel aux services d'un moniteur pourrait, lui aussi, acquérir de meilleures attitudes à l'égard de questions importantes de sécurité routière.

Les mesures suivantes sont envisagées dans plusieurs pays :

- i) mettre davantage l'accent sur la sécurité dans la formation des conducteurs ;
- ii) assurer une formation obligatoire à la conduite de nuit ainsi qu'à la conduite sur route glissante dans le cadre des programmes de formation à la conduite ;
- iii) imposer des restrictions temporaires aux conducteurs débutants ;
- iv) influencer davantage sur les attitudes dans le cadre de la formation ;
- v) assurer une formation théorique obligatoire ;
- vi) améliorer la qualification des moniteurs ;
- vii) renforcer la qualité de la formation dispensée aux futurs motocyclistes ;
- viii) fournir fréquemment des informations à l'ensemble des conducteurs débutants dans les années qui suivent l'obtention du permis de conduire, afin de renforcer les attitudes et le comportement de ce groupe ;
- ix) promouvoir divers types de formation complémentaire pour ce groupe.

## **5. Conclusions**

Il apparaît souhaitable en matière d'éducation routière :

- de s'orienter vers un système de formation continue de la petite enfance jusqu'aux années qui suivent l'obtention du permis de conduire ;

- d'améliorer les contenus et modalités de l'enseignement de la sécurité routière à l'école et de développer à cet égard, le rôle essentiel joué par les parents et les enseignants ;
- de perfectionner la formation dispensée dans les écoles de conduite afin de favoriser l'émergence de véritables comportements de sécurité ;
- d'instituer des mécanismes de suivi et de recyclage des conducteurs débutants.

## **L'INFORMATION DU PUBLIC**

### **1. Organisation des activités relevant de l'information du public**

Dans l'ensemble des pays, les activités destinées à la sensibilisation du public par des campagnes d'information constituent un élément essentiel de l'action en faveur de la sécurité routière. Cependant, les formes d'organisation mises en place pour transmettre l'information au public varient considérablement. Cette variété s'étend de l'attribution de cette fonction aux ministères compétents eux-mêmes jusqu'à la création et au financement d'organismes indépendants. La même diversité se retrouve dans les statuts plus ou moins indépendants des organismes, puis dans les modes de financement. En effet, le financement peut être assuré tant intégralement par le secteur public que par des contributions appréciables du secteur privé. Il semble cependant que le plus souvent les ministères compétents aient une influence plus ou moins directe sur les organismes indépendants et leurs activités relatives à l'information du public. Dans certains pays, ces activités sont assurées simultanément par plusieurs organismes différents. Des établissements de droit public travaillent en parallèle avec des associations privées, dont les domaines d'intervention se recoupent.

On trouvera en annexe un aperçu des instances qui s'occupent de l'information du public en matière de sécurité routière dans les différents pays membres de la CEMT.

Les structures d'organisation différentes mises en place dans les divers pays pour les activités relevant de l'information du public montrent qu'il n'existe pas de formule optimale unique, les structures en vigueur reflétant l'adaptation aux conditions nationales spécifiques.

Cependant, pour assurer l'efficacité voulue des actions en cette matière, il est souhaitable que les conditions préalables suivantes soient remplies :

- a) **Intervention au moins d'un organisme central** ayant des attributions au niveau national. Celui-ci est responsable de la conception et de la coordination des différentes activités
- b) **Coopération étroite avec les diverses autorités publiques compétentes :**  
Les activités relatives à l'information du public doivent être intégrées aux objectifs à long terme de la politique de sécurité routière. A moyen terme, il faut veiller à ce que les travaux gardent leur cohérence.
- c) **Des crédits publics** sont nécessaires : à moyen et long termes, ils garantissent une action éducative efficace.

- d) **Les organisations et institutions non gouvernementales** doivent être associées dans toute la mesure du possible aux actions publiques d'information. Celles-ci pourront ainsi coopérer de façon responsable et participer au financement des campagnes. Par ailleurs, elles constituent des leviers très importants pour la diffusion de l'information.

## **2. Stratégies et moyens d'information du public**

Les stratégies mises en oeuvre par les institutions susmentionnées varient considérablement.

Les brochures et dépliants sont le support le plus couramment utilisé pour la communication d'informations. Par ailleurs, la diffusion régulière d'informations à la presse et l'organisation de campagnes d'information font également partie du répertoire classique des activités d'information pour la sécurité routière.

Les approches plus complexes, telles que les actions coordonnées et harmonisées conduites dans le cadre de programmes spécifiques par différents acteurs à travers différents media, sont plutôt l'exception. Cette remarque vaut également pour la diffusion de travaux scientifiques sous la forme de documentations ou d'évaluations.

Il apparaît que l'on s'adresse plus souvent à des groupes spécifiques qu'à l'ensemble des usagers.

Les informations destinées exclusivement à la presse constituent plutôt l'exception. S'agissant de la collaboration avec la presse, on distingue deux stratégies, selon que l'on s'adresse à l'ensemble des media ou que l'information est destinée à des moyens de communication spécifiques.

Seuls l'Autriche et les Pays-Bas indiquent qu'ils préfèrent ne pas s'adresser à des media spécifiques. En revanche, la République Fédérale d'Allemagne, le Danemark, le Royaume-Uni et la Suisse évitent plutôt une diffusion d'informations d'ordre général au bénéfice d'informations destinées spécifiquement à certains media. Les principaux media choisis sont la télévision, la radio et la presse quotidienne. Les magazines, les revues d'informations générales ainsi que les revues spécialisées jouent également un certain rôle.

En revanche, les revues scolaires ne sont sollicitées directement qu'en République Fédérale d'Allemagne, au Danemark et en Espagne. En République Fédérale d'Allemagne, des actions d'information spécifiques sont menées en direction des revues d'entreprise et des journaux d'usine.

Outre la méthode consistant à s'adresser directement aux media, tous les pays font état de l'organisation de séminaires et symposiums.

Ces manifestations sont souvent organisées en collaboration avec les représentants des organisations de sécurité routière. On note aussi l'organisation de nombreuses manifestations en relation avec les milieux professionnels et associatifs. Les séminaires et symposiums destinés exclusivement à la presse ont lieu en République Fédérale d'Allemagne, en Espagne, en France, au Royaume-Uni et en Suède.

L'organisation au niveau national, régional ou local, de journées spéciales consacrées à la sécurité routière est signalée par l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France et la Suisse.

Lorsque l'on résume les éléments rassemblés dans le présent chapitre, on constate que tous les pays, dans le cadre de leurs activités de sécurité routière, mettent en oeuvre des mesures spécifiques destinées à l'information du public. On relève un degré étonnant de concordance dans le choix des sujets traités et celui des moyens utilisés pour porter ces sujets à la connaissance du public, moyens qui toutefois tiennent compte des particularités propres à chaque pays. Dans certains pays, les collectivités territoriales sont libres des moyens à utiliser, les administrations ou associations nationales chargées de la sécurité routière jouant un simple rôle de coordination.

### **3. Principaux thèmes donnant lieu à des campagnes d'information**

La sécurité routière en général fait rarement l'objet de campagnes d'information. En effet, le plus souvent, la quasi totalité des pays axent leurs campagnes sur des thèmes particuliers, et notamment le port de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant, la vitesse, les enfants, les piétons, les conducteurs de deux roues, l'éclairage et la visibilité des véhicules, etc.

On trouvera ci-après quelques exemples des campagnes d'informations menées dans divers pays membres au cours des dernières années et des thèmes qu'elles ont eu pour objet :

#### ***République Fédérale d'Allemagne***

Les principaux thèmes retenus sont :

- premier secours ;
- port de la ceinture de sécurité ;
- les enfants dans la circulation ;
- les jeunes conducteurs ;
- l'alcool dans la circulation routière.

Les campagnes organisées ne visent pas seulement à obtenir un changement des comportements, mais aussi à influencer les attitudes. On peut leur attribuer du succès puisqu'elles ont pu rendre plus facilement acceptables par le public, les mesures prises.

### ***Autriche***

- voir et être vu (en 1985) ;
- la sécurité des piétons, notamment le comportement des conducteurs et des piétons au regard des passages protégés pour piétons (en 1985) ;
- actions "chère ceinture, cher casque" (en 1986) ;
- la sécurité sur le chemin de l'école (en 1986).

### ***Belgique***

Au cours des dernières années, les principaux thèmes qui ont été retenus sont :

- l'alcool ;
- les enfants ;
- la ceinture de sécurité ;
- la vitesse ;
- les deux roues.

Parmi les moyens utilisés pour développer ces campagnes, il faut surtout citer des affiches le long des routes, la télévision et la radio.

### ***Danemark***

Le Conseil danois de la circulation routière met en oeuvre, chaque année, deux campagnes d'information à l'échelle nationale. Au cours des dernières années, les thèmes de ces campagnes ont été les suivants :

- accidents isolés ;
- pneus ;
- alcool au volant ;
- motocycles ;
- cyclistes ;
- piétons ;
- voir et être vu ;
- la sécurité des enfants ;
- tourner à gauche ;
- ceinture de sécurité ;
- les jeunes dans la circulation ;
- limitations de vitesse dans les agglomérations ;
- véhicules lourds.

On pense que toutes ces campagnes ont eu un effet positif quoiqu'il n'y ait eu aucune enquête approfondie sur les résultats de ces campagnes.

En dehors de ces vastes campagnes, le Conseil réalise chaque année quatre à six campagnes sur une moins grande échelle.

### ***Espagne***

Quatre grandes campagnes ont lieu par an. Elles portent tout particulièrement sur le problème de l'alcool (légère tendance à la baisse), de la ceinture de sécurité (le taux de port est monté de 50 % à 80 %) et de la vitesse (problème qui semble s'aggraver malgré les efforts accomplis, aussi au niveau de la surveillance).

Parmi les autres thèmes traités dernièrement, on mentionnera notamment : les deux roues, les piétons (bon succès), la conduite pendant le week-end et les vacances, la traversée des petites villes, l'entretien du véhicule, etc.

Une mention spéciale doit être faite de l'action répétée tous les ans et destinée aux travailleurs portugais et marocains traversant l'Espagne (campagne d'information, aménagement de zones de repos et d'assistance, etc.).

### ***Finlande***

Parmi les principaux thèmes des campagnes organisées au cours des dernières années, on peut citer :

- alcool au volant ;
- voir et être vu (spécialement en ce qui concerne la visibilité des cyclistes et des piétons).

Une nouveauté consiste en la mise en pratique de campagnes au niveau régional, organisées avec le soutien et la participation de l'administration centrale ainsi que des organisations nationales de prévention routière.

### ***France***

Au niveau national, ces dernières années ont été particulièrement mis en valeur les thèmes suivants :

- lutte contre l'alcool au volant ;
- respect de la limitation de vitesse en ville ;
- respect des feux rouges ;
- port de la ceinture de sécurité.

Il convient de noter que ces campagnes sont largement relayées au niveau local et que, de plus en plus, dans le cadre des programmes décentralisés de sécurité routière (RÉAGIR, -- objectif moins 10 pour cent), les collectivités territoriales (départements et municipalités), développent des actions d'information autonomes axées sur les caractéristiques locales des accidents grâce à la télévision régionale, aux radios locales et à la presse écrite régionale ou

locale. C'est de loin la télévision qui constitue le principal support des grandes campagnes d'information.

### ***Luxembourg***

Les principaux thèmes des campagnes d'information sont :

- conduite écologique = conduite sûre (en 1982) ;
- "Tenez vos distances !" (en 1983) ;
- aquaplaning (en 1984) ;
- les jeunes conducteurs (en 1985) ;
- attention aux enfants (en 1986).

En 1986 ont été développés, par ailleurs, les cinq thèmes choisis au niveau des Communautés Européennes pour l'Année Européenne de la Sécurité Routière.

### ***Pays-Bas***

En automne 1984, une campagne concernant le port de la ceinture de sécurité a été organisée. Cette action avait pour objectif d'une part, d'augmenter le taux du port de la ceinture, d'autre part, de vérifier les différentes possibilités d'influer sur ce taux.

La campagne a été menée au niveau national mais fut soutenue dans une province spécialement choisie (la Frise) par des émissions de radio et des articles de presse. En outre, on a procédé à des simulations d'accidents. Pendant la campagne, la police a effectué des contrôles relatifs au port de la ceinture. L'effet de la campagne a été évalué par comptage des personnes portant la ceinture de sécurité et par questionnaire.

A l'issue de la campagne, on a constaté au niveau national (excepté la Frise) une augmentation du taux du port de la ceinture de 3 à 5 pour cent. En Frise, les taux d'augmentation atteignaient 25 à 30 pour cent.

Deux conclusions importantes peuvent être tirées de ces résultats :

- i) les actions régionales peuvent être plus efficaces que celles menées au niveau national, parce qu'elles peuvent être plus facilement combinées avec d'autres mesures (approche reposant sur plusieurs facteurs) ;
- ii) les campagnes sans mesures additionnelles (approche reposant sur un seul facteur) ont apparemment un impact plus faible, tandis qu'une combinaison avec d'autres mesures (par exemple contrôles, surveillance, démonstrations, etc.) paraissent considérablement plus efficaces (approche intégrée reposant sur plusieurs facteurs).

De façon générale, quatre campagnes nationales sont organisées chaque année. Parmi les principaux thèmes traités, on peut citer :

- l'alcool au volant ;
- la ceinture de sécurité ;
- zones à 30 km/h ;
- bicyclettes : visibilité, éclairage, dispositifs réflectorisants du côté latéral ;
- les personnes âgées dans la circulation.

### ***Royaume-Uni***

En 1985, le Royaume-Uni est passé d'une politique de campagnes individuelles qui avaient pour objet, par exemple, le problème de l'alcool au volant à la période de Noël, à un programme "roulant" de publicité en matière de sécurité routière. Ce changement résulte d'une analyse statistique approfondie des accidents par catégorie d'usagers, période de l'année et manœuvre de véhicule effectuée. Le programme a un caractère continu ; il met l'accent sur des thèmes communs à de nombreux types d'accidents -- par exemple "Voir et être vu" --, mais avec des pointes dans l'intensité des campagnes destinées à des groupes particuliers d'usagers de la route : des cyclistes en été, l'alcool au volant à Noël, plus tard au printemps et en été, etc. Alors que le matériel de support de la publicité (affiches, etc.) est expérimenté sur des échantillons des groupes-cibles d'usagers avant et pendant leur utilisation, il est difficile d'établir un lien direct avec une quelconque diminution des victimes et il ne serait pas facile non plus de vérifier les effets cumulatifs à plus long terme que l'on pourrait attribuer au programme. Ce programme est actuellement en cours de développement en liaison avec un effort tout particulier visant à accroître la conscience publique quant aux problèmes de sécurité routière à travers différents secteurs de la communauté et les media.

### ***Suède***

Au cours des dernières années, les principales activités d'information ont porté sur l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants et des ceintures de sécurité sur les sièges arrière des véhicules automobiles ainsi que sur les risques élevés d'accident pour les usagers des deux roues motorisés et des bicyclettes.

Des campagnes ont eu lieu aux niveaux national, régional et local, souvent en coopération entre les autorités publiques, des organisations indépendantes et des entreprises. Toutes sortes de media ont été utilisés. Dans le cadre de ces activités, on a organisé des cours de conduite gratuits, sur une base volontaire, pour les conducteurs de motocyclettes.

Les évaluations qui ont été effectuées montrent que, pendant la période considérée de trois ans, l'utilisation des systèmes de retenue pour les enfants et des ceintures de sécurité sur les sièges arrière a augmenté de 20 pour cent à 40 pour cent en ce qui concerne les enfants et de 10 pour cent à 25 pour cent en ce qui concerne les adultes. Parmi les conducteurs de motocyclettes, 8 pour cent à 10 pour cent ont participé aux cours de recyclage chaque année.

## *Suisse*

Les campagnes menées à l'échelon national au cours de ces trois dernières années ont eu pour objectif d'améliorer le climat dans le trafic routier en apprenant à tous les usagers de la route à se considérer comme des partenaires, à éviter le stress, l'agitation et à faire preuve de courtoisie. Ce message de sécurité fut diffusé essentiellement au moyen d'affiches, de films, de notices d'information, de diapositives, etc., et les slogans choisis furent les suivants :

- amabilité = sécurité (en 1983) ;
- être pressé = danger (en 1984) ;
- priorité à la courtoisie (en 1985).

Les diverses campagnes d'information montrent des différences importantes quant à leur efficacité. Elles n'ont pas toujours obtenu les changements voulus de comportement. Il est difficile d'en donner les raisons exactes. Néanmoins, de telles campagnes sont indispensables pour l'oeuvre de sécurité routière puisqu'elles permettent de divulguer des connaissances et de modifier des attitudes ; ainsi, la sécurité routière en bénéficie à long terme. Il serait cependant souhaitable d'examiner plus en profondeur, par des analyses d'efficacité, l'ensemble des éléments en jeu et les résultats effectifs.

Lorsque l'on procède à un examen comparatif des thèmes traités, on constate une convergence notable sur le plan international en ce qui concerne le choix des principaux thèmes : la ceinture de sécurité et le casque, voir et être vu, la vitesse non adaptée aux circonstances, l'alcool. En raison de cette convergence, il paraît étonnant que certains éléments d'action et de motivation ne soient repris que rarement au niveau international. A cet égard, un seul exemple positif est connu : l'affiche primée du néerlandais C. Van Rij datant de l'année 1971 a été utilisée également dans d'autres pays de la CEMT comme, par exemple, en Allemagne, en Belgique, en Espagne et en Suisse.

Dans plusieurs pays, on peut noter une tendance vers une régionalisation ou même une localisation de la publicité en matière de sécurité routière. On retiendra notamment l'exemple des Pays-Bas où une action nationale sur le port de la ceinture de sécurité a été complétée par une action intensive dans une région déterminée. Le résultat en était tangible, ce qui a permis de conclure, aux Pays-Bas, que :

- les actions régionales peuvent être plus efficaces que celles menées au niveau national ;
- qu'une combinaison de campagnes de publicité avec d'autres mesures peut encore accroître considérablement l'efficacité.

On peut se féliciter également d'une autre tendance qui va dans le sens d'une meilleure compréhension des problèmes internationaux de sécurité routière lorsqu'il s'agit de la circulation transfrontalière. En effet, on mène de plus en plus de campagnes d'information sur des problèmes de sécurité à destination des vacanciers et des voyageurs en transit.

On peut citer comme exemple des activités de ce genre entreprises en Espagne pour les automobilistes originaires du Portugal et de l'Afrique du Nord, ou bien des activités similaires menées en Allemagne et en Autriche pour les voyageurs de l'Europe du sud-est. Un nombre croissant de pays informe les touristes dans leur propre langue maternelle, au moyen de brochures sur les règles de comportement relevant de la sécurité routière. Les pays scandinaves et le Royaume-Uni constituent pour cela des exemples classiques.

#### **4. Conclusions**

En conclusion, la sensibilisation du public par des campagnes d'information constitue dans tous les pays un élément essentiel de la politique de sécurité routière. Les formes d'organisation ainsi que les modalités de mise en oeuvre de ces campagnes sont cependant ajustées aux besoins spécifiques de chaque pays. On reconnaît apparemment partout la nécessité de l'existence d'une organisation centrale à compétence nationale, responsable des stratégies à long terme de sensibilisation du public, alors que l'action même d'information tend à être décentralisée.

L'efficacité des campagnes d'information peut être augmentée de façon significative par le recours à des mesures additionnelles, conçues alors comme partie intégrante d'une approche "multifacteurs" (contrôles, surveillance, activités sur le plan régional et local, démonstrations, etc.).

Dans l'intérêt d'une amélioration des activités destinées à l'information du public sur les problèmes de sécurité routière, il paraît souhaitable :

- d'échanger, sur le plan international, des expériences sur les campagnes et actions menées, notamment en ce qui concerne les media utilisés ;
- de renforcer la coopération et l'échange d'information dans le domaine de l'évaluation d'efficacité ;
- de fixer des objectifs nationaux tout en favorisant des variantes aux niveaux régional et local ;
- d'indiquer aux touristes en visite ou en transit dans leurs propres langues des particularités d'ordre national ou régional ayant une importance du point de vue de sécurité routière ;
- de mettre à disposition des moyens appropriés pour permettre une planification à long terme des activités relevant de l'information du public.

## **SURVEILLANCE ET SANCTIONS**

### **1. Surveillance et contrôle**

Complémentaire aux efforts déployés dans tous les pays par les autorités publiques et de nombreuses organisations privées dans les différents domaines pouvant influencer le comportement des usagers de la route, la sécurité sur les routes nécessite un certain niveau de surveillance et de contrôle du trafic.

Cette surveillance et ce contrôle sont notamment indispensables pour assurer l'application des mesures réglementaires décidées par les gouvernements. Il n'est guère utile d'arrêter des nouvelles prescriptions légales si l'on ne peut mettre en oeuvre des moyens de contrôle suffisants pour les faire respecter de manière raisonnable. A défaut, ces prescriptions réglementaires ne peuvent avoir qu'un effet très limité sur la sécurité routière.

La surveillance et le contrôle doivent permettre également de repérer les conducteurs dont le comportement est dangereux ou irresponsable et susceptible par conséquent de provoquer des accidents.

Selon la structure politique et administrative des pays, l'organisation de la surveillance et du contrôle de la circulation routière relève du pouvoir central, des régions ou encore des autorités locales.

L'efficacité des services de surveillance dépend pour une bonne part des effectifs et des équipements -- en particulier des appareils de détection automatique des infractions -- dont ils peuvent disposer, ces effectifs et équipements étant à leur tour largement dépendants des moyens budgétaires qui peuvent être dégagés.

D'une manière générale, les services dont il est question n'interviennent pas exclusivement par la voie répressive mais jouent aussi un rôle éducatif ou préventif.

Il importe de souligner que généralement les autorités responsables de la politique générale en matière de sécurité routière n'ont pas de pouvoir hiérarchique direct sur les services chargés de la surveillance et du contrôle de la circulation. La plupart du temps, ces autorités n'interviennent pas non plus dans le financement des services.

Il résulte de cette situation que les responsables de la sécurité routière ne sont le plus souvent pas habilités pour intervenir directement dans l'organisation et le fonctionnement des forces de police. Celles-ci étant, dans la plupart des cas, chargées également de missions dans de nombreux domaines autres que la circulation, le choix des priorités est souvent difficile et ne

répond pas toujours nécessairement aux souhaits de ceux qui gèrent la sécurité routière.

D'autre part, à la suite des difficultés financières résultant notamment de la crise économique, certains gouvernements ont été amenés à limiter les moyens mis à la disposition des forces de l'ordre, et notamment le personnel et le matériel technique servant à la constatation de certaines infractions.

Nonobstant les difficultés, les responsables de la sécurité routière doivent s'efforcer d'obtenir le maintien des moyens de contrôle à un niveau adéquat et raisonnable afin qu'ils contribuent efficacement à l'amélioration de la sécurité tout en obtenant le meilleur rapport coût/efficacité. Dans ce cadre, il est utile de procéder à des contrôles qualitatifs et sélectifs en s'attachant surtout à rechercher les infractions dangereuses (alcool, vitesse, etc.) ou en concentrant les contrôles sur certaines périodes (week-ends, nuits, etc.).

## **2. Sanctions**

Pour punir les auteurs des infractions à la réglementation routière, tous les pays recourent à différents types de sanctions : amende, emprisonnement, retrait ou annulation du permis de conduire, immobilisation ou saisie du véhicule, etc. Dans certains pays, les amendes sont proportionnelles aux revenus. Les peines de prison sont parfois remplacées par des peines d'intérêt général ou des travaux d'utilité publique. On estime généralement que le retrait du permis de conduire est la mesure qui a la plus grande influence sur les conducteurs.

En raison des importantes disparités existant entre les systèmes pénaux des différents pays, une comparaison internationale du niveau des sanctions prévues pour les infractions de circulation ne peut être effectuée valablement.

Le but des sanctions est d'amener l'auteur de l'infraction à respecter les règlements de circulation et à modifier en conséquence son comportement. Pour que ce but puisse être atteint, il faut que la sanction soit prononcée assez rapidement après la constatation de l'infraction. S'il s'écoule un long délai entre l'infraction et la sanction, il est très douteux que celle-ci puisse encore avoir quelque influence sur le comportement futur du contrevenant.

On constate cependant que, dans beaucoup de pays, le nombre très élevé et toujours croissant d'infractions en matière de circulation provoque l'engorgement des parquets et des tribunaux. Il en résulte que beaucoup d'affaires ne sont traitées qu'avec des retards considérables et parfois même ne peuvent être examinées avant la prescription des délais légaux.

Un tel système est évidemment inefficace et ne peut raisonnablement entraîner des modifications du comportement. Au contraire, il engendre une quasi-impunité pour de nombreux usagers de la route et en incite d'autres à ne plus trop tenir compte des règlements.

D'autre part, cette situation provoque souvent le découragement des agents qui doivent rechercher les infractions, ce qui, à moyen terme, amène certains de ceux-ci à relâcher leurs efforts.

Il y a donc là un effet psychologique doublement néfaste.

Certains pays appliquent ou étudient des techniques nouvelles pour pallier les inconvénients visés ci-dessus.

Parmi celles-ci, il faut citer :

- La dépenalisation des infractions qui n'entraînent pas un danger grave, c'est-à-dire le remplacement des amendes pénales par des sanctions administratives. Cette solution permet, d'une part, des sanctions rapides et donc plus efficaces du point de vue de la sécurité routière et, d'autre part, de décharger les tribunaux de multiples affaires mineures.
- Le même résultat peut être atteint par des procédures de perception directe et immédiate du montant de l'amende par les services de contrôle routier.
- La création d'un fichier central des infractions, qui permet de mieux connaître les récidivistes et de prendre des mesures en conséquence.
- L'instauration du permis de conduire par points, qui, par exemple, sur la base d'un fichier central, permet de retirer systématiquement le permis de conduire aux conducteurs accumulant les infractions.

En outre, il est évident que la sanction doit être proportionnelle à la gravité de la faute et aux conséquences qui peuvent en résulter. C'est dans cet esprit notamment que certains pays ont prévu des sanctions de niveaux différents pour les diverses infractions au code de la route, en tenant compte surtout du danger créé par l'infraction.

Il s'est également avéré efficace de compléter les sanctions par des mesures rééducatives telles que le recyclage des conducteurs récidivistes. En effet, des informations et des discussions sur l'origine et les conséquences d'un comportement fautif réduisent souvent le taux de récidivité. Il est recommandable de séparer à cet égard les infractions liées à l'alcool au volant et les autres infractions. Selon certaines expériences acquises jusqu'à présent, ce genre de mesures rééducatives destinées à corriger les comportements pour l'avenir aboutit à un résultat tangible surtout lorsqu'il s'agit d'un problème d'alcool.

Il convient, enfin, de donner une large publicité aux opérations de surveillance et de répression afin que celles-ci conservent un caractère dissuasif.

### 3. Conclusions

L'expérience des pays européens en matière de contrôles et de sanctions, telle qu'elle vient d'être résumée dans ses très grandes lignes, rejoint les conclusions tirées dans ce domaine par différentes études internationales. Il existe en effet trois "règles d'or" qui semblent devoir s'appliquer à tous les pays considérés

- la fréquence des contrôles, facteur essentiel de dissuasion ;
- la certitude de la sanction (une sanction ne doit pas être seulement prononcée, mais encore effectivement appliquée) ;
- la rapidité d'exécution des peines, qui crée dans l'opinion le sentiment que la sanction, vite appliquée, est un facteur opératoire essentiel du dispositif de surveillance et de répression.

Enfin, il conviendrait de mettre l'accent :

- pour compléter l'effet des sanctions et surtout corriger les comportements futurs, sur l'intérêt des mesures rééducatives telles que le recyclage des conducteurs récidivistes ;
- pour accentuer l'aspect dissuasif des contrôles et des sanctions, sur la publicité administrative et judiciaire à donner aux opérations de surveillance et de répression.

## **LE RÔLE DES PARTENAIRES DE L'ÉTAT**

Il convient de signaler que, dans la majorité des cas, les politiques de sécurité routière mises en place dans les pays occidentaux, dans les années 1970, ont été marquées par une forte intervention des pouvoirs publics, essentiellement au niveau national ou fédéral. Devant la situation d'urgence créée par la croissance continue du nombre des accidents de la route, l'intervention de l'État s'est notamment traduite par une action réglementaire simple, cohérente et d'efficacité rapide et incontestable (limitations générales de vitesse, port de la ceinture de sécurité et du casque, lutte contre l'alcoolémie des conducteurs, etc.), soutenue par une politique plus ou moins active de contrôles et de sanctions.

Parallèlement, les programmes d'éducation (enseignement de la sécurité routière à l'école, amélioration de l'apprentissage de la conduite, revalorisation des permis de conduire) et d'information (campagnes d'information du grand public sur les risques de la circulation et les prescriptions de sécurité routière) visaient à modifier en profondeur, sur la longue période, le comportement des usagers, tandis que la recherche permettait de mieux cerner les principales causes d'accidents d'origine humaine et d'élaborer des stratégies d'actions à l'usage des pouvoirs publics.

Là encore, cependant, l'essentiel du pouvoir d'intervention restait généralement entre les mains de la puissance publique (État et, plus rarement, collectivités locales), le secteur non étatique n'agissant le plus souvent qu'à l'instigation ou par délégation de l'État : ainsi de l'éducation, très largement dispensée ou contrôlée par les pouvoirs publics ; ainsi de l'information, notamment aux mains des pouvoirs publics par l'intermédiaire des grandes campagnes radio-télé diffusées ; ainsi, évidemment, de l'organisation des contrôles et du pouvoir de sanctionner, prérogative régalienne de la puissance publique.

Or, il apparaît que, çà et là, la capacité de l'État à assumer la lutte contre les accidents de la route ne suffit pas à diffuser les préoccupations de sécurité routière dans la profondeur du corps social. Pour obtenir la réelle adhésion des citoyens aux objectifs de sécurité routière, les pouvoirs publics doivent pouvoir compter sur l'ensemble des relais naturels de l'action de prévention. Pour mobiliser l'opinion et infléchir les comportements, il existe un certain nombre de partenaires potentiels dont le pouvoir de communication et de stimulation est important et, parfois décisif. Ces partenaires, pour certains, existent depuis longtemps : leur action, tant quantitative que qualitative, est inégale. Pour d'autres, ils constituent autant de "filières" ou de "gisements" très largement inexploités et dont les préoccupations de sécurité routière commencent à peine à s'affirmer.

En se limitant aux principaux de ces partenaires, on citera :

- les mass media ;
- les constructeurs ;
- les assurances ;
- les groupements d'usagers ;
- le corps médical ;
- les entreprises.

Enfin, on doit s'interroger sur la convergence de ces efforts et la capacité de ces partenaires à se fédérer -- pour à la fois démultiplier et compléter l'action des pouvoirs publics -- et, commanditaires des usagers, à exprimer et valoriser la préoccupation sociale de sécurité routière.

A cette fin, il convient d'examiner le rôle général des partenaires de l'État dans le système de sécurité routière, la contribution des six catégories spécifiques ci-dessus mentionnées et les expériences tendant à constituer des organismes mixtes, mi-publics mi-privés, destinés à jouer un rôle consultatif auprès des administrations nationales (ou fédérales) de sécurité routière, selon le plan suivant<sup>ii</sup>

1. Rôle global des partenaires de l'État
2. Contribution des mass media
3. Contribution des constructeurs et importateurs
4. Contribution du système d'assurance automobile
5. Contribution des groupements d'usagers et associations de prévention
6. Contribution du corps médical
7. Contribution des entreprises
8. Expériences de conseils consultatifs mixtes

## **1. Le rôle global des partenaires de l'État**

Dans la plupart des pays, l'intervention dans le système de sécurité routière des partenaires privés de l'État est ancienne. Cette situation correspond à une réalité historique. En effet, ce n'est en général -- sauf exceptions marquantes, comme en Scandinavie ou aux États-Unis -- qu'après la seconde guerre mondiale, et quelquefois seulement depuis les années 1960, que s'est affirmée et individualisée l'intervention de la puissance publique dans la gestion du système de sécurité routière. Il suffit de rappeler à cet égard que les limitations générales de vitesse, le port obligatoire de la ceinture de sécurité et la lutte contre l'alcoolémie au volant<sup>iii</sup> datent, pour l'essentiel, des années 1970. En revanche, le développement de la circulation automobile a engendré, et cela bien avant que les accidents de la route constituent un véritable problème de société, la constitution d'organismes destinés à promouvoir et faciliter l'usage de l'automobile : automobile-clubs, touring-clubs, puis -- lorsque la circulation a commencé de provoquer son cortège croissant d'accidents -- organismes privés de prévention tels que la Prévention Routière. Il était donc logique que, jusqu'à ces vingt ou trente dernières années, l'essentiel de l'action de

sécurité routière soit assumée par les organismes privés s'occupant, parfois depuis le début du siècle, de la promotion de l'usage de l'automobile.

Toutefois, il faudrait affiner cette évaluation en fonction des catégories d'intervenants. Si les organismes traditionnellement chargés de la défense des intérêts des automobilistes ont pu aisément -- non d'ailleurs sans ambiguïté comme on le verra plus loin -- endosser certaines responsabilités en matière de sécurité routière, et cela parfois avant que l'État lui-même s'en préoccupe, à l'inverse, l'intervention de certains milieux, comme les organismes d'assurance, les associations de consommateurs ou les entreprises est beaucoup plus récente. Ainsi, en France, ce n'est que tout récemment -- essentiellement depuis 1982 -- que se dessine dans certains secteurs (compagnies d'assurance, associations de victimes, entreprises, etc.) une réelle volonté de prise en charge de la sécurité routière.

Le plus souvent ancienne, cette intervention des partenaires de l'État est jugée dans l'ensemble relativement limitée dans bon nombre de pays. Elle semble toutefois massive en Finlande, en République Fédérale d'Allemagne, au Royaume-Uni, en Suède et en Suisse : dans ce domaine le clivage nord-sud paraît évident. Cependant, la tendance générale est à son augmentation dans la plupart des pays. Il convient de noter que cette intervention, en France, connaît depuis trois ans un développement extrêmement important. Aucun pays, en tout cas, ne signale qu'elle recule.

Tous les pays se déclarent d'ailleurs favorables à cette intervention et souhaitent qu'elle se développe encore, comme s'ils avaient conscience que l'action de l'"État-gendarme" avait trouvé, ou presque, ses limites et que les organisations privées, relais et partenaires naturels, constituaient un outil essentiel de démultiplication et d'enrichissement de l'action publique.

Cette position est très fortement affirmée en France depuis 1982 et a permis la réunion, en avril 1985, d'une table ronde pour de nouvelles initiatives en faveur de la sécurité routière associant les compagnies d'assurance, les organismes de formation, les professionnels de la construction, de la réparation et du contrôle automobile, les associations de victimes et de prévention, les médecins et les mass media.

Généralement, le développement de cette intervention des partenaires privés semble en priorité souhaité pour les actions d'information et de sensibilisation du public et dans le domaine de l'éducation routière (enseignement de la sécurité routière à l'école, formation du jeune conducteur, recyclage et perfectionnement des conducteurs confirmés). On verra qu'effectivement c'est là, pour l'instant, l'apport essentiel du secteur privé, les autres activités étant considérées comme relevant davantage des prérogatives de puissance publique. Certains pays toutefois estiment qu'aucune restriction ne s'impose *a priori*.

## **2. La contribution des mass media**

Il ne s'agit pas là d'étudier l'activité des moyens de communication institutionnels

(télévision, radio, presse écrite générale ou spécialisée) comme relais obligés des campagnes d'information de l'État (ou des collectivités locales) sur la réduction des accidents, cette activité étant purement médiatique par rapport au programme de communication élaboré par les pouvoirs publics. Il convient au contraire de s'interroger sur l'intérêt spontané manifesté par les mass media envers les accidents de la route et les actions d'information et de sensibilisation qu'ils engagent à titre autonome, comme contribution volontaire à la lutte contre l'insécurité routière.

Il paraît intéressant d'essayer d'évaluer la place accordée, dans les différents pays, aux accidents de la route et à la sécurité routière par rapport au volume global d'information et par rapport au volume des informations consacrées en particulier à l'automobile et à la route. L'Australie, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, le Portugal et la Suisse estiment que cette place est relativement importante par rapport au volume global d'information, encore qu'il soit signalé que son contenu est souvent plus émotionnel que scientifique. En Finlande, en France, en République Fédérale d'Allemagne, au Royaume-Uni et en Suède, elle est considérée comme relativement faible dans les deux cas, l'information relative à l'automobile et à la route étant plutôt consacrée à la fluidité du trafic et au confort de l'automobiliste, voire aux performances des nouveaux modèles de véhicules, qu'aux aspects de sécurité. Il faut peut-être y voir le signe redoutable d'une banalisation de l'accident de la route dans la conscience collective, l'accident étant souvent jugé inévitable et assumé comme rançon du progrès technique. Il convient toutefois de nuancer cette affirmation et de saluer, dans plusieurs pays, un accroissement récent, et méritoire, de l'information divulguée sur la sécurité routière proprement dite, en particulier en 1986, année européenne de la sécurité routière.

Il semble qu'il n'y ait pas, en moyenne, de différence quantitative significative quant aux supports utilisés, qu'il s'agisse de la télévision, de la radio ou de la presse écrite, les informations consacrées à la sécurité routière dans la presse écrite étant en général plus approfondies que celles divulguées par les émissions de radio ou de télévision.

En ce qui concerne la télévision, le rôle des stations privées, qui n'existent pas dans certains pays, n'est jugé important qu'en Australie et au Royaume-Uni. L'effort de sensibilisation semble donc avant tout l'affaire de la télévision d'État. Il se fait plutôt au niveau régional ou local en Australie et en Belgique, plutôt au niveau national en Finlande et au Portugal, indifféremment au niveau national ou régional dans les autres pays. Il revêt des formes variées, qui coexistent dans la plupart des pays : les informations ponctuelles sur les accidents, les conseils de sécurité, les interviews de spécialistes et les émissions spéciales du type tables rondes sont les formes les plus fréquentes. Rares, sauf au Royaume-Uni, semblent être les relations approfondies d'accidents ou les enquêtes auprès des usagers.

S'agissant de la radio, son rôle est assuré plutôt par les stations publiques dans six pays, indifféremment par les stations publiques et privées dans les cinq autres États. Il est surtout le fait des stations nationales en Finlande, au Portugal, en Suède et en Suisse, plutôt le fait des stations régionales ou locales en Australie et en République Fédérale d'Allemagne (Länder), indifféremment celui des stations nationales, régionales ou locales en Belgique, au Danemark,

en Espagne, en France et au Royaume-Uni. Les formes d'intervention sont approximativement les mêmes que celles auxquelles la télévision a recours.

La contribution à la sécurité routière de la presse écrite d'informations générales est indifféremment le fait de la presse nationale, régionale ou locale dans la majeure partie des pays. Elle est plutôt le fait de la presse régionale en Australie, en République Fédérale d'Allemagne et en Suisse, où, du fait de la structure fédérale de l'État, les compétences décentralisées en matière de sécurité routière sont naturellement développées. La forme utilisée n'est pas un facteur discriminant, les modes d'expression les plus courants étant toutefois la relation ponctuelle d'accidents graves et les conseils succincts de sécurité. Seules, apparemment, la presse suédoise et celle du Royaume-Uni contiennent éventuellement des relations détaillées d'accidents avec analyses approfondies à l'appui. Il convient de signaler que cette dernière tendance s'observe actuellement en France dans la presse locale grâce au développement du programme RÉAGIR d'enquêtes pluridisciplinaires approfondies sur les accidents graves.

En ce qui concerne la presse spécialisée dans l'automobile, la part qu'elle consacre à la sécurité routière est jugée faible ou relativement faible dans presque tous les pays. Elle n'est considérée comme importante qu'en Australie et en Suisse. Il s'agit là d'un phénomène important : la presse de l'automobile est en général celle du plaisir de la conduite, voire de la vitesse, plus que celle de la sécurité de l'utilisateur de la route, les constructeurs de voitures puissantes ou de motos rapides y faisant davantage entendre leur voix que les organismes de prévention.

### **3. Le rôle des constructeurs et des importateurs**

Sur les onze pays considérés, cinq seulement possèdent une véritable industrie automobile, les six autres n'ayant pas de constructeurs nationaux. Quoi qu'il en soit, sauf naturellement dans le domaine de la technique du véhicule, l'effort des constructeurs et des importateurs en faveur de la sécurité routière semble dans l'ensemble modeste. Il semble surtout revêtir la forme de conseils de sécurité, en particulier en Australie. Le Danemark signale son intervention dans le domaine du contrôle volontaire des véhicules.

En revanche, l'effet négatif produit par certaines publicités automobiles valorisant la vitesse de pointe des véhicules ou les comportements d'agressivité des conducteurs est dénoncé par la majorité des pays, sauf en Australie où les importateurs semblent jouer le jeu et éviter les publicités manifestement incompatibles avec la sécurité routière. Cette situation est notamment préoccupante en Espagne et en France. En face, la réponse des pouvoirs publics est ambiguë : la Belgique, le Danemark, le Royaume-Uni et la Suisse ne disposent pas de mécanismes réglementaires ou contractuels susceptibles de limiter ce type de publicités. L'Australie envisage d'y recourir à la suite d'une enquête de la Chambre des Représentants qui avait dénoncé ces pratiques en 1983. En Espagne, il existe un droit de regard relatif de l'État sur les publicités télévisées. En République Fédérale d'Allemagne, un "gentlemen's agreement" a été mis au point sous une forme tacite. Seule la France a signé, en 1983, un protocole d'accord avec les

constructeurs et importateurs, protocole qui vaut pour ces derniers engagements de modération. Son respect inégal depuis lors a donné lieu à plusieurs "rappels à l'ordre" des pouvoirs publics et le dossier est actuellement suivi de près.

#### **4. La contribution du système d'assurance automobile**

Les compagnies d'assurance semblent, dans la plupart des pays, (sauf en Suède) limiter pour l'instant leur intervention au recueil et à l'exploitation des statistiques d'accidents (activités essentielles pour la gestion des sinistres et l'évaluation des primes) et à la diffusion de messages de sécurité. Leur rôle préventif est donc encore très modeste, en particulier dans le domaine de la formation des conducteurs et du contrôle des véhicules, et leur fonction est encore essentiellement conçue comme une obligation de réparation du risque. Il y a là tout un champ possible d'intervention pour la sécurité routière dans un système de partenariat lié à une réappréciation globale de la fonction de l'assurance automobile. Il convient toutefois de signaler le cas intéressant de la Suisse, où une contribution financière fixée en pourcentage de la prime d'assurance est légalement affecté à des opérations de sécurité gérées par le fonds suisse pour la prévention des accidents de la route. On doit également signaler le rôle très positif joué en Suisse par le bureau de prévention des accidents (bpa), fondation fédérale de droit privé dont l'action multiforme est jugée très importante et disposant -- expérience originale -- de "préposés" bénévoles à la sécurité routière chargés d'agir à l'échelon local pour obtenir des améliorations concrètes à tous les niveaux. De façon générale, l'apport le plus significatif de l'assurance semble être sa participation dans certains pays à l'existence de l'association dénommée "Prévention Routière".

Dans tous les pays, la tarification du risque est plus ou moins individualisée en fonction des antécédents des conducteurs, la plupart du temps sous la forme d'un système de type "bonus-malus" permettant de pénaliser les conducteurs à hauts risques et de favoriser les conducteurs n'ayant pas causé d'accidents. Ce mécanisme de modulation est fixé par l'État en Belgique et en France, par un organisme professionnel ou par les compagnies elles-mêmes mais sous la surveillance de l'État en Espagne, en République Fédérale d'Allemagne et en Suisse, de manière tout à fait libre pour les compagnies au Danemark, au Royaume-Uni et en Suède.

La nature du système d'assurance automobile, qu'il soit fondé sur le principe de la responsabilité pour faute ou sur le principe objectif du "*no fault*", semble indifférente à l'importance des actions de prévention.

#### **5. La contribution des groupements d'usagers et associations de prévention**

Dans la plupart des pays existe un organisme dénommé "Prévention Routière". Il s'agit le plus souvent d'une association de droit privé, souvent largement financée par les compagnies d'assurance, qui intervient fréquemment dans le domaine de l'information (conseils aux usagers) et de l'éducation (enseignement de la sécurité routière à l'école, recyclage et perfectionnement

des conducteurs, cours de conduite "défensive", formation et recyclage des enseignants de la conduite) et constitue parfois une force de propositions à l'égard des pouvoirs publics, qu'elle fasse partie d'un conseil consultatif officiel (comme "Via Secura", la Prévention Routière belge ou le Kuratorium für Verkehrssicherheit» en Autriche) ou qu'elle agisse à titre autonome. A signaler qu'il existe dans certains pays, des associations (dénommées en France "Prévention Rurale") spécialement chargées de la prévention des accidents en milieu agricole.

S'agissant des automobile-clubs, des associations de motocyclistes et autres groupements d'usagers de la route, leur rôle est également, surtout en matière de prévention, un rôle d'information et de formation. Au Portugal, cette fonction a totalement disparu et se trouve maintenant assurée par la Prévention Routière. En Australie, l'association dénommée "*Australian Motorcycle Council*" a vigoureusement pris en charge les problèmes de sécurité. La principale association française de motards a, en 1983, engagé un dialogue constructif sur la sécurité avec les pouvoirs publics et accepté un objectif contractuel de diminution de 20 pour cent en deux ans du nombre des accidents. Il convient de signaler le rôle très actif joué en Suisse par ces divers groupements.

Les associations de victimes ou de familles de victimes de la route n'existent pas au Danemark, en Espagne, au Portugal ni en Suisse. Là où elles existent, leur rôle semble pour l'instant mineur. A signaler la situation originale de la Suède où de jeunes personnes handicapées par des accidents interviennent dans les écoles pour faire part de leur expérience personnelle et le développement important des associations de victimes, ou de familles de victimes en France depuis quelques années (en particulier de la "Ligue contre la violence routière"), dont l'émergence a été favorisée par le terrible accident de Beaune le 31 juillet 1982 (53 morts dont 46 enfants) et la concertation engagée avec elles par les pouvoirs publics.

L'action des associations de parents d'élèves en faveur de la sécurité routière semble dans l'ensemble peu développée et se limite à des interventions locales auprès des municipalités ou des établissements scolaires.

Il en est de même des associations de consommateurs, qui n'agissent encore que très modestement, parfois par des recommandations concernant la sécurité des véhicules et de leurs équipements. On est loin de l'ampleur autrefois prise aux États-Unis par le mouvement de Ralph Nader.

Les mouvements écologiques jouent également un rôle très marginal, qui pourrait cependant rapidement évoluer en fonction de l'actualité des problèmes de pollution de l'atmosphère par les retombées nocives des gaz d'échappement, notamment par le biais de la limitation de vitesse (France, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suisse).

Au total, l'implication des groupements d'usagers semble demeurer modeste dans le domaine de la prévention des accidents, peut-être parce qu'ils véhiculent des préoccupations, tantôt fragmentaires, tantôt disparates. Le programme RÉAGIR développé en France depuis

1982 a permis un début de participation plus active de ces organisations à l'action collective de sécurité routière, cette participation étant vivement encouragée par les pouvoirs publics.

## **6. La contribution du corps médical**

En dehors de l'action traditionnelle du secteur de la santé publique davantage orienté vers la mise en place des secours d'urgence<sup>iv</sup>, la traumatologie et la réadaptation fonctionnelle, l'intervention dans le système de sécurité routière des praticiens du secteur médical privé devrait à l'évidence constituer un élément important de prévention.

Or, l'enquête démontre au contraire que rares sont les pays où cette intervention revêt un caractère massif. Bien au contraire la plupart estiment que ce rôle reste tout à fait ou relativement limité. Il semble que sur les onze pays considérés, l'Australie soit le seul pays où l'implication des médecins dans l'action de prévention constitue un phénomène à la fois ancien et de grande ampleur. Il convient en effet de rappeler que dans ce pays ce sont les médecins qui ont été largement à l'origine de l'élaboration d'un certain nombre de prescriptions de sécurité, en particulier l'introduction du port obligatoire de la ceinture de sécurité dès 1971 dans l'État de Victoria. Il convient également de signaler le dynamisme du secteur médical en Suède, comme dans les autres pays nordiques, en matière de sécurité routière.

Par ailleurs, lorsqu'elle existe, l'intervention du secteur médical privé dans les actions de sécurité routière semble plutôt transiter par l'intermédiaire des organisations professionnelles de médecins, la relation directe médecins-consultants paraissant du point de vue de la sécurité routière rare, voire inexistante.

Là où elle existe, l'intervention des médecins revêt essentiellement la forme de conseils, recommandations ou mises en garde relatifs aux risques engendrés par la conduite sous l'influence de l'alcool, de certains médicaments ou des drogues, ainsi que d'avis concernant les incompatibilités entre certains handicaps ou maladies et la conduite d'un véhicule. Certains pays mentionnent la contribution du corps médical à des enquêtes approfondies sur les accidents de la route, les formes de cette participation n'étant toutefois pas précisées. Dans plusieurs pays et notamment en Australie, les médecins ont pu jouer un rôle certain d'influence et de persuasion vis-à-vis des pouvoirs publics pour la mise au point des normes réglementaires de sécurité.

S'agissant de la presse médicale, l'ensemble des réponses fait apparaître qu'elle consacre aux accidents de la route et à l'action de sécurité routière une place jugée assez faible ou très faible de façon quasi unanime.

## **7. Contribution des entreprises**

La plupart des pays estiment que l'intervention des employeurs (quel que soit leur statut juridique, ici indifférent : administrations, entreprises publiques, secteur privé) est dans

l'ensemble limitée en matière de sécurité routière. Encore une fois, il semble que l'Australie constitue une référence particulièrement positive en particulier dans les entreprises de transport, le secteur des mines et celui de la construction.

La plupart du temps, l'action des entreprises dans le domaine de la prévention des accidents se limite à des opérations d'information et de sensibilisation du personnel aux questions de sécurité routière et parfois inclut des programmes de formation, de recyclage et de perfectionnement des conducteurs. Certains pays mentionnent le rôle joué çà et là par les entreprises dans le domaine de la "sponsorisation" de campagnes d'information du public sur la sécurité routière.

Quelques entreprises, en particulier des secteurs chimique et pétrolier, ont mené en Europe des actions exemplaires de prévention à destination de leurs salariés et même parfois à destination du grand public.

## **8. Expériences de conseils consultatifs mixtes**

L'examen systématique de la participation au système de sécurité routière de différentes catégories d'associations ou d'organismes professionnels privés conduit à poser la question d'une éventuelle fédération de ces contributions éparses dans un ensemble unifié jouant auprès des pouvoirs publics le rôle d'un comité consultatif. A cet égard, il est intéressant d'examiner les expériences de certains pays où existent des conseils supérieurs ou comités consultatifs regroupant à la fois des représentants des pouvoirs publics et des représentants de l'ensemble du secteur privé *a priori* intéressés par la lutte contre les accidents de la route.

En Australie, de 1947 à 1970, a fonctionné un organisme de ce type dénommé "*Australian Road Safety Council*" constitué de représentants des États et territoires fédérés et des collectivités locales, ainsi que de spécialistes de diverses disciplines. Par la suite de 1970 à 1975, cette expérience a été reprise sous la forme d'un groupe dénommé "*Expert Group on Road Safety*" (EGORS) comprenant également des spécialistes de disciplines variées qui avaient pour tâche de conseiller le ministre Fédéral des Transports en matière de sécurité routière. Depuis 1947, il existe un --*Australian Transport Advisory Council*-- (ATAC) constitué de représentants des États, des territoires et des collectivités locales ainsi que de divers professionnels et agents économiques intéressés à la sécurité routière ; ce conseil consultatif a créé des comités spéciaux pour l'examen de diverses questions de sécurité routière.

En Belgique, un arrêté royal du 11 mai 1965 a créé le Conseil Supérieur de la Sécurité Routière dont le rôle est de mener toutes enquêtes et recherches susceptibles d'améliorer le système de prévention, d'établir des liaisons permanentes entre les ministères impliqués dans l'action de sécurité routière et le secteur privé, et de donner son avis sur l'ensemble des projets de lois et d'arrêtés intéressant la sécurité routière. Ses pouvoirs sont en principe, très larges puisqu'il "prend les mesures nécessaires pour que les moyens susceptibles d'améliorer la sécurité routière soient portés à la connaissance des milieux intéressés, spécialement les usagers de la

route, par tous les modes d'information, d'éducation et de vulgarisation appropriés". Placé auprès du ministre des Communications et présidé par lui, cet organisme, constitué de 73 membres, regroupe les représentants de neuf ministères ainsi que des délégués des automobile-clubs et touring-clubs, de "Via Secura" (Prévention Routière belge), de la Croix-Rouge, du Fonds d'études pour la sécurité routière, des experts en automobile, des milieux de l'assurance, etc. Sa contribution depuis vingt ans à l'amélioration de la sécurité routière en Belgique est considérée comme importante.

Un organisme similaire existe au Danemark depuis 1966. Composé de représentants des partis politiques siégeant au Parlement, des administrations et d'un certain nombre d'organisations privées, il formule des avis et recommandations sur la politique de sécurité routière et propose des modifications de la législation existante. Là aussi, son rôle est jugé largement positif.

L'Espagne a mis en place une "Comision Nacional de Seguridad Vial" présidée par le ministre de l'Intérieur et comprenant des représentants des autres ministères impliqués dans l'action de sécurité routière et d'un certain nombre d'organismes publics ou privés intéressés à la prévention des accidents. Cet organisme a créé en son sein une commission permanente et des groupes d'experts chargés de suivre les questions spécifiques. Son secrétariat permanent est assuré par la Direction Générale du Trafic du ministère de l'Intérieur. Cette commission élabore les plans nationaux de sécurité routière qui sont ensuite soumis à l'approbation du gouvernement. Sa réorganisation est actuellement à l'étude.

Le Portugal a décidé en 1983 de placer auprès de la Direction Générale du Trafic du ministère des Transports et des Communications un conseil consultatif présidé par le Directeur Général du Trafic et comprenant, outre les représentants de plusieurs autres ministères, des délégués de certains organismes privés de prévention (automobile-clubs, Prévention Routière) ainsi que deux représentants des conseils municipaux de Lisbonne et de Porto. Ce conseil consultatif n'est pas encore entré en fonction.

Il existe en République Fédérale d'Allemagne un conseil fédéral de la sécurité routière dénommé "*Deutsche Verkehrssicherheitsrat*" (DVR). Cet organisme est constitué de représentants de l'État fédéral, des Länder et de diverses professions ou organisations privées intéressées à la sécurité routière (constructeurs, assurances, industriels, associations de prévention, etc.).

Au Royaume-Uni, la "*Royal Society for the Prevention of Accidents*" (RoSPA), créée au début des années 20, dispose de plusieurs comités spécialisés agréant également des participations à la fois publiques et privées et joue un rôle important en matière d'information du public et d'éducation des usagers.

En Suède, un Conseil consultatif composé de neuf représentants des autorités publiques et des organisations privées a été institué en 1985. Le Conseil est présidé par le Directeur Général de l'Office suédois de sécurité routière. La tâche principale assignée au Conseil vise à

coordonner les travaux effectués par ses membres dans le domaine de la sécurité routière et à présenter au Gouvernement un plan d'action à long terme en cette matière.

Un organisme consultatif à caractère mixte existe également en Finlande depuis 1973.

En France la question de la création d'un organisme de ce type a été maintes fois évoquée ces dernières années. Elle a été dernièrement demandée par certains parlementaires qui ont en 1984 créé un intergroupe sur la sécurité routière. L'opportunité de constituer un tel organisme est actuellement à l'étude.

## **9. Conclusion**

En conclusion, il convient de rappeler que, les efforts de l'État ayant atteint certaines limites, les tâches de prévention devraient, à l'avenir, être encore davantage relayées par les efforts du secteur privé concerné par les accidents de la route, en particulier par l'intermédiaire des groupements d'usagers et des associations privées de prévention qui peuvent jouer un rôle déterminant à cet égard. Il est d'ailleurs réjouissant de constater qu'une prise de conscience semble s'opérer à cet égard et que les efforts consentis augmentent sensiblement depuis quelques années.

## **Notes**

- ii. Référence aux 11 pays suivants : Australie, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Portugal, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suède, Suisse.
- iii. Exception faite des pays scandinaves.
- iv. On peut se référer, sur ce point, au rapport de la CEMT sur "les mesures visant à améliorer le secourisme dans la circulation routière" [cf. documents CM(83)17 révisé et CM(83)20].

## INSTANCES CHARGÉES DE L'INFORMATION DU PUBLIC EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### République Fédérale d'Allemagne

*Bundesministerium für Verkehr*  
(Ministère Fédéral des Transports)

L'action destinée à la sensibilisation du public ainsi que son organisation relèvent du ministère des Transports, notamment en ce qui concerne les relations avec la presse et la confection de brochures. Les programmes et les activités d'éducation et d'informations routières destinés à certains groupes-cibles ainsi que les campagnes de publicité sont organisés par le *Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR)* (Conseil Fédéral de la Sécurité Routière) qui constitue l'organe central de coordination. Le financement est assuré pour les deux tiers environ par des fonds publics.

La préparation et l'évaluation scientifiques ainsi que l'information des chercheurs sont du ressort de la *Bundesanstalt für Strassenwesen (BAST)* (Institut fédéral de recherches routières), institution scientifique fondée par le ministère Fédéral des Transports.

### Autriche

*Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr*  
(Ministère Fédéral de l'Économie Publique et des Transports) ainsi que les institutions publiques.

- Ministère Fédéral de l'Intérieur
- L'Office Central Autrichien de Statistique
- Caisse des assurances contre les accidents
- Radiodiffusion autrichienne

Au niveau inférieur, relevant du Ministère :

- La Police et la Gendarmerie

Les organisations entièrement indépendantes telles que :

- Le Conseil de la Sécurité Routière
- Les Automobile Clubs comme l'OAMTC et l'ARBO

## **Belgique**

Ministère des Communications  
Conseil supérieur de la Sécurité routière  
Les ministères suivants sont représentés au Conseil

- Ministère des Communications
- Ministère des Travaux Publics
- Ministère des Finances
- Ministère de la Justice
- Ministère de la Santé
- Ministère des Affaires Intérieures
- Ministère de l'Éducation
- Ministère de la Défense
- Ministère des Affaires Économiques et de l'Énergie ainsi que des représentants de 41 autres organisations

## **Danemark**

*Radet for siorre Faerselssikkerhed* (Conseil danois de la Sécurité routière)

- Organisation indépendante et autonome sur le plan administratif
- Placé sous le contrôle du Ministère de la Justice
- Considéré comme institution semi-publique
- Composé de 30 représentants de ministères, autorités et organisations
- Financé à 50 pour cent par des fonds publics, (les autres 50 pour cent proviennent d'institutions privées et de sociétés ainsi que de cotisations versées par les membres du Club de l'éducation routière pour enfants).

## **Espagne**

- Direction Générale du Trafic

Rattachée au Ministère de l'Intérieur

- Commission Nationale de la Sécurité Routière

Organisation interministérielle où sont représentés 15 ministères et divers groupes sociaux Automobile Clubs, Croix Rouge, constructeurs automobiles, etc.

## **Finlande**

*Liikenneturva* (Organisation centrale pour la sécurité routière en Finlande)  
Association de droit public sous le contrôle du Ministère des Communications  
Responsable de l'information et de l'éducation routières  
Financée par les compagnies d'assurances en vertu d'une loi.

## **France**

- *Comité interministériel de la Sécurité Routière*, présidé par le Premier Ministre et regroupant l'ensemble des ministères concernés par la lutte contre les accidents de la route ;
- *Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports* (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières) ;
- Autres ministères (Santé, Éducation, Intérieur, etc.) de manière beaucoup plus ponctuelle;
- Associations diverses telles que : Prévention Routière, Prévention rurale (assurances mutuelles agricoles), Centre de Documentation et d'Information de l'Assurance, automobile-clubs, Association pour la Sécurité sur les Autoroutes, Secours Routier Français, etc.

## **Luxembourg**

- **Ministère des Transports**
- La Commission de la Circulation de l'État
- Ministère de l'Éducation Nationale
- Police et Gendarmerie
- L'Association "La Sécurité Routière"
- L'Association des Compagnies d'Assurances
- L'Automobile-club

## **Pays-Bas**

*Veilig Verkeer Nederland*  
(Sécurité routière des Pays-Bas)  
en collaboration étroite avec le Ministère des Transports qui prend en charge 70 pour cent du budget du "*Veilig Verkeer Nederland*"

## **Royaume-Uni**

### *Department of Transport*

(Ministère des Transports) en coopération avec différentes organisations telles que:

- Automobile Association
- Royal Automobile Club
- Royal Society for the Prevention of Accidents (Organisation officielle de sécurité routière soutenue par le gouvernement et des institutions locales, d'utilité publique)

## **Suède**

- *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)*  
(Société nationale de la Sécurité routière)

Responsable de l'organisation des campagnes, de l'éducation routière, de la littérature et du matériel portant sur la sécurité routière, de l'animation d'un club d'éducation routière pour enfants ;

Financée par l'État et des compagnies d'assurances ainsi que par les cotisations versées par ses membres et la vente de matériel de sécurité routière.

- *Swedish Road Safety Office*  
(Office suédois de la sécurité routière)

Relève du Ministère des Transports ;

Responsable des informations sur les nouvelles réglementations.

## **Suisse**

- *Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)*  
(Bureau suisse de prévention des accidents) (bpa)

Fondation de droit privé;

Tâche : prévention de tous les accidents non professionnels

Financement : subvention régulière par le Fonds suisse pour la prévention des accidents de la route et prélèvement sur les primes d'assurance accidents non professionnels.

- *Schweizerische Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS)*  
(Conférence suisse de sécurité dans le trafic routier)

Forme juridique : association

Tâches : les activités de cette Conférence sont axées essentiellement sur la préparation, l'exécution et la gestion de campagnes d'éducation routière menées chaque année à l'échelon national ;

Membres : représentants des autorités fédérales, cantonales et communales, d'associations et institutions privées, de compagnies d'assurances et de différentes entreprises.

- Fonds suisse pour la prévention des accidents de la route :

Établissement de droit public dont la tâche est de coordonner et d'encourager les mesures visant à lutter contre les accidents de la route.

- Les associations d'usagers de la route.

**LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ENFANTS**

**1987**

## RÉSOLUTION N° 50 SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ENFANTS

[CM(87)13]

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 zéro 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
<b>Catégorie</b>										
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 des 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 RÉOLUTIONS 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.

**POSE ET PORT DES CEINTURES DE SÉCURITÉ  
AUX PLACES ARRIÈRES DES VÉHICULES AUTOMOBILES  
ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES ENFANTS ET DES ADULTES**

**1988**

**RÉSOLUTION N° 54**  
**CONCERNANT LA POSE ET LE PORT DES CEINTURES**  
**DE SÉCURITÉ AUX PLACES ARRIERE DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET**  
**LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES ENFANTS ET DES ADULTES**

[CM(88)29]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, le 29 novembre 1988 :

**SE RÉFÉRANT A :**

- la Résolution n° 28 du 14 juin 1973 relative au problème des ceintures de sécurité ;
- la Résolution n° 33 des 18 et 19 juin 1975 relative au problème du transport des enfants en bas âge sur les sièges avant des véhicules automobiles ;
- la Résolution n° 38 du 31 mai et 1er juin 1978 relative à la ceinture de sécurité ;

**CONSIDÉRANT :**

- que l'efficacité des ceintures de sécurité est incontestable et a été prouvée par de nombreuses études scientifiques ;
- que les études effectuées montrent que le port de la ceinture de sécurité, comparé à une situation de non-port, divise au moins par deux le risque d'être tué ou blessé dans un accident de la route ;
- que cette diminution significative du risque n'affecte pas seulement les occupants des voitures particulières aux places avant mais également les occupants des places arrière ;
- que les passagers des places arrière qui ne portent pas de ceinture de sécurité ne prennent pas seulement le risque d'être blessés eux-mêmes mais mettent en danger les personnes attachées à l'avant, notamment s'ils sont projetés en avant ;
- que d'autre part, l'efficacité des dispositifs de retenue n'est pas limitée aux adultes mais peut être similaire pour les enfants si, dans leur cas, ce sont des dispositifs de retenue adaptés à leur âge, leur taille et leur poids qui sont utilisés.

NOTANT :

- que la pose de ceintures de sécurité aux places arrière des voitures neuves n'a pas encore été rendue obligatoire dans tous les pays ;
- que malgré les progrès récents enregistrés dans ce domaine, seuls quelques pays ont rendu obligatoire l'utilisation d'un système de retenue pour les passagers des places arrière ;
- que peu de pays Membres ou pays Associés de la CEMT ont rendu l'utilisation de dispositifs de retenue obligatoire pour les enfants quel que soit leur âge et la place qu'ils occupent ;
- que les dispositifs de retenue pour enfants ne sont pas suffisamment utilisés car on considère encore trop souvent à tort que c'est le transport des enfants aux places avant qui est dangereux alors que leur transport aux places arrière est jugé déjà suffisamment sûr ;
- qu'en dépit de la haute efficacité reconnue des dispositifs de retenue, il y a encore trop d'exemptions quant à l'obligation de leur utilisation ;

RECOMMANDE aux pays Membres de la CEMT :

1. de rendre obligatoire la pose de ceintures de sécurité aux places arrière des voitures particulières ;
2. d'introduire, dès que possible, des prescriptions stipulant clairement que tous les occupants des voitures particulières aux places arrières, adultes et enfants, doivent être protégés par un système de retenue adapté ;
3. de rendre aussi obligatoire, pour les enfants transportés aux places avant, d'être protégés par des dispositifs de retenue enfants adaptés à leur taille, leur poids et leur âge ;
4. de limiter autant que possible le nombre des catégories de personnes exemptes du port obligatoire.

## **RAPPORT CONCERNANT LA POSE ET LE PORT DES CEINTURES DE SÉCURITÉ AUX PLACES ARRIERE DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES ENFANTS ET DES ADULTES**

[CM(88)29]

En 1973, le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT a invité, par sa Résolution n°28, les pays Membres de la Conférence à faire tout leur possible pour encourager le port des ceintures de sécurité. En 1978, les Ministres des Transports sont revenus sur le sujet en recommandant avec insistance, dans la Résolution n°38, l'introduction de dispositions légales concernant la pose et le port de ceintures de sécurité et l'application de mesures d'accompagnement visant à la sensibilisation du public. Dans les deux Résolutions, on a constaté que l'efficacité des ceintures de sécurité est incontestée. Le Comité des Suppléants était invité à suivre la mise en pratique des recommandations et d'en examiner les effets.

Le Programme de Coopération dans le domaine des recherches en matière de Routes et de Transports Routiers de l'OCDE a observé l'évolution de cette situation. En 1984-1985, un Groupe d'experts de ce Programme (présidé par les États-Unis) a présenté un rapport de synthèse sur "l'efficacité des programmes visant à encourager le port des ceintures de sécurité". Il a confirmé la haute efficacité des ceintures de sécurité en constatant pourtant, en même temps, que toutes les possibilités d'améliorer le taux de port de la ceinture de sécurité n'étaient pas partout épuisées. Vu ce fait, il recommande ce qui suit :

"L'utilisation de la ceinture de sécurité constitue un domaine où les recommandations essentielles sont assez évidentes. En premier lieu, la promulgation d'une loi concernant l'utilisation de la ceinture de sécurité doit faire partie des priorités les plus importantes pour tout professionnel de la sécurité routière. En deuxième lieu, un taux de port de la ceinture supérieur à 90 pour cent est un objectif qui peut être considéré comme raisonnable. Ce niveau d'utilisation a été atteint dans suffisamment de juridictions pour rendre cet objectif réaliste.

Il est de plus recommandé que les lois régissant l'utilisation de la ceinture de sécurité contiennent un choix judicieux de sanctions, que leur respect soit contrôlé et que ce contrôle soit accompagné d'une éducation du public."

Compte tenu de cette situation, le Comité de la Sécurité Routière de la CEMT a jugé nécessaire d'élaborer à nouveau des recommandations visant à l'amélioration du comportement des usagers en ce qui concerne le port des ceintures de sécurité. Le maintien de règles qui ne couvrent pas toutes les situations possibles peut notamment présenter un risque quant à l'attitude positive durable des usagers de la route en faveur de la ceinture de sécurité. Cela peut entraîner une baisse des taux de port. Ainsi, les succès obtenus déjà dans bien des cas seraient menacés, et la réalisation d'autres améliorations deviendrait beaucoup plus difficile. Dans cette ligne d'approche, la Résolution est soumise à l'approbation du Conseil des Ministres.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**1989**

## RÉSOLUTION N° 55 SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

[CM(89)17]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Edimbourg, les 23 et 24 mai 1989 :

**EXTRÊMEMENT PRÉOCCUPÉ** par le nombre intolérable de vies annihilées dans les accidents de la route, par les blessures souvent très graves causées par ces accidents qui rendent un grand nombre de victimes irrévocablement handicapées, ainsi que par le lourd tribut en terme de souffrances humaines et de dommages économiques dû à l'insécurité routière ;

**PARTICULIÈREMENT INQUIET** devant les tendances récentes enregistrées dans la majorité des pays membres qui dénotent une nette aggravation de la situation intervenant après une période d'amélioration relative ;

**CONVAINCU** que les politiques de sécurité routière poursuivies dans les divers pays ont besoin d'une impulsion nouvelle mettant en jeu à la fois la détermination des Gouvernements, la contribution des forces vives de la société et la prise de conscience de tous les usagers de la route ;

**AFFIRME** sa volonté politique d'accorder une priorité marquée aux actions destinées à diminuer de façon durable et significative les victimes des accidents de la route ;

**ESTIME**, à ce titre, qu'il convient de renforcer la coopération internationale en la matière au sein de la CEMT, non seulement par un échange permanent d'informations permettant aux pays membres de tirer le meilleur parti de leurs expériences respectives, mais encore, selon la nature des sujets, en vue de la prise de décisions communes au niveau du Conseil des Ministres ;

**CHARGE** le Comité des Suppléants de lui proposer des mesures spécifiques propres à renforcer la sécurité routière en Europe.

## **RÉSOLUTION N° 56 SUR LA PUBLICITÉ NUISIBLE A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

[CM(89)37]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris le 22 novembre 1989 :

VU le rapport sur la publicité nuisible à la sécurité routière ;

CONSTATANT que plus de 65 000 personnes sont tuées chaque année sur les routes dans l'ensemble des pays membres de la CEMT ;

CONSTATANT que l'analyse des facteurs contributifs aux accidents de la route met clairement en évidence le rôle prépondérant joué par le comportement humain ;

CONSTATANT que ce comportement est lié à l'image de l'automobile dans la société et peut être fortement influencé par les messages publicitaires ;

CONVAINCU qu'il faut poursuivre et intensifier tous les efforts visant à modifier durablement le comportement des usagers de la route ;

ESTIMANT qu'une amélioration du comportement humain passe par une amélioration qualitative de la publicité de manière à ne pas susciter chez les conducteurs un comportement agressif, violent ou portant atteinte aux autres usagers de la route, mais au contraire à valoriser les comportements soucieux de la sécurité ;

RECOMMANDE AUX PAYS MEMBRES :

1. D'attirer l'attention des constructeurs, importateurs de véhicules et d'équipements automobiles, fabricants de carburants et lubrifiants, publicitaires, journalistes, sur les dangers que peut représenter une publicité qui ne tient pas compte des impératifs de la sécurité routière.
2. De leur demander d'instaurer ou de développer des conventions, des accords ou des chartes visant un auto-contrôle des messages publicitaires, afin qu'ils soient conformes à des règles de déontologie préalablement définies et compatibles avec les besoins de la sécurité routière ; en particulier de considérer comme inopportune la publicité dont le contenu :
  - vante les aspects performance et dynamisme, la conduite sportive ;
  - présente des scènes évoquant des courses d'automobiles, des accélérations foudroyantes, des vitesses maximales ;

- évoque des besoins contraires à la sécurité ou des valeurs individuelles exacerbées comme la domination, l'impétuosité, la force ;
  - éveille chez le conducteur un faux sentiment de sécurité en lui suggérant que grâce à tel système technique (du véhicule ou de ses accessoires) il sera à même de maîtriser toutes les situations dangereuses ;
  - représente ou évoque par des truquages non visibles comme tels, des faits ou des choses irréalisables en pratique ;
  - incite l'utilisateur à transgresser la loi et les règles élémentaires de prudence.
3. De demander aux constructeurs, aux importateurs de véhicules automobiles et d'équipements, aux fabricants de carburants et lubrifiants, aux responsables des medias de remplacer le contenu défavorable des messages publicitaires par :
- une information objective qui soit une aide rationnelle pour l'acheteur conscient de sa sécurité ;
  - des textes et des images neutres en les associant à la sécurité (par exemple interpréter la bonne tenue d'un véhicule en faveur de la sécurité) ;
  - une information concernant la fiabilité du véhicule, sa consommation de carburant, le confort, le souci de protection de l'environnement ;
  - une publicité qui permette de développer le sens des responsabilités, de la tolérance, le respect des règles établies ;
  - une publicité qui présente l'aspect convivial de la route et le plaisir de conduire en harmonie avec l'environnement ;
  - une information qui fait comprendre à l'acheteur que son choix donnera de lui l'image d'une personne consciente de ses responsabilités, bien informée et qui contribue à la sécurité routière ou à la protection de l'environnement.
4. Compte tenu des circonstances propres à chaque pays, d'encourager la publicité favorable à la sécurité routière.
5. D'étudier la possibilité de créer un prix international destiné à récompenser la publicité automobile la plus soucieuse de la sécurité routière.

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre l'application des mesures recommandées dans la présente résolution.

# RAPPORT SUR LA PUBLICITÉ NUISIBLE A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

[CM(89)37]

## 1. Introduction

En 1987, le Comité de la Sécurité Routière a décidé de mettre à l'ordre du jour de son programme de travail pluriannuel la question des "publicités nuisibles à la sécurité routière" et a chargé la délégation française de rédiger une note d'approche sur ce problème. Un premier rapport devait être discuté lors de la session du Comité des 8 et 9 mars 1988 présentant les premières réflexions issues des informations dont ont fait état, à cette date, les pays membres de la Conférence.

Le présent texte faisant suite au premier rapport, a été rédigé en tenant compte des observations émises par les délégations des divers pays membres de la CEMT.

## 2. Champ d'application du rapport

Il convient tout d'abord de signaler que cette question de la publicité nuisible à la sécurité n'a fait l'objet d'aucune étude scientifique internationale établie sur des bases comparatives et sur un matériel publicitaire produit pendant un laps de temps suffisamment long pour permettre de noter des modifications éventuelles de contenu. Tout au plus dispose-t-on, au niveau national, de quelques travaux de recherche, en particulier en Allemagne, en Suède, en Suisse et en France. Ce qui revient à dire que, pour l'instant et dans la majorité des pays, les actions qui ont pu éventuellement se développer pour limiter la prolifération des publicités nuisibles à la sécurité routière ont été, la plupart du temps, lancées sur la base d'informations factuelles et de matériels bruts sans qu'aient été auparavant conduites avec précision des études de contenu, de notoriété ni des études d'impact.

En second lieu, il convient de préciser le sujet du présent rapport en identifiant les types de messages incompatibles avec la préoccupation de sécurité routière. Sont considérés comme "publicités nuisibles à la sécurité routière" tous les messages répondant aux caractéristiques suivantes :

Ce sont des messages :

- confectionnés par des fabricants (ou par des publicitaires pour le compte des fabricants) en vue de promouvoir un produit. Sont exclus les commentaires écrits sur ce produit dans des articles de presse ou autres ;

- portant sur des produits en liaison directe ou indirecte avec l'automobile, la circulation automobile et la sécurité routière ;
- destinés à vanter les qualités "a priori" d'un produit, en insistant tout particulièrement sur des caractéristiques contraires aux exigences de la sécurité routière, basées sur une conduite prudente, réfléchie, soucieuse de la sécurité d'autrui et du respect des règles de sécurité.

Le champ d'enquête potentiel est donc très vaste, et, malheureusement, peu exploré à ce jour. Volontairement, on le restreindra ici à l'examen des publicités des constructeurs d'automobiles (et accessoirement de motocycles).

A noter enfin que le présent rapport porte essentiellement sur les slogans publicitaires, qu'ils soient écrits (affiches, publicités encartées dans la presse écrite) ou parlés (publicités radiodiffusées), et sur les actions gouvernementales entreprises pour les limiter ou les interdire. Ont été surtout étudiés ici les pays pour lesquels on disposait d'une littérature suffisante, à savoir l'Allemagne, la France, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et, dans une moindre mesure, la Belgique et l'Espagne.

Il existe un risque potentiel important de voir la publicité des constructeurs en faveur des voitures et des motos mettre en exergue les performances des véhicules, en particulier la vitesse de pointe, la capacité d'accélération et les sensations que ces performances peuvent induire dans la perception de l'usage du véhicule et donc de l'usage de la route.

On pourrait "a priori" penser que d'autres types de performances pourraient être décrits et mis en valeur dans ces publicités, en particulier les performances relatives à l'agrément de la conduite, à la convivialité de la route, à la sécurité, à la robustesse, à la longévité, au confort, au silence, à l'économie de carburant ou au souci de protection de l'environnement.

Or à l'inverse, on constate :

1. que beaucoup, sinon la plupart, de ces publicités font directement ou indirectement l'apologie de performances que l'on qualifiera de négatives ;
2. que ces slogans contraires à la sécurité routière ont tendance à se multiplier depuis quelques années ;
3. que ces publicités ont probablement un effet négatif sur les comportements, qu'il s'agit d'analyser avec précision ;
4. que la réponse des pouvoirs publics et/ou des professionnels à cette dérive apparaît singulièrement timide ;

5. que bien peu a été fait, en sens inverse, pour encourager les publicités axées sur la sécurité routière ;
6. qu'une action internationale concertée sur cette question est nécessaire pour soutenir les actions engagées au niveau national et produire ainsi des effets réels et durables.

### 3. Quelques cas concrets

Quelques exemples témoignent que certaines publicités ont délibérément pris le parti de mettre en valeur un certain nombre de performances qui sont manifestement contraires à la sécurité routière, en particulier la vitesse de pointe qui, s'agissant des voitures actuelles de haut de gamme et des voitures "surmotorisées" (de type "turbo"), atteint, voire dépasse nettement les 200 km/h.

En France, en 1984, à l'occasion du Salon International de l'Automobile de Paris, un constructeur français avait, par milliers, placardé des affiches vantant un nouveau modèle turbo avec pour seule mention écrite le slogan "200 km/h". Un relevé effectué ces dernières années au Royaume-Uni a permis également de constituer un florilège particulièrement éloquent sur des modèles nationaux ou importés. C'est ainsi qu'un constructeur japonais évoque "la vitesse de pointe incontestablement illégale" ("a decidedly illegal top speed"); qu'un constructeur italien parle de son nouveau modèle comme d'un véhicule "qui a tout ce qu'il faut pour que l'on prenne plaisir à (le) conduire à 180 km/h" ("complete with everything you need to enjoy driving at 112 mph"); qu'un constructeur allemand promet de tel autre modèle qu'il "propulsera" (le conducteur) de 0 à 100 km/h en 9.2 secondes et à une vitesse de pointe de 185 km/h ("will whisk you from 0-60 in 9.2 seconds, then on to a top speed of 115 mph"); qu'un constructeur français évoque son nouveau modèle capable de rouler à 200 km/h ("the 125 mph NN turbo"); qu'un constructeur britannique dit d'un de ses nouveaux produits qu'il "(vous) lancer à 100km/h en 6.8 secondes, pas un dixième de plus, et montrera sa surpuissance en vous projetant en un éclair à 160 km/h en 18.2 secondes pour atteindre sans effort une vitesse de pointe de 220 km/h "(it'll hit 60 mph in 6.8 seconds flat and show its extra muscle in an eager dash to 100 mph in 18.2 seconds on its way to an effortless 135 mph top speed").

Il faut observer cependant que les publicités actuelles les plus courantes sont plus discrètes dans leur expression, soit que les constructeurs gardent une certaine mesure dictée par un élémentaire respect de la réglementation, soit que certains accords les obligent à un minimum d'autosurveillance. L'argument devient donc plus subtil. On ne fait plus directement appel à la vitesse, mais on parle d'accélération foudroyantes permettant de dépasser l'autre comme en se jouant, que cette faculté soit ou non parée des oripeaux trompeurs de la sécurité (accélérer si vite permet de dépasser vite, donc est un gage de sécurité potentiel). Plus généralement, on évoque la conduite des voitures comme celle d'objets apportant le plaisir, la jouissance, la liberté. C'est ainsi qu'à propos d'un de ses modèles récents un constructeur allemand disait simplement : "pure joie" ("pure Freude"). On va jusqu'à évoquer la pulsion de domination : dans des publicités parues en

Allemagne, un constructeur français qualifie son produit de "champion du monde" de courses et rallyes ("zum Weltmeister") et un constructeur japonais parle "d'étalage de puissance" ("powerplay"). Or on n'est champion, on n'est puissant que par rapport aux autres, que l'on parvient (ou l'on risque ?) à écraser (symboliquement). Il n'est pas jusqu'aux "griffes" que sort un constructeur français qui n'évoquent la poursuite, la proie, la menace. Et en quel sens interpréter le mot "Sauvage" dans l'expression d'un constructeur français parlant de ses célèbres "chevrons sauvages", ce terme étant certes (sciemment ?) tempéré par le jeu de mots entre "chevrons" (emblème de la marque) et "chevaux" par apposition sur l'affiche de chevaux de Camargue galopant en liberté ? Cette pulsion de liberté, d'impétuosité, de supériorité, de bestialité (une étude particulière serait à faire sur ce point), de sexualité (toujours vécue dans un rapport de soumission/domination), de victoire sur l'autre est fondamentalement antinomique des vraies valeurs sociales et culturelles véhiculées par l'exigence de sécurité routière, valeurs qui ont pour nom modération, courtoisie, solidarité, respect de l'autre, intégrité corporelle, etc. Ce que ces publicités dénie, c'est le droit de l'autre, qui est l'égal par définition et non le faible, à vivre en paix sur la route, car la conduite n'est pas une affaire individuelle, mais un acte social (on ne prend pas la route, on l'emprunte... et on la partage). Et cet acte social ne peut être conçu comme rapport de forces (même si ce rapport est -- faut-il dire plus subtilement ? -- médiatisé par l'argent, moyen d'oppression s'il en est : ne vit-on pas une publicité, au Royaume-Uni, d'un constructeur suédois, dire que "vous achetez" le droit de rouler vite : "*the more money you pay, the faster your money goes*", comme si l'on pouvait acheter le droit de transgresser la norme sociale, c'est-à-dire le droit de tuer). Au Royaume-Uni, l'"Advertising Standards Authority" a noté la fréquence de l'assimilation des voitures à des revolvers ou à des balles de revolver.

Il semble, ainsi que le souligne l'étude allemande d'I. Pfafferoth ("Fahrzeugwerbung und Verkehrssicherheit, Bundesanstalt für Strassenwesen", 1984) d'analyse de contenu des publicités récentes en Allemagne des constructeurs et importateurs, que cette tendance se soit renforcée depuis quelques années, en particulier pour les motos, mais aussi pour les voitures. Cette observation est également valable en France, en particulier du fait de l'apparition sur le marché, depuis une dizaine d'années, des petites voitures "surmotorisées" du type "turbo". Il apparaît qu'après une certaine modération observée au cours des années 1970, la décennie qui s'achève est marquée, dans les publicités automobiles, par un certain retour des messages relatifs à la vitesse et, d'une manière générale, aux "performances" des voitures et motos. A cela, plusieurs explications potentielles :

1. Après la période 1970-1980, très marquée par l'apparition de politiques massives de sécurité routière à base de réglementations, de contrôles et de sanctions aidées par les crises pétrolières et les politiques d'économie d'énergie, succéderait une phase de "décompensation" de la part de l'utilisateur, qui redevient sensible aux sirènes du discours sur la vitesse au moment précis où les politiques de sécurité routière semblent à la recherche d'un second souffle.
2. La chute vertigineuse du prix du baril de pétrole a, dans l'esprit du public, rendu démodée la politique d'économie d'énergie et selon le principe du balancier, favorisé une attitude

contraire excessive : on peut donc consommer plus, c'est-à-dire rouler plus vite et de manière plus agressive d'autant que certains avaient ressenti une frustration.

3. On observe un fantastique succès populaire de la course et du rallye automobiles (Paris-Dakar, rallye de Monte-Carlo, 24 heures du Mans, etc.), où les modèles culturels dominants ne sont pas précisément ceux de la sécurité routière et de la modération mais plutôt ceux de la performance, de la conduite sportive, même si elle est pratiquée par des spécialistes dans un univers clos.
4. Le retour sensible à des valeurs plus hédonistiques et plus individualistes accentue le pouvoir de séduction des messages relatifs au plaisir, à la jouissance, à l'égoïsme de la conduite rapide et "sportive".

Face à une telle situation, il existe naturellement des tentatives de justification de la part des constructeurs et de régulation de la part soit des pouvoirs publics, soit des professionnels, soit encore des deux à la fois.

Les constructeurs et les publicitaires et graphistes travaillant pour eux soutiennent que le contenu jugé négatif pour la sécurité de certaines de leurs publicités :

1. Est dicté par l'évolution des goûts du public : c'est l'image de l'automobile qui est ici traduite et qui doit être modifiée dans l'opinion.
2. Est nécessaire dans un contexte de marché sans frontières pour affronter à normes égales la publicité des concurrents. En contre-exemple, on peut cependant citer VOLVO qui a systématiquement axé ses campagnes publicitaires, depuis des années, sur la robustesse, la qualité et la sécurité.
3. N'est pas leur problème : aux constructeurs de construire des voitures, même rapides, aux pouvoirs publics de "faire" de la sécurité routière, aux usagers d'apprendre à bien conduire. Interdirait-on la vente des couteaux sous prétexte qu'ils risquent de vous couper le doigt ? A cela, on répondra qu'il existe probablement des limites à ne pas dépasser et, en tout cas, une contradiction profonde et logiquement peu supportable entre une politique publique de sécurité routière et une stratégie commerciale axée sur des valeurs très éloignées et souvent contraires à celles défendues par cette politique.

#### **4. Réponse des pouvoirs publics**

Du côté des pouvoirs publics, la réponse est demeurée tardive, timide et d'une efficacité douteuse. Si l'on excepte le cas de l'Allemagne, où une première tentative de contrôle des publicités douteuses avait eu lieu en 1972 sur la base d'un accord d'"autosurveillance" de la

profession, il faut attendre les années 1980 pour voir l'inquiétude augmenter et les réactions se dessiner.

C'est ainsi qu'en 1984, l'Allemagne actualise et renforce la convention passée en 1972 entre les constructeurs. Il s'agit là d'ailleurs d'un "gentlemen's agreement" librement accepté sur l'insistance des pouvoirs publics et ne donnant lieu à aucune sanction. On peut estimer que ce protocole de 1984 a effectivement permis de réduire quelque peu le nombre et l'agressivité de certaines publicités douteuses (cf. C. Vierboom et W. Wagner, *"Psychologisches Forschungsinstitut"*, Cologne, 1987). Il en a été de même avec les motos où la folle course à la puissance et à la vitesse de ces dix dernières années a débouché en 1984 sur l'adoption par le constructeur allemand et les importateurs (1 américain, 4 japonais) d'un accord de modération (*"Vereinbarung über die Gestaltung der Motorradwerbung"*).

Un second exemple est fourni par la France, où la multiplication des publicités agressives entraîne la signature en 1984, entre le délégué interministériel à la sécurité routière et le délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs (mais non des importateurs, qui sont à l'origine de plus d'un tiers des immatriculations en France), d'un protocole portant limitation de ce type de publicités, la mise en oeuvre de cet accord par les constructeurs français étant "subordonnée" au fait que l'État fera en sorte que les mêmes principes soient appliqués aux véhicules importés. Tant au niveau des marques françaises qu'étrangères, ni l'esprit ni la lettre de cet accord n'ont été réellement respectés ; certaines publicités recensées apparaissent aux pouvoirs publics comme autant de défis aux engagements pris et l'État, de son côté, ne se donnant sans doute pas les moyens de faire respecter le texte signé.

Au Royaume-Uni, l'"Advertising Standards Authority" reçoit de nombreuses plaintes depuis des années et a peu à peu élaboré une jurisprudence selon laquelle les constructeurs ont le droit de vanter la vitesse et les performances de leurs véhicules, mais pas dans la mesure où celles-ci peuvent apparaître comme des appels à la transgression des règles. Sera donc censuré le slogan *"it's easy to forget speed limits ... breaking the law at 100 mph feels like cruising at 50 mph"*. L'intervention de l'ASA passe exclusivement par des mises en garde adressées aux constructeurs et importateurs, auxquels il est demandé de modifier leurs publicités. On ne connaît pas l'efficacité de ce dispositif, si ce n'est que plusieurs constructeurs se sont pliés aux demandes formulées par l'ASA, qui se fonde sur les *"Advertising Standards"* selon lesquels les publicités ne doivent pas "légitimer ni encourager la violence ou les comportements anti-sociaux", "dépeindre ni mettre en avant les comportements dangereux ou contraires à la sécurité", ni enfin "contenir des éléments susceptibles de discréditer les lois". Ajoutons que l'"Independent Broadcasting Authority" visionne toutes les publicités avant leur apparition sur le petit écran pour vérifier leur conformité à ces normes et que, s'agissant des autres medias, l'ASA contrôle le respect par les publicités automobiles du *"British Code of Advertising Practice"*.

Il convient également de mentionner la récente expérience du Luxembourg où, en 1986, un accord a été signé entre le Ministre des Transports et FEGARLUX, la fédération des garagistes

luxembourgeois, accord du même type que celui intervenu en France, mais qui stipule en outre que le "Gouvernement et FEGARLUX conviennent d'(en) évaluer régulièrement l'application".

Plus récemment, aux Pays-Bas, le dialogue entre le Gouvernement et les représentants de l'industrie automobile en vue de l'élaboration d'un code déontologique vient de débiter.

En Belgique, les constructeurs et importateurs ont conclu entre eux, au sein de leur organisation professionnelle, un accord visant à éviter la publicité nuisible à la sécurité routière.

Dans les autres pays, il ne semble pas qu'existent de tels accords, qu'ils soient d'"autosurveillance" (entre constructeurs) ou de "co-surveillance" (constructeurs et pouvoirs publics).

La législation danoise comprend certains principes qui s'appliquent à la publicité et parmi eux, la sécurité routière. Tout slogan transmis par la télévision ou la radio doit respecter la sécurité routière et ne pas encourager de comportements dangereux ou irresponsables. Toute infraction à ces principes est passible d'amende. En outre, la loi danoise sur le marketing établit des critères généraux de publicité, y compris dans les journaux.

En Espagne, on a ajouté en 1986, un article au code de la route afin que les informations fournies aux utilisateurs de véhicules à moteur ne comportent pas d'incitation à la vitesse excessive, à la conduite téméraire, à des situations de danger ou à n'importe quelle autre circonstance qui entraîne une infraction au code de la route. De plus, la loi générale sur la publicité de 1988 établit qu'une publicité susceptible de produire des risques pour la sécurité des personnes pourra être réglementée par des normes spéciales ou soumise au régime d'autorisation administrative préalable.

Au Portugal, une réglementation de la publicité nuisible à la sécurité routière est incluse dans un code général des règles de publicité.

En Suisse, le BPA (bureau suisse de prévention des accidents), suite à une étude qu'il a réalisé en 1985, recommande aux importateurs de voitures, aux publicitaires et aux médias, de remplacer le contenu défavorable des messages publicitaires par des aspects favorables à la sécurité routière.

Au total, il est intéressant de noter que les accords formels existants :

1. sont en général assez mal appliqués par les professionnels ;
2. ne donnent pas très souvent lieu à d'énergiques interventions des pouvoirs publics en cas de manquement ;
3. n'ont pas réellement empêché le maintien, voire l'aggravation, de certains messages douteux.

L'un des grands problèmes à résoudre serait sans doute de faire de cette question un enjeu international et de négocier un accord de modération dans le cadre européen, puis de l'imposer ensuite aux constructeurs américains et japonais. Car le développement des réseaux câblés et des télévisions privées limite singulièrement l'efficacité de l'intervention étatique. La plate-forme adoptée par les Ministres des Transports des Douze en novembre 1985 au titre de l'année européenne de la sécurité routière invitait "la Commission à prendre les contacts nécessaires avec les constructeurs et importateurs d'automobiles et deux-roues à moteur afin qu'ils renoncent à toute forme de publicité allant à l'encontre des préoccupations de sécurité routière" et invitait "les États membres à apporter leurs concours à la Commission en vue de ces contacts".

## **5. Conclusions**

On peut objecter à tout cela que l'effet négatif sur la sécurité routière de ce type de publicité n'est pas prouvé, quand bien même la fréquence de ces publicités serait grande (une étude suédoise de 1987 -- "Argument i Bilannonser", par S. Dahlstedt, de la "Firma Humanteknologi" de Sturefors -- montre que, dans 49.4 pour cent des publicités, l'apologie des performances est présente et qu'elle constitue le troisième argument commercial utilisé). Il est vrai que l'étude précitée du BPA suisse indique que ces publicités auraient surtout de l'effet sur les conducteurs masculins, jeunes et aimant déjà conduire vite et renforceraient donc des attitudes déjà acquises. Quoi qu'il en soit, c'est là un moyen de promouvoir des comportements culturels et sociaux en totale contradiction avec les impératifs de sécurité routière.

On ne saurait conclure en omettant de signaler que, fort heureusement, certains constructeurs ont tenté et tentent encore de se forger une image de marque autour des notions de sécurité et de fiabilité. Il n'empêche que le phénomène demeure et semble s'aggraver, appelant une réaction adéquate.

Toutefois, il serait intéressant, à l'image de certains pays, de ne pas limiter l'action des pouvoirs publics à la répression de certaines pratiques, mais, en sens inverse, de lui donner une connotation plus positive en encourageant les publicités favorables à la sécurité routière. Telle est la voie empruntée au Luxembourg, où est décerné un prix annuel pour récompenser la meilleure publicité axée sur la sécurité routière, et en Suisse où, depuis 1986, existent également un concours et un prix destinés à promouvoir les publicités de ce genre.

**AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
POUR LES PERSONNES AGÉES**

**1991**

## **RÉSOLUTION N° 91/3 SUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES**

[CEMT/CM(91)15]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Antalya, les 22 et 23 mai 1991 :

VU le rapport sur la sécurité routière des personnes âgées ;

RAPPELANT la Résolution n° 54 (1985), la Résolution n° 63 (1987), la Résolution n° 68 (1989) relatives au transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que la Résolution n° 71 (1990) relative à l'accès aux autobus, aux trains et aux autocars des personnes à mobilité réduite,

### CONSIDÉRANT

- que les personnes âgées constituent une proportion relativement importante de la population actuelle, et que cette proportion ne cessera d'augmenter dans les prochaines décennies ;
- que la part des personnes âgées impliquées dans des accidents est supérieure à celle des personnes âgées dans la population totale ;
- que d'autre part la sécurité des déplacements, quel que soit le moyen de transport utilisé, est une condition nécessaires pour assurer la mobilité des personnes âgées et constitue un objectif prioritaire de la politique globale des transports ;

### ESTIMANT

- qu'il convient de considérer la participation des personnes âgées à la circulation non seulement sous l'aspect sécurité, mais aussi dans sa dimension sociale liée aux besoins de mobilité ;
- que les décideurs et les planificateurs de la circulation devraient mieux prendre en compte les besoins en déplacement, la nature des difficultés rencontrées par les personnes âgées dans la circulation, ainsi que leurs conséquences sur la sécurité ;
- que les mesures prises pour faciliter les déplacements des personnes âgées et en améliorer la sécurité profitent également aux autres catégories d'usagers ;

## RECOMMANDE AUX PAYS MEMBRES :

### **En matière d'information, de formation et de contrôle des aptitudes**

1. D'encourager les campagnes d'information destinées à attirer l'attention des personnes âgées sur les problèmes et les risques de la circulation par des messages simples, factuels et sans ambiguïté.
2. D'attirer l'attention de l'ensemble des usagers de la route sur les difficultés que rencontrent les personnes âgées dans la circulation et de leur rappeler leurs obligations envers ces personnes.
3. De sensibiliser le corps médical sur la nécessité de renseigner les personnes âgées sur les effets que les modifications physiques et psychiques liées à l'âge et les divers troubles pathologiques, ainsi que l'utilisation de certains produits pharmaceutiques peuvent avoir sur leur capacité et leur comportement dans la circulation routière.
4. De définir des principes et des méthodes permettant de tester les capacités des conducteurs âgés et d'encourager ces derniers à suivre une formation complémentaire destinée à améliorer leur aptitude théorique et pratique.

### **En matière d'infrastructure**

5. De veiller à ce que les aménagements des infrastructures routières répondent le mieux possible aux besoins spécifiques des personnes âgées (p. ex. prévoir aux passages pour piétons protégés par des feux de signalisation des phases de traversée suffisamment longues, séparer les sens de circulation par des îlots médians aisément accessibles, aménager des accès sûrs et aisés aux arrêts d'autobus, etc.).

### **Sur le plan de la conception des véhicules**

6. D'améliorer par des mesures techniques la sécurité à la montée et à la descente des autobus ainsi qu'à l'intérieur de ces véhicules.
7. D'encourager les constructeurs automobiles à poursuivre leur recherche et à développer sur l'ensemble des gammes de véhicules des dispositifs de sécurité (freins assistés) et d'aide à la conduite (direction assistée, boîte automatique, commande électrique des vitres, etc.) et de mettre au point des structures frontales moins agressives en cas de chocs.
8. D'inviter les fabricants de bicyclettes à améliorer les systèmes de freinage ; d'éclairage et les dispositifs réfléchissants.

**Dans le domaine de la recherche**

9. De poursuivre les études en vue de :

- cerner avec plus de précision les situations et risques d'accidents des personnes âgées ;
- mieux connaître le rapport entre la réduction des capacités physiques et physiologiques et les performances et le comportement des usagers de la route ;
- évaluer le rôle du contrôle médical au regard de l'amélioration de la sécurité routière des personnes âgées.

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre l'application de la présente résolution et de lui en faire rapport en temps opportun.

## RAPPORT SUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES

[CEMT/CM(91)15]

### Cadre général

Depuis une dizaine d'années, la sécurité des personnes âgées dans la circulation fait l'objet d'une attention particulière. Un rapport publié en 1985 par l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) et intitulé "**La sécurité des personnes âgées dans la circulation**", présente le sujet en ces termes :

*"Sur une période de seulement quelques décennies, les nations développées sont devenues presque complètement dépendantes des systèmes de transport routier efficaces. Parallèlement, dans ces pays, la chute des taux de natalité et l'augmentation de l'espérance de vie ont entraîné l'accroissement du pourcentage des personnes âgées. A l'heure actuelle, les systèmes de circulation et de transport ne sont pas bien adaptés aux besoins des personnes âgées et leur part dans les accidents de la circulation est, de ce fait, disproportionnée."*

La situation peut être décrite brièvement comme suit :

- les personnes âgées constituent un pourcentage relativement important de la population actuelle et ce pourcentage ne cessera d'augmenter pendant les prochaines décennies ;
- le pourcentage des personnes âgées impliquées dans des accidents mortels est supérieur au pourcentage des personnes âgées dans la population totale ;
- le facteur de risque d'accident augmente avec l'âge ;
- le facteur de risque d'accident varie selon le mode de transport ;
- la diminution des capacités fonctionnelles physiques et psychologiques est un aspect naturel du vieillissement qui tend à accroître les facteurs de risque d'accident ;
- l'accès aux moyens de transport est plus difficile pour les personnes âgées que pour les autres groupes d'âge de la société et il diminue au fur et à mesure de l'avancement en âge.

L'implication et le comportement des personnes âgées dans la circulation se modifient graduellement avec l'âge. Le vieillissement en soi entraîne une détérioration progressive des

capacités physiologiques et psychologiques. Or, notre environnement intense et complexe en matière de circulation exige de la part des individus des capacités physiologiques et psychologiques plus grandes. Les personnes âgées ont donc de plus en plus de difficulté à s'adapter aux exigences de la circulation.

L'allongement de l'espérance de vie, conjugué avec l'abaissement de la natalité, conduira à un accroissement marqué du pourcentage de la population des personnes âgées. Parallèlement, l'évolution et l'amélioration des normes de qualité de vie (santé, bien-être, sécurité économique) permet de penser, qu'en dépit d'une réduction des capacités physiques et physiologiques dues aux effets de l'âge, le pourcentage de la population âgée à même de rester physiquement, socialement, économiquement active, augmentera, ce qui induira par conséquent un besoin accru de mobilité de ces personnes.

Les possibilités d'accès différentes aux moyens de transport ainsi que la détérioration progressive des capacités physiologiques et psychologiques influent sur le comportement des personnes âgées et sur les facteurs de risque d'accident de cette population. Avec l'âge, les individus deviennent plus dépendants des moyens de transport publics et de leur aptitude à se déplacer à pied. On peut démontrer que les personnes les moins capables de s'adapter à l'environnement compliqué de la circulation doivent souvent affronter cet environnement sans protection en tant que piétons cherchant à accéder aux centres d'activité, aux services publics ou aux transports publics.

Les insuffisances du système actuel de circulation/transport peuvent avoir de profondes répercussions sur les individus. Les difficultés peuvent paraître si importantes que les personnes n'oseront pas interagir avec la circulation, limitant par là même sérieusement leur mobilité. Les carences des systèmes de transport sont un facteur d'isolement dans la société, ce qui accroît la dépendance des personnes âgées à l'égard des services sociaux assurés à domicile ou de services de transport spéciaux.

Ce problème comporte un autre aspect social. Les personnes âgées sont en général plus fragiles et donc plus gravement blessées dans les accidents. Un simple accident -- si par exemple une personne âgée est victime d'une mauvaise chute en raison de l'entretien défectueux du trottoir -- peut fort bien changer toute la vie de l'intéressée. Ce qui paraît être un banal accident peut, pour les personnes âgées, avoir des conséquences plus graves et entraîner des handicaps plus sévères et même définitifs d'où une incapacité à se déplacer et la nécessité de soins hospitaliers.

Il est important à mesure que l'on avance en âge de pouvoir rester mobile et valide et ce, aussi bien pour la santé que pour le bien-être. Des promenades à pied quotidiennes, une vie sociale riche en relations amicales et la participation à différentes activités sont autant de facteurs qui ont une incidence positive sur l'état de santé. Dans cette optique, il est important que les déplacements puissent s'effectuer dans de bonnes conditions et en sécurité et que les moyens de transport en commun soient adaptés.

Le rapport de l'OCDE mentionné plus haut donne les principaux arguments plaçant en faveur d'une attention particulière aux problèmes de la sécurité des personnes âgées dans la circulation et met en garde contre la tendance à utiliser les restrictions comme une solution de facilité pour lutter contre ces problèmes.

Ce même document souligne que toute planification future de la circulation doit s'intéresser aux groupes de population qui ont le plus de difficulté à faire face à la situation complexe actuelle de la circulation.

*"Toute mesure nouvelle en matière d'environnement, qu'elle ait pour but d'améliorer la sécurité, la fluidité de la circulation, les commodités au niveau de l'habitat ou des services mis à la disposition de la communauté, doit être conçue en gardant présent à l'esprit les besoins des personnes âgées. Au pire, elle ne devrait pas avoir d'effets aggravant leurs problèmes de sécurité routière et, au mieux, elle devrait permettre la réduction de ces problèmes et, chaque fois que c'est possible, promouvoir la mobilité de ce groupe de population."*

Enfin, le rapport de l'OCDE précise bien que "les accidents de la route impliquant les personnes âgées doivent être considérés comme des indicateurs des déficiences du système de circulation routière existant auxquelles les personnes âgées sont particulièrement vulnérables et qui peuvent entraîner un certain degré de risque pour l'ensemble des usagers de la route. Il s'ensuit que toute amélioration de la sécurité pour les personnes âgées sera de toute évidence bénéfique aux autres usagers de la route".

## **Statistiques des pays membres de la CEMT**

Les pays membres de la CEMT ont été invités à répondre à un questionnaire dont l'objet était de connaître le niveau actuel d'implication des personnes âgées dans des accidents (défini à partir des rapports de police), les habitudes de déplacement de ce groupe de population, les méthodes utilisées pour recueillir les données sur les accidents et les mesures prises ou prévues pour accroître la sécurité des personnes âgées dans la circulation ou pour améliorer leur situation au regard des transports. Cette section présente les résultats de l'enquête. Seize pays y ont répondu : l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, les Pays-Bas, l'Italie, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Suisse, et la République Fédérale d'Allemagne.

### **a) *Évolution démographique***

Le nombre d'habitants dans les pays qui ont répondu varie considérablement. Il va de 60 millions environ en République Fédérale d'Allemagne (1987) à 4 millions en Norvège (cf. Tableau 1). La population âgée de 65 ans et plus (Tableau 2) représente entre 11 pour cent (Australie) et 18 pour cent (Suède) du total. Les écarts d'un pays à l'autre sont plus nets si l'on

compare le groupe d'âge des 75 ans et plus, qui est égal à 4 pour cent de la population en Australie et à 8 pour cent en Suède.

Les pays, pour la plupart, ont présenté des projections démographiques pour l'an 2000 et l'an 2010 (Tableau 1). Beaucoup prévoient des accroissements marginaux jusqu'en l'an 2000, et certains projettent même une diminution d'ici à l'an 2010, par rapport à 1987. L'Australie, toutefois, s'attend à une progression de près de 20 et 35 pour cent respectivement, par rapport à 1987. L'Espagne et la Suède, entre autres pays, projettent une progression de 5 pour cent avant l'an 2000, suivie d'un ralentissement de l'accroissement démographique avant l'an 2010. L'accroissement projeté par les Pays-Bas se situe entre celui de l'Australie et celui de l'Espagne et de la Suède.

D'après les projections établies pour l'an 2000 et l'an 2010, la plupart des pays prévoient un accroissement de deux groupes d'âges : 65 à 74 ans et 75 ans et plus. (Tableau 2). Toutefois, l'accroissement est en général de un ou deux points de pourcentage seulement. Les pays qui ont enregistré un fort pourcentage de personnes âgées en 1987, continueront, en chiffres relatifs, d'être en tête à cet égard, pendant quelques années après l'an 2000. L'un des pays qui fait exception est l'Italie qui projette un accroissement rapide de ces deux groupes d'âges (5 et 3 points de pourcentage respectivement). D'après ces chiffres, l'Italie sera, parmi tous les pays, celui qui comptera l'une des plus fortes proportions de personnes âgées en l'an 2010 (20 pour cent de sa population auront alors plus de 65 ans et 9 pour cent plus de 75 ans). La République Fédérale d'Allemagne fait état du pourcentage le plus élevé de personnes de 65 ans et plus (21 %).

#### ***b) Titulaires du permis de conduire***

Les trois quarts environ des pays ayant répondu ont fourni des informations au sujet du pourcentage des titulaires du permis de conduire dans la population en 1987 (Tableau 3). La République Fédérale d'Allemagne et la Grande-Bretagne ont notifié le plus grand nombre de titulaires, 32 et 27 millions respectivement, alors que le chiffre communiqué par la Grèce n'est que de 1.5 million. Seules la Belgique et la Suède se sont aventurées à faire des pronostics en la matière. La Belgique pense que le nombre de personnes âgées titulaires du permis de conduire augmentera de 3 pour cent dans le dix prochaines années, tandis que la Suède s'attend à une progression de 50 pour cent.

La Suède a indiqué le pourcentage le plus élevé de titulaires dans la population, près de 60 pour cent. Dans la plupart des pays qui ont répondu, les titulaires du permis de conduire représentent à peu près la moitié de la population. Ce pourcentage est cependant plus faible dans les pays de l'Europe du Sud, 33 pour cent en Espagne et 15 pour cent seulement en Grèce.

Les pays ont pour la plupart également fourni des informations sur les titulaires du permis dans les groupes de personnes âgées (Tableau 4). Le pourcentage le plus élevé de personnes âgées titulaires (17 pour cent) a été indiqué par la Grande-Bretagne, et le plus faible (4 pour cent) l'a été par l'Espagne, la Grèce et la Suisse. Tous les pays sauf la Grande-Bretagne ont en conséquence

signalé que le pourcentage de titulaires âgés est plus faible que le pourcentage de personnes âgées dans la population, et en particulier beaucoup plus faible que le pourcentage de titulaires dans l'ensemble de la population.

Parmi les pays nordiques, c'est la Finlande qui a indiqué le plus faible pourcentage de titulaires âgés (18 pour cent des personnes de 65 ans et plus, et 7 pour cent de celles de 75 ans et plus). L'Espagne et la Grèce sont les pays qui recensent le plus petit nombre de titulaires âgés du permis de conduire dans ces deux groupes d'âges (les chiffres respectifs étant en Espagne 10 et 3 pour cent, et en Grèce 4 et 2 pour cent). A la différence de la Finlande, ces deux pays comptent toutefois un faible pourcentage global de titulaires. En Suède et au Danemark, les personnes âgées titulaires représentent une proportion relativement importante. En Suède, il y en a 45 pour cent dans le groupe d'âges de 65 et plus, le chiffre correspondant au Danemark est 37 pour cent. Parmi les personnes de 75 ans et plus, 31 pour cent ont le permis de conduire en Suède et 21 pour cent l'ont au Danemark.

### *c) Mode de transport*

Les données relatives à la répartition par mode de transport des divers types d'usagers de la route semblent limitées. La moitié des pays ont communiqué des informations à ce sujet, et la moitié seulement de ceux-ci l'ont fait pour 1987. Les informations ne se prêtent généralement pas à une comparaison car elles portent rarement sur les mêmes groupes d'âges. Aucun des pays qui ont répondu n'a fait état de ses prévisions en ce qui concerne l'évolution de la situation au cours des décennies à venir.

Selon le rapport de l'OCDE précité, on retiendra notamment que les trajets en automobile, que ce soit comme conducteur ou passager, diminuent avec l'âge, même s'ils constituent le plus fort pourcentage de la distance parcourue annuellement. Le recours au transport public et la marche à pied se développent chez les personnes âgées. Les déplacements en deux roues sont relativement peu fréquents.

### *d) Victimes des accidents de la route et risques dans la circulation*

De nombreux pays ont fourni des informations sur les victimes des accidents de la route. Ces informations sont présentées dans les Tableaux 5 à 10, ainsi que dans la section ci-dessous. Il convient toutefois de ne pas perdre de vue, comme dans toute comparaison statistique, que les chiffres présentés dans ces tableaux ne tiennent pas compte de facteurs externes importants tels que densité du trafic, kilomètres parcourus, taux d'urbanisation et taux de motorisation. L'Italie et la Grèce ont communiqué des chiffres sur les accidents en général. En Grèce, les personnes âgées seraient impliquées dans 8 pour cent de la totalité des accidents. En Italie, celles de 65 ans et plus seraient impliquées dans 20 pour cent de tous les accidents mortels, et dans 7 pour cent des accidents de la circulation avec dommages corporels.

Parmi les pays ayant communiqué le nombre de personnes impliquées dans des accidents (Tableau 5) le Danemark, la Suède et la Finlande ont indiqué le plus fort pourcentage de blessés parmi les personnes âgées de 65 ans et plus (10 pour cent), suivies par la France (9 pour cent) puis par la Suisse, la Norvège et les Pays-Bas (8 pour cent chacun), tandis que l'Espagne a communiqué le chiffre le plus bas (5 pour cent). Trois pays (Danemark, France et Suède) ont signalé que les personnes âgées de 75 ans et plus représentaient 4 pour cent de tous les blessés dans la circulation.

La Finlande, la Suisse, et la Suède ont indiqué le plus fort pourcentage de personnes âgées tuées au cours d'accidents de la circulation (29 pour cent) (Tableau 6). L'Espagne et le Portugal ont à cet égard connu le plus faible pourcentage (14 pour cent). La Suisse a aussi communiqué le pourcentage le plus élevé de personnes de 75 ans et plus tuées dans des accidents de la route (18 pour cent), alors que le chiffre le plus faible a été transmis par la Belgique et par la France (10 pour cent).

Les Tableaux 6 à 10 présentent les cinq catégories les plus courantes de victimes. Le nombre total d'accidents mortels de la circulation en 1987 n'est toutefois pas indiqué. (Les différentes catégories ne sont pas toutes incluses dans les tableaux).

Si nous examinons les différents groupes d'usagers de la route (Tableau 8), les conducteurs âgés représentent un pourcentage comparativement important des personnes tuées dans les accidents de la circulation en Suède et au Danemark (19 pour cent et 18 pour cent respectivement), et un pourcentage relativement faible en Espagne (4 pour cent). En ce qui concerne le groupe d'âge de 75 ans et plus, c'est la Finlande qui a connu le pourcentage le plus faible de tués (3 pour cent) tandis que le Danemark et la Grande-Bretagne ont communiqué le chiffre le plus élevé (7 pour cent).

La part la plus grande de piétons âgés de plus de 65 ans mortellement blessés a été notifiée par la Suisse et la Suède (59 et 54 pour cent respectivement). Le Portugal a fourni le chiffre le plus faible (32 pour cent). Parmi les piétons mortellement accidentés, les personnes de 75 ans et plus constituent un groupe particulièrement vulnérable, en particulier en Suisse, Suède, et en Allemagne où ils représentent respectivement 44 pour cent, 38 pour cent, et 36 pour cent de tous les piétons tués.

Le pourcentage de personnes âgées blessées dans la circulation (Tableau 10) est partout plus faible que le pourcentage des tués. Ce groupe d'âge représente la part la plus importante de piétons blessés. En pourcentage, cette part représente 30 pour cent au Danemark, 26 pour cent en Suisse, et 25 pour cent en Suède. Ces mêmes pays ont aussi signalé les pourcentages les plus élevés de blessés parmi les personnes très âgées, 18 pour cent, 17 pour cent et 14 pour cent respectivement. La Grande-Bretagne a indiqué le pourcentage le plus faible aussi bien pour les personnes de 65 ans et plus (14 pour cent) que pour les personnes de 75 ans et plus (7 pour cent).

Huit pays ont fourni des informations sur les différentes mesures des risques (Tableau 11), portant soit sur le risque d'être impliqué dans un accident, soit sur le risque d'être blessé dans la circulation. Différentes mesures des risques sont cependant utilisées dans les contributions, parmi lesquelles le nombre de kilomètres effectués, le nombre de voyageurs- ou personnes-kilomètres par an, ou même le nombre d'habitants. Il a par conséquent été impossible de comparer les niveaux de risque entre les différents pays qui ont répondu.

La description qui vient d'être faite de la situation en matière d'accidents dans les différents pays repose sur les accidents déclarés à la police. Sept pays ont accès à d'autres types d'informations concernant les accidents de la circulation. Il s'agit le plus souvent des renseignements que certains hôpitaux recueillent et conservent pendant quelque temps. En Australie, les renseignements officiels réunis lors des enquêtes préliminaires sont utilisés, et en République Fédérale d'Allemagne, une enquête est menée sur les lieux de l'accident pour fournir un complément d'information concernant les circonstances dans lesquelles il s'est produit.

La lecture de ces différents chiffres montre combien ce problème de la sécurité des personnes âgées dans la circulation est important et ceci dans tous les pays. Que ce soit en tant que piétons, conducteurs d'automobiles ou utilisateurs de transports en commun, tous les modes de transport posent des problèmes de sécurité sans que l'on puisse déterminer un mode de transport particulièrement préoccupant. Les efforts doivent donc être déployés dans tous les secteurs.

### **Mesures prises ou envisageables**

Les mesures susceptibles d'accroître la sécurité des personnes âgées dans la circulation routière se déploient en particulier dans les domaines suivants :

- réglementations relatives au permis de conduire ;
- éducation, information ;
- infrastructure routière ;
- conception des véhicules ;
- environnement de la société.

### **Réglementations**

En raison du processus continu du vieillissement, qui a pour conséquence la détérioration progressive des aptitudes psycho-physiologiques et, en particulier de certaines capacités sensorielles considérées comme essentielles pour la conduite (vision, temps de réaction ; ouïe), les États membres de la CEMT ont, en règle générale, mis en place des mesures d'ordre législatif et de contrôles pour l'attribution, le renouvellement ou la suppression du permis de conduire selon la catégorie et l'âge des conducteurs. Dans plusieurs pays, les conducteurs à partir de 60 ou 70 ans, doivent se soumettre à un contrôle médical périodique pour maintenir la validité de leur permis de

conduire. Dans d'autres pays, cet examen médical périodique est prescrit indépendamment de l'âge, alors que quelques pays ne l'exigent qu'en cas de défaillance constatée au préalable par les autorités. En Suède, une commission nationale a été créée pour se pencher sur la question de l'éducation du conducteur. Elle a été chargée, notamment, de déterminer si les conducteurs, après un certain âge, doivent être obligés de suivre une sorte de recyclage ou de repasser l'examen de conduite.

En outre, quelques législations nationales ont édicté des règles qui font obligation aux conducteurs d'observer une prudence particulière à l'égard des personnes âgées.

### **Mesures d'éducation, d'information et de formation**

Ces mesures, contrairement à celles qui touchent à l'environnement routier et à la conception des véhicules ; peuvent être utilisées pour influencer directement le comportement humain. Encore faut-il accorder une attention toute particulière à la présentation des messages et aux divers moyens de les diffuser. A cet égard, on observera que si le recours aux moyens traditionnels de communication -- mass media, panneaux publicitaires, brochures et autres publications -- constitue une manière de donner des conseils et de tenter de modifier le comportement, les approches dites de groupe, expérimentées dans certains pays, se sont révélées particulièrement efficaces. Elles consistent à organiser pour les personnes âgées, dans des clubs, des maisons de retraite, etc. ; des conférences et des débats accompagnés de films ou de diapositives.

Quelle que soit l'approche choisie, les messages destinés aux personnes âgées doivent être simples, spécifiques et sans aucune ambiguïté. Bien qu'il soit parfois nécessaire d'attirer l'attention des conducteurs ou des piétons âgés sur les erreurs qu'ils commettent, les messages qui leur sont destinés doivent être positifs et ressentis comme une suggestion utile, pratique et directement utilisable.

En outre, les campagnes de sécurité ne doivent pas s'adresser uniquement aux personnes âgées, mais aussi aux autres groupes d'usagers de la route. Il est important, en effet, qu'ils aient conscience des difficultés auxquelles les personnes âgées sont confrontées dans la circulation et surtout qu'ils adoptent un comportement respectueux et prudent à leur égard.

Il serait également souhaitable de diriger l'information vers tous ceux qui s'occupent des personnes âgées (assistants sociaux, membres des unités de soins sanitaires, etc.) pour qu'à leur tour ils prodiguent des conseils individuels et renseignent les personnes âgées sur les implications que peuvent avoir dans la circulation routière les modifications de leurs conditions physique et mentale.

Il faudrait enfin élaborer et mettre en place des programmes de formation complémentaire, plus particulièrement destinés aux personnes âgées.

## **Mesures liées à l'infrastructure routière**

L'étude des accidents des personnes âgées révèle la nécessité de mieux prendre en compte leurs besoins et leurs capacités lors de l'aménagement de l'environnement routier et urbain, de façon à réduire les problèmes auxquels elles sont confrontées dans la circulation routière et à favoriser leur mobilité. Les principes mis en oeuvre ou préconisés dans certains pays permettant d'améliorer la sécurité des usagers de la route âgés sont en bref les suivants :

- la réduction des vitesses dans les zones résidentielles et les rues commerçantes fréquentées par de nombreux piétons âgés ainsi que dans les zones où des manoeuvres complexes sont nécessaires, de façon à laisser aux conducteurs âgés un temps suffisant pour la prise d'information et de décision ;
- la suppression des situations qui deviennent complexes lorsque la circulation est dense ou rapide : mise à sens unique, séparation des flux de trafic, etc. ;
- la mise en place de systèmes d'information (signalisation, marquage) qui soient simples, cohérents et facilement perceptibles ;
- la création de pistes cyclables en bordure ou en dehors de la chaussée ;
- l'intensification de l'éclairage en agglomération et sur les points sensibles des grands axes de circulation ;
- la prise en compte des conditions de mobilité réduite des piétons âgés dans la conception des aménagements (dénivelés, phases de feux, longueur de traversée de la chaussée) ;
- l'aménagement d'accès sûrs et faciles aux arrêts d'autobus, etc.

Il convient d'observer que de nombreuses mesures sont favorables en même temps à la sécurité des piétons et à celle des conducteurs. En outre, les principes mentionnés ci-dessus profitent à l'ensemble des usagers de la route ; toutefois, les critères de mise en oeuvre peuvent être différents dans certains cas, si l'on considère plus particulièrement la catégorie des personnes âgées.

## **Mesures liées à la conception du véhicule**

D'une manière générale, la conception des voitures, tant du point de vue ergonomique que de la sécurité passive ; doit être fondée sur les caractéristiques et les limites des conducteurs potentiels.

Un certain nombre d'aides à la conduite (transmission automatique, direction assistée ; ouverture électrique des vitres, etc.) développées généralement sur les voitures de haut de gamme, peut faciliter la tâche des conducteurs âgés ou physiquement handicapés. Il serait évidemment souhaitable de les trouver aussi sur des véhicules de moyenne cylindrée et d'un prix raisonnable.

Il faut par ailleurs progresser dans la recherche pour diminuer l'agressivité des structures frontales des voitures, de façon à réduire les blessures des piétons victimes de collision. Il convient également d'améliorer la sécurité à la montée et à la descente des autobus (limitation de la hauteur du plancher par rapport au niveau de l'aire d'attente, prévention de la fermeture prématurée des portes, etc.), ainsi qu'à l'intérieur de ces véhicules. Enfin, il convient d'adopter des normes applicables aux bicyclettes pour qu'elles soient sûres lorsqu'elles sont mises sur le marché (ces normes devraient viser les dispositifs de freinage, d'éclairage, les dispositifs réfléchissants et prévoir la suppression des parties dangereuses).

Ici également, la majorité des mesures mentionnées -- tout en aidant spécifiquement les personnes âgées -- sont très largement favorables à la sécurité des autres usagers.

### **Mesures liées à l'environnement de la société**

Pour terminer et, par souci d'être complet, il convient de signaler qu'il serait souhaitable d'accroître, au besoin, les fréquences et l'accessibilité des transports publics, de manière que les personnes âgées puissent renoncer à se servir de leur voiture, lorsque cela est nécessaire, sans pour autant réduire leur mobilité et, partant, leur participation à la vie sociale. De même, la mise en place d'un réseau de transports spéciaux pour tous les groupes de population qui ne peuvent pas utiliser les véhicules des transports en commun ordinaires serait fort utile et appréciable.

### **Référence aux recommandations antérieures de la CEMT**

Aucun document antérieur de la CEMT ne traite directement de la sécurité des personnes âgées dans la circulation. Toutefois, les questions en jeu ont été examinées en d'autres occasions, notamment par le Groupe ad hoc sur le transport des personnes à mobilité réduite.

Depuis que ce Groupe a été créé en 1985, quatre Résolutions ont été adoptées par le Conseil des Ministres, ce sont les Résolutions N<sup>os</sup> 54 (1985), 63 (1987), 68 (1989) et 71 (1990). De nombreuses publications de la CEMT concernant les pratiques internationales et la politique dans ce domaine sont également disponibles. Ces Résolutions démontrent qu'une proportion significative de personnes à mobilité réduite sont des personnes âgées et, également, qu'un nombre proportionnel croissant de personnes âgées ont une mobilité réduite. Le travail de la CEMT d'une part souligne l'importance que revêt l'amélioration de l'accès à tous les types de transport pour les personnes à mobilité réduite, et d'autre part met l'accent -- tout comme le présent rapport -- sur le fait que tous les voyageurs bénéficient de nombreuses de ces mêmes améliorations.

## Conclusions

C'est notamment en agissant dans les divers domaines évoqués au chapitre 3 que l'on peut espérer une diminution de l'implication des personnes âgées dans les accidents de la route. L'ensemble de ces mesures repose sur le fait essentiel que le moyen le plus efficace pour diminuer les risques auxquels sont confrontées les personnes âgées dans leurs déplacements, n'est pas de restreindre leur participation à la circulation par des mesures d'exclusion sectorielles, mais au contraire d'améliorer la sécurité liée à chaque mode de transport utilisé.

Il est vrai que, et l'enquête menée auprès des pays membres de la CEMT l'a démontré, des efforts ont déjà été déployés dans la plupart des pays pour améliorer la situation des personnes âgées dans l'ensemble de la circulation. Toutefois, compte tenu du fait que nous allons vers une société dans laquelle le pourcentage des personnes âgées devrait augmenter, il est urgent que les pays membres poursuivent et intensifient leurs efforts et les adaptent à l'évolution de la situation, afin d'accroître la sécurité routière de ce groupe de population, tout en contribuant ainsi, dans la plupart des cas, à l'amélioration des conditions de sécurité en général.

*Annexe*

**RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE ENVOYÉ AUX PAYS MEMBRES DE LA CEMT  
SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES**

Tableaux 1 à 11

**Tableau 1. Population en 1987, pays de la CEMT  
(en millions)**

PAYS	1987			Prévisions pour les années					
				2000			2010		
	Groupe d'âges			Groupe d'âges			Groupe d'âges		
	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous
Australie	1.742	0.666	16.263	2.393	1.087	19.699	2.929	1.285	21.802
Autriche	1.113a	0.552a	7.576	1.327a	0.414a	7.676	1.427a	0.429a	7.583
Belgique	1.530b	0.639b	9.876b	1.690	0.728	9.893	1.732	0.858	9.713
Danemark	0.786	0.337	5.125	0.797	0.387	5.176	0.848	0.370	5.056
Finlande	0.650	0.277	4.939	0.742	0.322	5.017	0.833	0.359	5.979
France	7.572	3.683	55.750	-	-	-	-	-	-
Grande-Bretagne	8.624	3.699	55.355	10.367f g	4.296fg	57.275fg	-	-	-
Grèce	1.357	0.593	9.989	1.599	0.547	10.163	-	-	-
Pays-Bas	1.805	0.755	14.615	2.118	0.929	15.718	2.359	1.012	16.103
Italie	7.664c	3.239c	57.290c	10.512d	4.595d	57.455d	11.201e	5.139e	56.809e
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	0.668	0.280	4.174	0.678	0.350	4.373	0.701	0.319	4.437
Portugal	1.217	0.476	9.744	-	-	11.141	-	-	-
Espagne	4.812	1.975	38.832	6.143	2.495	40.747	6.260	2.948	41.194
Suède	1.493b	0.653b	8.414b	1.506	-	8.786	1.643	-	8.910
Suisse	0.947	0.433	6.567	1.079	0.492	6.830	1.224	0.549	6.914
Allemagne	9.273	4.328	61.141	10.494	-	60.484	12.101	-	57.803

- a : seulement le groupe d'âges 65-75 ans  
b: 1987-12-31  
c: 1987-01-01, d: 2003  
e: 2008  
f: 2001  
g: y compris les femmes âgées de 60 à 64 ans.

**Tableau 2. Pourcentage de personnes âgées dans la population en 1987, pays de la CEMT (en millions)**

PAYS	Prévisions pour les années					
	1987		2000		2010	
	Groupe d'âges		Groupe d'âges		Groupe d'âges	
	>65	>75	>65	>75	>65	>75
Australie	10.7	4.1	12.1	5.5	13.4	5.9
Autriche	16.0a	7.5a	17.3a	5.4a	18.6a	5.6a
Belgique	15.5	6.5	17.1	7.4	17.8	8.8
Danemark	15.3	6.6	15.4	7.5	16.8	7.3
Finlande	13.2	5.6	14.8	6.4	16.7	7.2
France	13.5	6.6	-	-	-	-
Grande-Bretagne	15.6	6.7	18.1bc	7.5c	-	-
Grèce	13.6	5.9	15.7	5.4	-	-
Pays-Bas	12.3	5.2	13.5	5.9	14.6	6.3
Italie	13.4	5.7	18.3d	8.0d	19.7e	9.0e
Luxembourg	-	-	-	-	-	-
Norvège	16.0	6.7	15.5	8.0	15.8	7.2
Portugal	12.5	4.9	-	-	-	-
Espagne	12.4	5.1	15.1	6.1	15.2	7.2
Suède	17.7	7.8	17.1	-	18.4	-
Suisse	14.4	6.6	15.8	7.2	17.7	7.9
Allemagne	15.2	7.1	17.4	-	20.9	-

a: Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs

b: Y compris les femmes âgées de 60 à 64 ans

c: 2001

d: 2003

e: 2008

Tableau 3. Titulaires du permis de conduire en 1987, pays de la CEMT  
(en millions)

PAYS	Groupe d'âges		
	>65	>75	All
Australie	-	-	-
Autriche (1983)	0.188	-	2.893
Belgique	-	-	5.003
Danemark	0.292 <sup>a</sup>	0.072 <sup>a</sup>	2.704 <sup>a</sup>
Finlande	0.118	0.020	2.500
France	-	-	-
Grande-Bretagne	3.049 <sup>b</sup>	1.398 <sup>c</sup>	26.638
Grèce	0.059 <sup>d</sup>	0.013 <sup>d</sup>	1.480
Pays-Bas	0.575 <sup>e</sup>	-	7.665 <sup>e</sup>
Italie	-	-	-
Luxembourg	-	-	-
Norvège	0.218 <sup>f</sup>	-	2.253 <sup>f</sup>
Portugal	-	-	-
Espagne	0.460	0.051	12.791
Suède	0.674	0.205	4.923
Suisse	0.150 <sup>ga</sup>	-	3.500 <sup>a</sup>
Allemagne (1985)	3.841 <sup>hi</sup>	-	31.576 <sup>h</sup>

a: fondés sur des estimations

b: 61-70 ans

c: >71 ans

d: Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs

e: uniquement pour automobiles

f: nombre de permis de conduire

g: >70 ans

h: nombre de permis de conduire pour véhicules de tourisme classés 2 ou 3

i: >60 ans

Tableau 4. **Pourcentage de personnes âgées titulaires du permis de conduire en 1987, pays de la CEMT**

PAYS	Dans l'ensemble des titulaires		Dans leur propre groupe d'âges	
	>65	>75	>65	>75
Australie	-	-	-	-
Autriche (1983)	6.5	-	20.2	-
Belgique	-	-	-	-
Danemark	10.8 <sup>a</sup>	2.7 <sup>a</sup>	37.2 <sup>a</sup>	21.3 <sup>a</sup>
Finlande	4.7	0.8	18.2	7.1
France	-	-	-	-
Grande-Bretagne	16.7 <sup>b</sup>	5.2 <sup>c</sup>	-	-
Grèce	4.0 <sup>d</sup>	0.8 <sup>d</sup>	4.3	2.1
Pays-Bas	7.5	-	31.9	-
Italie	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-
Norvège	9.7	-	32.6 <sup>d</sup>	-
Portugal	-	-	-	-
Espagne	3.6	0.4	9.6	2.6
Suède	13.74	4.2	45.1	31.4
Suisse	4.3a <sup>e</sup>	-	23.0 <sup>ae</sup>	-
Allemagne (1985)	12.2 <sup>b</sup>	-	31.2 <sup>b</sup>	-

a: Basés sur des estimations

b: 61 ans

c: 71 ans

d: Calculés à partir des chiffres obtenus ailleurs

e: 70 ans

Tableau 5. Nombre de blessés dans des accidents de la circulation en 1987  
pays de la CEMT

PAYS	Nombre de blessés dans des accidents de la circulation			Pourcentage de personnes âgées blessées dans des accidents de la circulation	
	Groupe d'âges			Groupe d'âges	
	>65	>75	All	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-
Autriche	4 457	1 898	58 664	7.6	3.2
Belgique	5 200	1 885	83 856	6.2	2.2
Danemark	2 043	819	20 616	9.9	4.0
Finlande	1 065	424	10 808	9.8	3.9
France	17 696	7 993	193 072	9.1	4.1
Grande-Bretagne	23 945	10 189	311 473	7.7	3.3
Grèce	-	-	-	-	-
Pays-Bas	4 057	1 598	49 189	8.2	3.2
Italie	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-
Norvège	915	341	11 144	8.2	3.0
Portugal	3 674	-	54 517	6.7	-
Espagne	7 786	2 765	153 387	5.1	1.8
Suède	2 122	830	20 532	10.3	4.0
Suisse	2 492	1 087	29 339	8.5	3.7
Allemagne	28 871	12 307	424 622	6.4	2.7

Tableau 6. Nombre de tués dans des accidents (en automobilistes et passagers d'automobiles, cyclistes/motocyclistes, piétons et usagers des transports publics) en 1987, pays de la CEMT

PAYS	Nombre de tués dans des accidents de la circulation			Pourcentage de personnes âgées blessés dans des accidents de la circulation	
	Groupe d'âges			Groupe d'âges	
	>65	>75	All	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-
Autriche	203	-	1 138	17.8	-
Belgique	360	187	1 844	19.5	10.1
Danemark	168	82	602	27.9	13.6
Finlande	154	81	525	29.3	15.4
France	1 747	959	10 028	17.4	9.6
Grande-Bretagne	1 162	676	5 262	27.3	15.9
Grèce	-	-	-	-	-
Pays-Bas	342	169	1 381	24.8	12.2
Italie	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-
Norvège	77 <sup>a</sup>	41 <sup>a</sup>	344 <sup>a</sup>	22.4 <sup>a</sup>	11.9 <sup>a</sup>
Portugal	414 <sup>c</sup>	-	3 029	13.7 <sup>c</sup>	-
Espagne	688	-	5 051	13.6	-
Suède	207	107	722	28.7	14.8
Suisse	223 <sup>b</sup>	137 <sup>b</sup>	763 <sup>b</sup>	29.2 <sup>b</sup>	18.0 <sup>b</sup>
Allemagne	1 570	962	6 875	22.8	14.0

a: y compris les passagers des taxis

b: y compris les conducteurs et passagers des taxis

c: > 64 ans

d: 65 ans et plus

Tableau 7. Nombre de tués dans des accidents de la circulation, ventilés par mode de transport, en 1987, pays de la CEMT

PAYS	Automobilistes			Passagers d'automobiles			Cyclistes/motocyclistes			Piétons			Usagers des transports en commun		
	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autriche	34	-	497	27	-	247	40	-	173	102	-	220	-	-	1
Belgique	104	44	751	38	18	344	75	37	417	142	88	327	1	-	5
Danemark	41	16	230	30	13	107	34	15	120	62	37	141	1	1	4
Finlande	20	5	161	18	9	117	56	32	111	60	35	136	-	-	1
France	509	225	4 134	362	191	2 303	258	130	1 980	618	413	1 592	-	-	19
Grande-Bretagne	208	94	1 327	136	77	879	56	23	338	757	478	1 703	5	4	15
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	85	34	518	54	21	251	133	74	439	70	40	172	-	-	1
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	23	7	154	11 <sup>a</sup>	6 <sup>a</sup>	89 <sup>a</sup>	11	7	31	32	21	70	-	-	-
Portugal	99 <sup>d</sup>	-	1 155	44 <sup>d</sup>	-	496	67 <sup>d</sup>	-	733	204 <sup>d</sup>	-	645	-	-	-
Espagne	74	-	1 847	152	-	1 556	62	-	493	378	-	1 080	22	-	75
Suède	65	20	334	26 <sup>b</sup>	9 <sup>b</sup>	162 <sup>b</sup>	38	24	82	78	54	144	-	-	-
Suisse	33 <sup>c</sup>	15 <sup>c</sup>	292 <sup>c</sup>	17 <sup>c</sup>	8 <sup>c</sup>	121 <sup>c</sup>	44 <sup>c</sup>	20 <sup>c</sup>	134 <sup>c</sup>	129 <sup>c</sup>	94 <sup>c</sup>	216 <sup>c</sup>	-	-	-
Allemagne	239	102	2 862	170	86	1 388	310	172	940	851	602	1 685	-	-	-

a: y compris les passagers et les conducteurs d'autobus

b: y compris les passagers d'autobus

c: y compris les passagers et les conducteurs de taxis

d: >64 ans

Tableau 8. **Pourcentage de personnes âgées tuées dans des accidents de la circulation ventilés par mode de transport, en 1987, pays de la CEMT**

PAYS	Automobilistes		Passagers d'automobiles		Cyclistes/motocyclistes		Piétons		Usagers des transports en commun	
	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autriche	6.8	-	10.9	-	23.1	-	46.4	-	-	-
Belgique	13.8	5.9	11.0	12.1	18.0	8.9	43.4	26.9	20.0	0
Danemark	17.8	7.0	28.0	7.7	28.3	12.5	44.0	26.2	25.0	25.0
Finlande	12.4	3.1	15.3		50.4	28.8	44.1	25.7	0	0
France	12.3	5.4	13.7	8.3	13.0	6.5	38.8	25.9	-	-
Grande-Bretagne	15.7	7.1	15.5	8.8	16.6	6.8	44.4	28.1	33.3	26.7
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	16.4	6.6	21.5	8.4	30.3	16.9	40.7	23.3	-	-
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	14.9	4.5	12.4	6.7	35.5	22.6	45.7	30.0	-	-
Portugal	8.6 <sup>ab</sup>	-	8.9 <sup>ab</sup>	-	9.1 <sup>ab</sup>	-	31.6 <sup>ab</sup>	-	-	-
Espagne	4.0	-	9.8	-	12.6	-	35.0	-	29.3	-
Suède	19.5	6.0	16.0	5.6	46.3	29.3	54.2	37.5	-	-
Suisse	11.3	5.1	14.0	6.6	17.5	7.4	58.8	43.5	-	-
Allemagne	8.4	3.6	12.2	6.2	33.0	18.3	50.5	35.7	-	-

a: calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs

b: >64 ans

**Tableau 9. Nombre de blessés dans des accidents de la circulation, ventilés par mode de transport en 1987, pays de la CEMT**

PAYS	Automobilistes			Passagers d'automobiles			Cyclistes/motocyclistes			Piétons			Usagers des transports en commun			
	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autriche	689	-	19294	847	-	12188	895	-	12961	1419	-	5963	77	-	171	
Belgique	y	351	100	6457	274	107	3555	332	129	4813	416	209	1883	5	2	37
	z	1214	319	26203	927	313	16285	646	214	15069	574	276	3999	35	14	500
Danemark	y	197	63	1935	119	48	1220	220	72	2092	343	205	1052	25	14	38
	z	129	50	1485	103	36	959	88	33	1313	69	44	332	9	6	32
France	5155	1864	86205	2806	4731	18135	1923	758	57616	5667	3333	29760	173	86	1356	
Grande-Bretagne	y	1114	375	15840	1008	387	11040	309	117	7044	2942	1592	15957	313	147	811
	z	4203	1349	74843	4288	1572	55539	768	255	27987	4812	2451	39793	2267	914	8262
Finlande	159	52	3247	171	58	2559	323	127	2165	352	167	1459	18	4	137	
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pays-Bas	y	320	103	3535	269	86	2055	777	320	5821	355	199	1543	10	4	22
	z	504	150	7726	408	142	4995	1001	390	17343	320	168	2488	64	24	168
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norvège	269	87	4291	241x	74x	3257x	96	32	1456	291	143	1270	-	-	-	
Portugal	1040+	-	27219	803+	-	17136	649+	-	18959	1831+	-	10162	-	-	-	
Espagne	1157	-	44344	2250	-	47715	526	-	18203	3337	-	18139	249	-	1509	
Suède	y	196	67	1962	151°	60°	1328°	136	55	860	214	126	701	-	-	-
	z	599	177	7174	363	125	3780	208	84	2077	237	131	1111	-	-	-
Suisse	482*	137*	8436*	484*	184*	5039*	504	173	6674	842	535	3221	-	-	-	
Allemagne	y	1552	475	35439	1555	623	19797	2517	1012	19919	4289	2649	17165	-	-	-
	z	4111	1105	128249	4350	1488	73133	3330	1139	51419	3760	1996	24386	-	-	-

x: y compris les passagers d'autobus et de taxis

\*: y compris les conducteurs et les passagers des taxis

°: y compris les passagers d'autobus

y: Blessés graves

z: Blessés légers

+: >64 ans

Tableau 10. **Pourcentage de personnes âgées blessées dans des accidents de la circulation ventilés par mode de transport, en 1987, pays de la CEMT**

PAYS	Automobilistes		Passagers d'automobiles		Cyclistes/motocyclistes		Piétons		Usagers des transports en commun	
	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autriche	3.6	-	6.9	-	6.9	-	23.8	-	45.0	-
Belgique	4.8	1.3	6.1	2.1	4.9	1.7	16.8	8.2	7.4	3.0
Danemark	9.5	3.3	10.2	3.9	9.0	3.1	29.8	18.0	48.6	28.6
Finlande	4.9	1.6	6.7	2.2	14.9	5.9	24.1	11.4	13.1	2.9
France	5.9	2.1	15.4	2.6	3.3	1.3	19.0	11.2	12.7	6.3
Grande-Bretagne	5.9	1.9	8.0	2.9	3.1	1.1	13.9	7.3	28.4	11.7
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	7.3	2.2	9.6	3.2	7.7	3.1	16.7	9.1	38.9	14.7
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	6.3	2.0	7.4	2.3	6.6	2.2	22.9	11.3	-	-
Portugal	3.8 <sup>ab</sup>	-	4.7 <sup>ab</sup>	-	3.4 <sup>ab</sup>	-	18.0 <sup>ab</sup>	-	-	-
Espagne	2.6	-	4.7	-	2.9	-	18.4	-	16.5	-
Suède	8.6	2.7	10.1	3.6	11.7	4.7	24.9	14.2	-	-
Suisse	5.7	1.6	9.6	3.7	5.3	1.7	26.1	16.6	-	-
Allemagne	3.5	1.0	6.4	2.3	8.2	3.0	19.4	11.2	-	-

a: Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs

b: >64 ans

Tableau 11. Différentes mesures des risques d'accidents de la circulation en 1987, pays de la CEMT

	Australie /107 km effectués			Finlande /105 habitants			Pays-Bas /109 voyageurs/km			Italie	Norvège (1985) /106 voyageurs/km				Suède /106 km			Suisse /104 personnes/an			Allemagne a) /104 habitants b) /106 km		
	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous		65	65-74	55-74	13-74	65-74	75-84	Tous	65-74	>75	Tous	>65	>75	Tous
Risque d'être tué	-	-	-	24.6	29.6	11.8	23	-	9	19%	-	-	0.011	0.12	0.39	0.15	1.8	3.4	1.4	a) 1.73	a) 2.27	a) 1.3	
Risque d'être blessé	-	-	-	163	152	218	270	-	309	6%	-	-	0.27	1.06	3.07	2.77	27.6	26.4	47.8	a) 29.4	a) 26.17	a) 69.45	
<b>Risque d'être tué :</b>																							
Automobilistes	≈0.2	≈0.5	0.13	-	-	-	21	-	8	9%	0.011	-	0.007	0.011	0.077	0.016	0.53	0.56	0.66	b) 0.15	-	b) 0.010	
Passagers d'automobiles	≈0.5	≈0.8	0.12	-	-	-	11	-	5	13%	-	0.010	0.008	0.006	0.016	0.006	-	-	-	0.022	-	0.011	
Cyclistes/ motocyclistes	4.95 1.47	- -	0.56 0.27	-	-	-	111	-	35	24%	-	0.162	0.038	0.13	0.65	0.09	0.61	0.51	0.11	*b) 0.571	-	*b) 0.072	
Piétons	3.23y 2.80y	11.83z 4.86z	2.36 1.26	-	-	-	108	-	53	46%	-	0.059	0.028	0.07	0.20	0.05	0.65	2.3	0.3	b) 0.276	-	b) 0.086	
Usagers des transports en commun	-	-	-	-	-	-	0	-	0	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Risque d'être blessé :</b>																							
Automobilistes	-	-	-	-	-	-	203	-	164	4%	0.187	-	0.224	0.21	0.91	0.44	12.7	7.8	22.5	b) 0.224	-	b) 0.418	
Passagers d'automobiles	-	-	-	-	-	-	144	-	146	5%	-	0.321	0.310	0.13	0.15	0.16	-	-	-	b) 0.518	-	b) 0.522	
Cyclistes/ motocyclistes	-	-	-	-	-	-	1481	-	1824	6%	-	1.843*	1.434	1.11	4.11	1.37	7.7	4.6	4.5	*b) 6.443	-	*b) 3.815	
Piétons	-	-	-	-	-	-	1038	-	775	21%	-	0.920	0.634	0.57	1.66	0.65	6.1	13.0	5.5	b) 2.097	-	b) 1.66	
Usagers des transports en commun	-	-	-	-	-	-	20	-	10	19%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

\*: cyclistes seulement, y: 65-66, z: 75-76

**ÉVOLUTION DES POLITIQUES DE  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**1992**

## **RÉSOLUTION N° 92/3 SUR LES POLITIQUES DÉCENTRALISÉES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

[CEMT/CM(92)4/REV]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Athènes les 11 et 12 juin 1992,

Vu le rapport sur l'évolution des politiques de sécurité routière ;

RAPPELANT l'ensemble des Résolutions adoptées par la CEMT relatives à l'orientation des politiques de sécurité routière, en particulier la Résolution n° 48 (1986) sur les moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière et la Résolution n° 55 (1989) sur la sécurité routière ;

ESTIMANT que le nombre des victimes des accidents de la route dans les pays Membres de la CEMT est inacceptable ;

### CONSTATANT

- que les politiques menées par la plupart des pays Membres depuis le début des années 70 ont permis d'infléchir la courbe du nombre des accidents de la route comme celle du nombre des victimes ;
- que ces politiques, dans le passé axées principalement et séparément sur les mesures réglementaires, l'infrastructure routière et la sécurité du véhicule, se sont ensuite développées en intégrant l'ensemble de ces domaines ;
- que les structures mises en place et la participation de l'État dans la définition et la conduite de ces politiques varient d'un pays à l'autre, sans qu'un modèle unique valable pour tous puisse être recommandé ;

### CONSIDÉRANT

- qu'une mobilisation de l'ensemble des acteurs, et parmi eux ceux placés les plus près du citoyen-usager de la route, dans la conduite d'une action diversifiée et concertée, est une condition indispensable à une politique efficace ;
- que les politiques actuellement menées dans de nombreux pays répondent à cette nécessité selon des modalités adaptées aux structures administratives et ont prouvé leur efficacité par les résultats obtenus ;

RECOMMANDE à l'ensemble des États de poursuivre et d'intensifier la lutte contre les accidents de la route, et notamment :

- de se fixer un objectif, défini de manière quantitative ou qualitative, réalisable mais ambitieux, vers l'atteinte duquel concentrer les actions ;
- de prendre les mesures législatives encore nécessaires ;
- de faire de la sécurité routière une question d'importance nationale et de l'intégrer dans la définition de la politique générale des transports ;
- de promouvoir des actions diversifiées favorisant la modification du comportement des usagers dans les domaines de l'éducation, la formation, l'information mais aussi par une politique efficace de contrôles et de sanctions, tout en poursuivant l'amélioration de l'infrastructure, comme celle du véhicule, et en tenant compte de l'interaction éventuelle entre ces différentes actions ;
- d'identifier l'ensemble des partenaires du niveau national au niveau local, des élus, de l'administration ou des organismes privés, susceptibles de participer à cette lutte contre les accidents de la route ;
- de les associer, chacun à son niveau, selon ses préoccupations et ses responsabilités, à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'une action, diversifiée et concertée ;
- de mettre en place les structures permettant la mobilisation de l'ensemble des acteurs tout en favorisant l'échange d'expériences ;
- de construire les outils permettant de suivre et d'évaluer ces politiques.

## **NOTE DE COUVERTURE RELATIVE À L'ÉVOLUTION DES POLITIQUES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

[CEMT/CM(92)4/REV]

Suite à un colloque international organisé en Octobre 1986 à Aix en Provence, dans le cadre de l'année européenne de la sécurité routière décidée par les Communautés Européennes, sur le thème des politiques décentralisées de sécurité routière, le Comité de la sécurité routière a décidé lors de sa 78ème session d'inscrire "la régionalisation des travaux de sécurité routière" comme thème de travail du comité.

Depuis le début des années 1980 de nombreux pays, en particulier parmi les plus centralisateurs, développaient des politiques de sécurité routière auxquelles tous les niveaux de la hiérarchie administrative jusqu'au niveau local étaient associés.

Ceci dans le but principal d'accroître, pour plus d'efficacité, la mobilisation et l'implication de tous les responsables politiques et administratifs dans la lutte contre l'insécurité routière et de développer des actions au plus proche du citoyen, usager de la route.

Le colloque d'Aix en Provence a montré la diversité des approches suivies dans les différents pays, principalement du fait des différences de structure gouvernementale et administrative, et aussi les résultats positifs d'une telle démarche.

Plutôt que de présenter les différents cas, il est apparu intéressant d'examiner comment les politiques de sécurité routière avaient évolué, au cours de ces deux dernières décennies, selon un schéma quasi universel du national vers le local, et quels sont les outils développés alors pour accompagner ces politiques.

### **1. Évolution des politiques au cours des deux dernières décennies**

Comme cela a été rappelé dans le document de l'OCDE sur les programmes intégrés de sécurité routière<sup>v</sup>, l'histoire de la sécurité routière dans les pays de l'OCDE (comme dans l'ensemble des pays motorisés) et avec quelque décalage dans les pays en cours de motorisation, montre une étonnante analogie.

L'augmentation spectaculaire du parc automobile après la seconde guerre mondiale s'est accompagnée malheureusement d'une augmentation tout aussi spectaculaire et désastreuse du nombre des accidents, et en corollaire de celui des victimes de la route. Un phénomène aléatoire, presque anodin, tout au moins d'importance comparable à celui des accidents de voitures à chevaux des décennies antérieures, s'est transformé en une maladie endémique de la route, causant

à elle seule autant de victimes que certaines maladies modernes parmi les plus redoutées, et cela en particulier pour les populations les plus jeunes, annulant ainsi une grande part des progrès enregistrés dans la lutte contre les maladies infantiles.

L'ampleur du phénomène devenait telle vers la fin des années 60 que le niveau atteint est alors apparu inacceptable dans la conscience collective, et tous les gouvernements des pays motorisés ont à cette époque développé des politiques d'ensemble pour lutter contre ce fléau et ont mis en place des structures administratives permettant de mieux prendre en compte cette préoccupation de sécurité routière.

Ce fut au début des années 1970 la prise, au niveau national, de mesures législatives sur les quatre éléments qui paraissaient avoir l'incidence la plus importante et la plus immédiate sur le nombre des accidents et sur leur gravité : l'alcool, la vitesse, le port de la ceinture de sécurité et le port du casque ; mesures visant à en limiter les effets pervers pour les uns (alcool, vitesse) et à développer les effets bénéfiques pour les autres (ceinture et casque) et susceptibles de freiner efficacement, voire inverser, la tendance à la hausse constante du nombre des victimes enregistrées au cours des dernières années.

Ainsi furent édictées les premières lois rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité aux places avant et le port du casque, les lois pénalisant l'alcoolémie au volant (avec introduction d'un taux légal d'alcoolémie) et décidées les premières limitations de vitesse sur tous les réseaux.

Parallèlement, étaient intensifiées les recherches tendant à mieux connaître le phénomène accident, à mieux appréhender le comportement du conducteur ; de même que des programmes importants d'amélioration de l'infrastructure routière étaient développés, dont la construction du réseau autoroutier fut un des aspects les plus spectaculaires ; alors que des usines automobiles sortaient des véhicules de plus en plus sûrs, de plus en plus résistants aux chocs (mais également de plus en plus rapides).

Les résultats furent immédiats et significatifs et dès la prise de ces mesures législatives d'étendue nationale, tous les pays ont enregistré une chute brutale du nombre des accidents et des victimes alors que le parc automobile et le volume du trafic sur les routes continuaient d'augmenter de manière rapide.

Cette prise de conscience de l'inacceptable qui a haussé le problème de l'insécurité routière au niveau des problèmes de société les plus cruciaux a également été un des éléments moteurs dans la décroissance de la courbe des accidents ; beaucoup étant convaincus de l'opportunité et du bien fondé des contraintes auxquelles ils étaient soumis, étaient plus enclins à respecter ces nouvelles règles.

S'ajoutaient à cela l'intensification des contrôles, l'adaptation des sanctions et l'impact des campagnes nationales de communication qui se sont développées à cette époque, pour maintenir ce niveau de conscience chez les uns et le susciter chez ceux qui restaient encore à convaincre.

Dès cette époque, bien que la politique menée pour la sécurité routière puisse être qualifiée de **nationale et législative**, il est apparu que pour être efficace, elle devait, et cela a bien été mis en évidence dans le rapport de l'OCDE<sup>vi</sup>, **s'intégrer** à d'autres préoccupations liées au transport routier, comme la mobilité des personnes, la fluidité du trafic et la protection de l'environnement, et se **diversifier** sur l'ensemble des domaines qui ont été identifiés comme pouvant participer à l'amélioration de la sécurité routière, d'une manière directe ou subsidiaire, à court ou à long terme.

### **Exemple d'intégration**

La recherche de l'amélioration de la fluidité du trafic constitue un exemple de l'intégration de la préoccupation de la sécurité à d'autres aspects de la politique générale des transports.

La construction de nouvelles infrastructures routières et autoroutières, l'aménagement du réseau existant et les mesures d'exploitation spécifiques développées dès cette époque pour répondre à l'accroissement de la demande de trafic, faire face à ses irrégularités et mieux gérer les périodes de pointe (journalières, hebdomadaires, ou saisonnières) ont été étudiées dans le but d'améliorer la capacité des routes et assurer la fluidité du trafic, associant à ces objectifs le souci d'accroître le confort des usagers et celui de préserver, voire de renforcer, le niveau de sécurité des itinéraires.

### **Exemple de diversification**

La route ne constitue pas le seul champ d'investigation pour améliorer la sécurité routière. Le triptyque route-véhicule-conducteur identifie les trois domaines principaux dans lesquels les actions doivent être menées pour conduire une politique efficace.

Pour plus de clarté, tout en évitant une liste fastidieuse qui risquerait dans tous les cas de ne pas être exhaustive, la citation de quelques exemples permet de montrer l'éventail très ouvert que recouvre cette diversification :

- dans le secteur de la route, la construction de nouvelles infrastructures plus sûres, la réalisation de déviations, l'équipement des routes en dispositifs de sécurité, la résorption des points noirs, la signalisation tant verticale qu'horizontale ;
- dans le domaine du véhicule, pour ne parler que de l'automobile, l'amélioration de la résistance au choc, l'équipement en dispositifs de sécurité, l'entretien du véhicule, les dispositifs d'aide à la conduite ;
- pour ce qui concerne le conducteur et l'utilisateur de la route en général, l'amélioration de la formation du conducteur, le développement de l'éducation, de l'information, la recherche d'un meilleur respect de la réglementation par une politique plus efficace de contrôles et de

sanctions, le développement d'actions de prévention accompagnant l'élaboration d'une réglementation mieux adaptée.

Cette tendance à la baisse du nombre des accidents et du nombre des victimes, enregistrée dès lors et pendant quelques années, a été suivie dans pratiquement tous les pays par une certaine stagnation des résultats.

L'impulsion d'un second souffle devenait nécessaire. Les grandes mesures législatives du début des années 1970 avaient porté leurs fruits. Même si un effort pour un meilleur respect de ces règles devait être maintenu et parfois même intensifié, et si les actions entreprises dans les différents domaines précédemment cités n'avaient pas encore produit tous leurs effets, car de portée à moyen ou à long terme, une remotivation des différents acteurs, accompagnant un renouvellement des politiques et une modification des mécanismes, devait être entreprise.

Tout le monde semblait d'accord à cette époque, bien qu'à des degrés divers, pour dire que si le développement des infrastructures et des aménagements routiers, comme l'amélioration des véhicules devaient être poursuivis, c'est le comportement du conducteur qui devait, en premier lieu, faire l'objet de toutes les attentions, de façon à obtenir une modification du comportement de l'ensemble des usagers de la route.

En considération de ces éléments, l'évolution des politiques de sécurité routière s'est alors effectuée dans la majorité des pays dans trois directions principales complémentaires.

**I** Tout d'abord vers une **diversification** plus poussée des actions entreprises au niveau de l'État, qui tout en poursuivant son programme d'amélioration du réseau routier de sa compétence, souvent dans une double optique de fluidité et de sécurité, et l'édification des normes, en concertation avec les constructeurs pour des véhicules plus sûrs et en continuant son oeuvre législative en matière de règles de circulation et de comportement, a développé ses actions dans les domaines de l'éducation, de la formation et de l'information, de la communication, sans oublier sa mission de contrôle des réglementations et de prononciation des sanctions éventuelles.

Les différentes actions avaient pour cible essentielle l'utilisateur de la route et avaient pour objectif la modification du comportement, considéré par tous comme prenant une part importante et généralement majeure dans les causes des accidents.

Cependant dans cette phase, comme cela a été mis en évidence dans le rapport de la CEMT sur "Les moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière", l'ensemble de ces actions étaient essentiellement conduites ou quelquefois suscitées par la puissance publique au niveau national, les autres partenaires n'étant que peu sollicités, ni intégrés à cette politique.

Il ne faudrait pas en conclure que les autres partenaires n'existaient pas ou n'agissaient pas. Mais leurs actions restaient très souvent menées ponctuellement, vers des cibles ou sur des thèmes très parcellaires et à titre individuel, sans concertation formelle avec les autres partenaires.

Encore faut-il préciser que des nuances doivent être apportées à ce problème. La situation énoncée est caractéristique des pays très centralisés, comme la France l'était à cette époque, alors que la participation des échelons régionaux et locaux et celle des associations étaient déjà plus ou moins fortement développées selon les pays, du fait des responsabilités qui leur incombait. On peut citer pour exemple la politique des contrôles de la responsabilité des Länders allemands ou des Cantons suisses ou l'éducation. Dans les pays décentralisés, si les grandes orientations étaient données au niveau central, souvent sous forme réglementaire, l'exécution des mesures et une grande part d'initiatives dans la définition d'actions se faisaient au niveau régional ou local.

**II** Cette diversification des actions s'est accompagnée d'une **multiplication des acteurs** et d'une **décentralisation** plus poussée des actions.

La participation et la mobilisation des collectivités locales représentantes de l'État aux divers échelons de la pyramide administrative, plus proches du citoyen qu'est l'usager de la route et directement en charge, à leur niveau, de la conduite d'actions comme celles du contrôle de la réglementation et des sanctions, ont marqué une deuxième étape fondamentale de cette évolution des politiques de sécurité routière.

Cette participation a souvent été obtenue à l'instigation ou par délégation de l'autorité nationale. Elle a été effective à des degrés divers suivant l'Administration concernée et le domaine d'action couvert est fonction des moyens d'incitation mis en oeuvre.

Ces moyens ont revêtu des formes diverses :

- guides élaborés à destination des collectivités locales présentant un catalogue d'actions envisageables, comme "The improvement of traffic safety in built areas" publié en 1980 par l'Administration centrale ou "le guide d'actions pour assurer la sécurité des personnes âgées" en Finlande, ou "The Road Safety Code of Good Practice" rédigé par les associations coordonnées par les Offices Régionaux du Ministère des Transports de Grande-Bretagne ;
- moyens financiers attribués dans le cadre de contrats entre l'Administration centrale et les partenaires locaux : contrat -10 pour cent en France avec les collectivités locales, villes ou départements ; expérience des zones 30 et contrat -25 pour cent aux Pays-Bas ;
- création d'organismes, de comités ou conseils en sécurité routière, au niveau local ou intermédiaire, comme les agences créées dans chaque Comté au Danemark ou les organismes régionaux de sécurité routière mis en place au sein de chaque Province aux Pays-Bas.

Dans d'autres pays cette décentralisation des actions et les moyens d'incitation y afférent se sont appuyés sur les unités administratives existantes : Municipalités au Portugal, Municipalités ou Départements en France, Comtés en Grande-Bretagne.

**III** La participation de l'ensemble des partenaires publics et privés à un **programme d'actions concertées** constitue la troisième étape des politiques décentralisées.

Dans de nombreux pays parmi les plus décentralisés, l'action des associations a toujours été plus fortement reconnue et intégrée que dans les plus centralisateurs, où le rôle de l'État semblait primordial. La décentralisation des actions de sécurité routière a été également l'occasion d'associer tous les partenaires à l'aboutissement d'un programme établi en commun et reconnu par tous, favorisant le développement d'une synergie propre à améliorer l'efficacité globale de l'action.

Les associations d'usagers, mais également les entreprises, avec les élus locaux et les représentants de l'État au niveau local dans toutes ses composantes intéressées par la sécurité routière : ingénieurs et techniciens de la route, médecins, représentants des forces de l'ordre, magistrats, enseignants... ont pu déterminer entre eux un programme et développer des actions définies par tous comme prioritaires, dans le but d'améliorer la sécurité routière dans la zone de leur compétence et participer ainsi à l'objectif national.

Cette concertation a été développée à deux niveaux :

- Soit sur un thème précis, en associant l'ensemble des partenaires concernés à l'élaboration d'une action déterminée et dont les modalités ont été définies en commun. Un exemple est donné par l'Allemagne, sur le thème de la sécurité des enfants sur le trajet de l'école, au sujet duquel un catalogue d'actions envisageables a été rédigé en vue de fournir des informations pratiques aux responsables.
- Soit par l'élaboration d'un programme d'actions, généralement annuel, au niveau d'une collectivité ou d'une entité administrative, intégrant l'éventail des domaines diversifiés touchant la sécurité routière : infrastructure, éducation, contrôles..., accompagné d'un financement conjoint, et dont le suivi est assuré par chacun selon ses spécificités propres, dans la collégialité. Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière développés en France depuis 1988 sont un exemple de cette concertation globale formalisée.

Il est apparu clairement à cette époque que cette cause de la sécurité routière n'était pas de la responsabilité exclusive de l'État, mais que pour mieux convaincre le citoyen usager de la route, le message et les actions de l'État devaient être relayés et développés par tous les partenaires et en particulier les élus locaux et les associations les plus proches des citoyens, chacun dans son propre registre, selon son esprit et ses objectifs, mais dans une action concertée, pour plus de clarté et plus d'efficacité.

Cette troisième étape, qui peut être considérée comme le point d'orgue des politiques décentralisées menées actuellement, permet par la participation de tous, d'augmenter la prise de conscience de chacun de sa part de responsabilité dans la lutte contre les accidents de la route et d'élargir l'éventail des actions à tous les domaines, même ceux qui paraissent jouer un rôle secondaire et minime dans leurs résultats en terme de vies épargnées.

## **2.Évaluation sommaire des politiques décentralisées**

Cette décentralisation des actions de sécurité routière, accompagnée d'une diversification et d'une concertation entre partenaires, a constitué ce second souffle dont les premiers résultats sont encourageants si on regarde l'évolution des bilans dans les pays de la CEMT depuis une dizaine d'années.

La baisse du nombre des accidents, comme de celui des victimes, si elle n'a pas été aussi spectaculaire que celle obtenue dans les années 1970, est tout de même significative.

Cependant, l'intérêt de ces politiques ne réside pas exclusivement dans l'atteinte de bilans favorables, même si naturellement cela constitue l'objectif majeur.

Les modalités d'action de ces politiques ont entraîné et suscité des procédures qui sont bénéfiques dès aujourd'hui mais le seront encore plus demain.

**Le développement d'actions uniques**, de portée locale très limitée, qui n'auraient pu être ni imaginées ni menées au niveau national, et dont la multiplication dans la diversité permet globalement un gain non négligeable, comme **l'émergence d'idées originales**, sont facilitées par ce système. Les initiatives et propositions ne circulent plus uniquement du niveau national vers le niveau local, mais **une remontée et une diffusion plus large des expériences** sont ainsi favorisées. Un échange permanent à tous les niveaux des idées s'est institué, certainement propice à l'amélioration du bilan au cours des prochaines années.

La concertation entre les différents partenaires, d'horizons et de préoccupations très divers, amenés à travailler ensemble, a développé une **formation réciproque** par une meilleure connaissance des motivations et du savoir technique des autres partenaires, favorisant le **décloisonnement des idées et l'acquisition par chacun d'une culture plus vaste** de tous les aspects que revêt la sécurité routière. Cette autoformation, ainsi que la **confrontation des idées** propice à un dialogue plus fructueux et plus constructif, sont à l'origine de l'émergence des idées originales et de la définition de priorités et d'actions majeures plus adaptées et donc plus efficaces.

A noter également que le développement de ces politiques décentralisées a été l'occasion de mener des programmes spécifiques de formation d'un grand nombre de personnes, qui ensuite étaient capables de prendre en charge les problèmes de sécurité routière d'une commune et de diffuser leur savoir à d'autres.

Il s'ensuit souvent un **accroissement de la motivation** de tous, nécessaire à la continuité de l'action et qui devrait porter ses fruits encore dans les années à venir.

Cet échange d'expériences s'est organisé autour de réseaux constitués de spécialistes ou de responsables dans un même domaine, facilitant la **transmission des informations** du niveau national vers le niveau local, mais également en sens inverse et entre les différents niveaux locaux, assurant ainsi la **cohérence des actions** nécessaire à une politique efficace.

En résumé, comme le retrace un rapport allemand, ces politiques ont permis :

- d'instituer une coopération entre les différentes administrations et on pourrait ajouter les élus et les privés ;
- d'aborder les problèmes sous différents angles ;
- d'éviter la myopie dans sa propre organisation ;
- de réduire le risque des mauvaises décisions ;
- d'objectiver les arguments.

Tous ces acquis devraient encore s'intensifier dans les années à venir, et permettre de mener des actions encore plus efficaces qui permettront d'accroître la sécurité sur les routes.

En conclusion de cet historique retraçant l'évolution des politiques de sécurité routière au cours de ces 20 dernières années, nous constatons que d'une politique à l'origine nationale et législative des années 1970, tous les pays se sont engagés à l'heure actuelle dans des politiques diversifiées, décentralisées et concertées, impliquant l'ensemble des partenaires à tous niveaux.

A partir des exemples cités, il apparaît que si le but premier de toutes les politiques actuellement menées, qualifiées de politiques locales ou politiques décentralisées selon les pays, est bien de mobiliser l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, du niveau national au niveau local, des services de l'État aux entreprises privées, en intégrant les élus et les associations, chacun selon ses responsabilités, son champ de compétence, la nature et la proximité de ses contacts avec le citoyen, acteur de la sécurité routière, cela ne peut se faire selon un schéma universel. L'organisation administrative comme la place du monde associatif fixent la structure même sur laquelle doit être calqué le schéma des politiques décentralisées. Il s'ensuit qu'un système efficace, ayant fait ses preuves dans un pays, n'est pas transposable dans un autre pays de structure différente. De ce fait, il paraît difficilement envisageable, au niveau de la CEMT, de promouvoir un schéma unique mais plutôt de présenter des moyens ou outils pour susciter la mobilisation de chaque acteur, compte tenu de sa place dans la structure.

### **3. Les outils mis en place**

Parmi les outils, nous examinerons successivement la définition d'objectifs comme élément de mobilisation, la mise en place d'organismes adaptés et les incitations financières, sans prétendre atteindre l'exhaustivité.

#### **3.1 Fixation d'objectifs**

Toute action, de quelque nature qu'elle soit, est accomplie en vue de l'atteinte d'un objectif, clairement exprimé ou non. Les actions sécurité routière n'échappent naturellement pas à cette règle, l'objectif ultime étant de réduire le nombre des accidents de la circulation et surtout le nombre des victimes, participant ainsi à la mission essentielle de l'État qui est d'assurer la mobilité et la sécurité de la circulation.

##### *3.1.1 Fixation d'objectifs au niveau national*

Au cours de ces 25 dernières années, les différentes politiques menées ont souvent été accompagnées de la fixation d'objectifs précis, traduisant ainsi la volonté des responsables de lutter activement contre l'insécurité routière.

Deux types d'objectifs ont été utilisés, qualitatifs et quantitatifs, répondant chacun à des motivations différentes, dans un souci d'acceptation maximale du public auquel ces politiques étaient destinées.

##### **3.1.1.1 Les objectifs quantitatifs**

Les objectifs quantitatifs peuvent être soit absolus (x décès de moins par année), soit relatifs (moins x pour cent du nombre de décès) ou encore s'exprimer en termes de réduction du risque, pour exemple : diminution du taux de tués (décès par kilomètre jusqu'à une valeur donnée).

#### **Fixation d'un seuil du nombre des victimes**

- En France, en 1970, l'aggravation de l'insécurité routière devenait insoutenable avec un bilan de 16 000 tués par an. Le chiffre maximum de 15 000 tués a été fixé comme premier objectif pour la période 1970-1975.
- En Finlande, un Comité parlementaire vient de proposer comme objectif une diminution du nombre des tués avant l'an 2000 de 50 pour cent par rapport au chiffre de 1989.
- En Espagne, dans le cadre du Premier Plan National de Sécurité Routière de 1980, un maximum de 6 200 tués a été annoncé.

## Évaluation d'un taux de réduction du nombre des victimes

Au début des années 1970, le Canada décide de réduire le taux de décès de 15 pour cent sur la période 1974-1978, et en 1978 réactualise ce taux à 17 pour cent pour la période 1979-1983.

La Norvège, en 1973, avait annoncé une liste de mesures prioritaires de sécurité à mettre en oeuvre, à laquelle se substitue en 1980 un objectif quantitatif qui était d'obtenir la même diminution du risque dans les années 1980 que celle obtenue durant la décennie antérieure, par la mise en oeuvre des mesures annoncées en 1973, avec un objectif ponctuel complémentaire pour la ville d'Oslo de réduire le nombre des accidents de 30 pour cent d'ici 1990.

Plus récemment, certains gouvernements ont présenté des objectifs précis, très ambitieux.

Les Pays-Bas, en 1986, ont prévu de réduire de 25 pour cent le nombre des victimes d'accidents d'ici l'an 2000.

La Grande-Bretagne, en 1987, à ce même horizon, a affiché une volonté de réduire ce chiffre d'un tiers.

Le Danemark, en 1989, se fixait un objectif encore plus ambitieux de réduire de 40 pour cent le nombre des victimes de la route.

La Suède s'est fixé l'objectif de réduire le nombre de tués à 600 à l'horizon 2000.

En 1981, la France s'était également engagée dans cette voie, et en soutien à l'ensemble des mesures décidées lors d'un Comité Interministériel de sécurité routière, aspirait à réduire d'un tiers les risques de la circulation routière en cinq ans.

Les résultats des deux premières années n'ayant pas répondu à ces espérances, la référence à cet objectif a été abandonnée au bout de deux ans et a été remplacée dans la fin des années 1980 par le souhait de descendre au-dessous du chiffre fatidique des 10 000 tués.

Ces objectifs quantitatifs s'accompagnent ou accompagnent une liste de mesures précises, qui constituent en elles-mêmes des objectifs qualitatifs.

### 3.1.1.2 Objectifs qualitatifs

Certains pays (notamment la Belgique, la Suisse) n'ont pas souhaité se référer à des objectifs quantitatifs, pour des raisons qui seront explicitées plus loin, mais ont présenté directement des objectifs dits qualitatifs, précisant le contenu des politiques proposées.

Cela signifie que l'on cherche à réduire les risques avec des moyens adéquats, aussi longtemps que les problèmes existent. L'intensité et la direction de ces objectifs varient d'un pays

à l'autre, selon la nature des problèmes ou en fonction des principaux paramètres des accidents (groupe d'utilisateurs, lieu et caractéristiques, types d'accidents, etc.). Les effets peuvent porter sur l'amélioration de la sécurité pour certaines catégories d'utilisateurs de la route (piétons, personnes âgées, deux-roues) ou viser des domaines bien définis (vitesse, alcool, ceinture de sécurité, circulation de nuit, amélioration du réseau routier, etc.).

Pour exemples :

- en Irlande, un meilleur respect des lois sur l'alcoolémie au volant et sur le port de la ceinture de sécurité chez les jeunes conducteurs ;
- en Belgique, le respect des limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et le port du casque ainsi que l'alcoolémie au volant ;
- en Suède, la réduction du risque dans des conditions très particulières de nuit ou du fait d'une vitesse élevée ou d'une conduite en état d'alcoolémie, ont été présentées dans le passé comme des objectifs.

Ces objectifs qualitatifs peuvent être également quantifiés. Par exemple :

- la lutte contre l'alcoolémie au volant peut se traduire par un nombre de contrôles à effectuer, ou un taux de contrôles positifs moindre à atteindre ;
- un meilleur respect des limitations de vitesse par une diminution du pourcentage d'utilisateurs dépassant la vitesse limite ;
- le port de la ceinture de sécurité par la fixation d'un taux de port à obtenir.

### *3.1.2 Choix entre objectifs qualitatifs et objectifs quantitatifs*

La fixation d'un objectif quantitatif répond généralement à un souci d'afficher sa volonté politique de lutter contre les accidents de la route. Elle constitue une référence et un outil de communication mais aussi un outil de gestion et d'évaluation des programmes de sécurité routière.

Comme outil de communication, l'objectif quantitatif doit être ambitieux, réduire de 3 pour cent ou même de 10 pour cent le nombre des victimes de la route ne serait pas crédible.

Fixer un chiffre implique également qu'on reconnaisse que le bilan actuel est inacceptable mais aussi que le chiffre que l'on se propose d'atteindre est lui acceptable, dans une première étape ou de manière définitive. C'est donc admettre que la liberté de circuler s'accompagne d'un risque qui ne peut être nul, comme on l'accepte pour d'autres moyens de transport (aérien, maritime ou ferroviaire) ou pour des activités sportives ou de loisirs.

L'objectif pourrait être de rabaisser le niveau de risque sur la route à celui obtenu pour les autres modes de transport. Ce qui ne veut pas dire que le niveau atteint dans le ferroviaire, l'aérien ou le maritime, est acceptable et que rien ne doit être entrepris pour le diminuer encore.

L'acceptation par les usagers de l'existence d'un risque minimum, qui se concrétise par un nombre de victimes au-dessous duquel on ne pourra pas descendre, sans que l'on puisse vraiment évaluer ce seuil de manière précise, a une valeur pédagogique. Ce qui peut paraître choquant mais peut aussi induire une prise de conscience de l'utilisateur et même selon certains inciter à une meilleure acceptation des mesures prises pour diminuer le niveau de risque.

L'annonce d'un objectif quantitatif peut comporter plusieurs inconvénients. En cas d'échec, que le chiffre n'ait pas été atteint, ou qu'au contraire il ait été largement dépassé, le gestionnaire du programme doit expliquer les raisons de cette erreur d'appréciation, considérée comme particulièrement grave du fait qu'il s'agit de vies humaines.

Ainsi, la réduction fixée à 15 pour cent du taux de décès prévue au Canada sur la période de 1974 à 1978 a atteint en fait la valeur de 33 pour cent, sans que l'on puisse en attribuer tout le bénéfice au programme de sécurité routière mis en oeuvre. D'autres facteurs comme les effets de la crise de 1973 sur la circulation peuvent en expliquer une bonne part.

L'atteinte de la réduction de 17 pour cent prévue dans le programme ultérieur, basée sur un taux de port de la ceinture de 80 pour cent, alors qu'il a été en réalité de 45 pour cent, a été également difficile à expliquer et n'a pas facilité la tâche des autorités pour déterminer les objectifs suivants.

Par contre, en France, l'objectif de réduire d'un tiers les accidents de la route affichés en 1981, a dû être abandonné, les résultats des deux années suivantes ne permettant pas d'atteindre ce chiffre. Abandonner la référence à l'objectif ne veut pas pour autant dire abandonner le programme, mais le réorienter ou le poursuivre.

La difficulté de fixer un objectif quantitatif provient en grande partie de la difficulté d'évaluer l'impact des actions, en particulier celles menées dans le domaine de l'éducation ou de l'information.

A l'heure actuelle, les méthodes d'évaluation ne permettent pas un diagnostic sûr, seulement une estimation du gain prévisible.

De plus, l'imbrication des actions qui caractérise les programmes de sécurité routière actuels, induit des effets difficilement mesurables et la survenance d'événements extérieurs non prévisibles ou non pondérables vient encore perturber le système.

C'est pour ces raisons notamment que plusieurs pays ne chiffrent pas leurs objectifs, mais choisissent la méthode dite "qualitative". Cette approche montre bien la difficulté d'évaluer à

l'avance et avec précision le niveau d'efficacité d'un programme, mais elle tient aussi compte de la nécessité d'œuvrer de façon constante en vue d'accroître la sécurité routière.

### *3.1.3 Fixation d'objectifs au niveau local ou objectifs partiels*

Dans le cadre des politiques décentralisées, intégrées et concertées, chaque partenaire participe par son action à l'atteinte de l'objectif global.

Il peut donc lui-même se fixer un objectif en relation avec le type d'action dont il a la charge. Cet objectif sera également ou quantitatif ou qualitatif.

Cet objectif partiel peut être identique à celui formulé au niveau national mais relatif à une zone géographique donnée, ou bien être totalement autre.

Différentes solutions quantitatives ou qualitatives sont envisageables :

Accompagnant une action spécifique liée à une catégorie d'utilisateurs particulière (piétons, cyclistes, personnes âgées ou enfants...) ou à un certain type d'aménagements destinés à éviter certains types d'accidents (accidents aux carrefours, chocs contre les arbres...) ou caractéristiques de l'infrastructure (autoroutes, milieu urbain), un objectif quantitatif peut être déterminé.

D'autres objectifs partiels peuvent traduire la volonté de modifier certains comportements déviants ou dangereux par des actions appropriées et obtenir une amélioration des infractions constatées à la vitesse, au port de la ceinture, à l'alcoolémie au volant...

La diversité de ces objectifs partiels peut permettre à chaque acteur d'identifier son action, d'en mesurer l'efficacité et de se sentir pleinement impliqué dans l'atteinte de l'objectif global, en se concentrant sur l'aboutissement d'un objectif qui lui est plus accessible et dont il peut maîtriser plus facilement l'achèvement.

C'est finalement à chaque pays qu'il appartient de choisir l'approche qui lui convient le mieux. En tout état de cause, il apparaît que la définition d'objectifs, exprimés ou non en termes numériques, permet de développer un ensemble de mesures de sécurité cohérent et sert de catalyseur en rassemblant déjà au stade de la conception des mesures tous les acteurs qui seront chargés de leur mise en œuvre. Par ailleurs, l'élaboration d'un programme sur la base d'objectifs permet une gestion rationnelle et coordonnée des travaux de sécurité routière, à tous les échelons de responsabilité. Enfin, il est important qu'un ensemble d'objectifs puisse être désagrégé afin d'assurer la décentralisation des diverses actions qui doivent être entreprises par les partenaires concernés.

Comme le relève le rapport de l'OCDE "il n'existe pas de formule magique à appliquer pour déterminer les objectifs et les programmes de sécurité". Cependant, différents facteurs sont à prendre en compte, comme l'implication de divers partenaires d'origines différentes, l'utilisation de

critères de décision et enfin un jugement scientifique permettant de déterminer les objectifs les plus importants et les ressources et moyens les mieux adaptés.

#### *3.1.4 Définition d'un objectif pour la CEMT*

Même s'il ne l'exprime pas formellement, il semble évident que tout acteur de la sécurité routière se fixe un objectif précis lorsqu'il détermine son action. L'annoncer clairement constitue souvent un engagement, sorte de contrat moral passé entre lui et la collectivité, qui valorise l'action qu'il se propose de mener.

Comme nous l'avons déjà dit, cette démarche traduit plus le souci de montrer son engagement dans une lutte volontaire contre les accidents de la route, qu'elle n'est le résultat d'un calcul mathématique fiable des gains prévisibles par l'accomplissement des actions envisagées.

Ce qui est déjà difficile au niveau d'un État l'est encore plus pour un ensemble d'États. Est-il possible de fixer un objectif quantitatif de réduction des accidents ou des victimes pour l'ensemble des pays de la CEMT, à l'horizon de l'an 2000 par exemple ?

La réponse peut être positive s'il s'agit de montrer médiatiquement la volonté de la CEMT de lutter contre l'insécurité routière et d'appuyer ainsi les recommandations qu'elle formule depuis un certain nombre d'années et naturellement celles d'aujourd'hui et de demain.

Deux difficultés apparaissent du fait de la disparité de situation entre les différents pays Membres de la CEMT, qui se traduisent sous forme de questions :

- Quel chiffre ou quel pourcentage de diminution choisir ?
- Chaque pays devra-t-il adopter pour lui-même l'objectif fixé par la CEMT ?

Pour répondre à ces questions, certains éléments doivent être pris en compte.

Les pays qui ont prodigué des efforts depuis de nombreuses années dans ce domaine n'ont plus la ressource de prendre les grandes mesures réglementaires ni même de réaliser les infrastructures qui leur permettraient d'améliorer sensiblement leur bilan, au contraire de ceux dont la motorisation se développe et où les infrastructures routières n'ont pas atteint leur plein développement.

Certains pays peuvent espérer diminuer le nombre de victimes, dans des délais brefs, de 20 pour cent, alors que pour d'autres cet objectif paraît irréalisable et gagner quelques points sera déjà très difficile.

Pour être efficace, et développer des politiques adaptées à la situation du pays, il paraîtrait raisonnable que chaque pays identifie son objectif propre, apte à être atteint, la faillite en la matière étant difficilement gérable comme nous l'avons vu plus haut.

Les pays qui ont développé des politiques efficaces antérieurement et qui ont entrepris des efforts considérables qui leur ont permis d'atteindre un niveau de risque sur la route, bien plus faible que celui atteint dans d'autres pays et donc beaucoup plus difficile à diminuer encore, se verraient pénalisés, soit en se fixant un objectif haut qui ne serait pas atteint, soit en affichant un objectif moindre qui pourrait paraître peu ambitieux.

Par contre, les pays qui pourraient espérer diminuer le risque de manière importante par la prise de mesures ayant déjà fait leurs preuves ailleurs, à condition d'être adaptées aux conditions locales et en développant l'infrastructure par exemple, se trouvent confrontés à des problèmes de financement qui ne leur permettent pas de progresser rapidement.

De ce fait, les résultats obtenus par les uns et les autres ne sont pas obligatoirement proportionnels aux efforts déployés. La comparaison des résultats qui pourrait être faite, par une lecture trop rapide des chiffres, risquerait d'être injuste et d'avoir des répercussions médiatiques désastreuses.

En conclusion, fixer un objectif commun à tous les pays Membres de la CEMT paraît difficile. Fixer un objectif individuel pour chaque pays comme contribution à l'atteinte de l'objectif global présenterait certaines difficultés.

La fixation d'un objectif global pour la CEMT, si elle peut impliquer une motivation supplémentaire pour chaque État et valoriser l'action de la CEMT dans ce domaine, peut provoquer des effets médiatiques néfastes pour les pays, beaucoup plus importants que les bénéfices escomptés.

Ces réflexions ont motivé le choix du Secrétariat Général de la CEMT de ne pas se fixer un objectif quantitatif, mais un objectif qualitatif, c'est-à-dire de poursuivre, de développer, de renforcer ses efforts de lutte contre l'insécurité routière, en favorisant très largement la coopération internationale, l'harmonisation des législations, les échanges d'informations et d'expériences et en préconisant aux divers États Membres de prendre des mesures spécifiques sur une base coordonnée.

A noter que dans un rapport remis à la Commission des Communautés Européennes, un groupe d'experts présidé par Monsieur Gérondeau propose à la Communauté de se fixer pour objectif de réduire de 25 à 30 pour cent le nombre des accidents de la circulation sur l'ensemble du territoire de la Communauté pour les 10 ans à venir, et propose pour se faire une liste de mesures communautaires à prendre.

### 3.2 *Mise en place d'organismes adaptés*

Dès la prise en compte des problèmes de sécurité routière dans le début des années 70, la définition d'une politique s'est accompagnée de la mise en place d'une structure administrative adaptée, pour mener à bien cette politique, d'autant plus nécessaire que cette politique diversifiée impliquait plusieurs ministères, aussi différents dans leur compétence et dans leur fonctionnement que le Ministère de l'Éducation ou celui de la Justice.

La coordination des actions menées par chacun s'est avérée être un préalable indispensable à la gestion de cette politique et à sa réussite.

Cette coordination a souvent été assurée par des organismes créés à cet effet. Par exemple, nous citerons :

#### 3.2.1 *Au niveau national*

- Au Portugal, la création en 1989 d'une commission composée des Ministères de la Justice, de l'Intérieur, de la Santé, des Travaux Publics, des Transports et Communications.
- En France, la mise en place auprès du Premier Ministre d'une Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière.
- En Espagne, création en 1976 d'une Commission Nationale de Sécurité Routière, présidée par le Ministre de l'Intérieur, dont la mission est de définir les plans intégrés de Sécurité Routière. Cette Commission a été transformée en 1990, par la loi Sécurité Routière, en Conseil Supérieur du Trafic et de la Sécurité de la Circulation Routière, aux missions élargies, chargé entre autres d'élaborer des politiques, de conseiller, de coordonner et de promouvoir les actions.
- En Suède, création du Swedish Road Safety Office, au sein duquel un Conseil de la Sécurité Routière rassemble plusieurs organismes liés à la Sécurité Routière, comme la Fédération des conseils des comités et l'association des collectivités locales, dont la mission est également de soumettre des propositions au Gouvernement. Le Conseil a également pour rôle, depuis 1986, de définir les grandes lignes locales, de développer et de coordonner les actions locales.
- Aux Pays-Bas, création d'un Conseil Supérieur de la Sécurité Routière dont la mission consiste à faire des propositions d'actions au Gouvernement.
- En Belgique, mise en place de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Un autre exemple d'organisation nous est donné par le Conseil Suisse de la Sécurité Routière, association de droit privé dans laquelle sont représentés la Confédération, des Cantons

et des Communes, ainsi que des associations et institutions privées et des entreprises. La tâche de ce Conseil est de promouvoir et de renforcer toutes les mesures permettant d'accroître la sécurité routière. En particulier, il prépare et exécute les campagnes d'information menées chaque année au niveau national.

Dans les pays de type fédéraliste, la coordination des politiques de sécurité routière est assurée notamment par les structures administratives existantes et les procédures institutionnelles de consultation entre les autorités nationales, régionales et les milieux intéressés à la sécurité routière.

### *3.2.2 Au niveau local*

Lors du développement des politiques décentralisées, certains pays ont accompagné cette démarche par la création d'un organe régional, comme aux Pays-Bas au niveau de chaque province, doté d'un budget spécifique et chargé de développer et de coordonner les diverses actions menées au niveau local, initialement limitées à l'infrastructure routière mais, depuis 1989, étendues à l'ensemble des domaines liés à la sécurité routière : information, formation, contrôles.

Autre exemple en Suisse où, dans le but d'assurer une certaine unité de doctrine et une application uniforme du droit (qui relève de la compétence des Cantons), les autorités cantonales se concertent au sein d'associations intercantionales telles que l'Association des Services des automobiles, la Commission intercantonale de la circulation routière, la Conférence des Officiers de Police.

De manière moins formelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière développé en France en 1988 peut être considéré comme un outil de coordination, sinon une structure, adapté à la démarche entreprise dans le cadre des politiques décentralisées.

Ce ne sont que des exemples. La liste ne saurait être exhaustive. Ils montrent cependant la nécessité de créer les structures ou organismes adaptés permettant le suivi des politiques développées.

### **3.3 Les incitations financières**

Comme nous l'avons vu dans le rapport, l'action décentralisée de sécurité routière a souvent été suscitée par le niveau central ou un organisme central, sous forme de contrats incluant des clauses financières incitatives.

L'amélioration de l'infrastructure, la suppression des points noirs ou zones d'accumulation d'accidents ou l'aménagement des zones à vitesse réduite (comme des zones 30 km/h ou cours urbains) en 1975 aux Pays-Bas, ont été l'objet des premiers types de contrats passés entre

l'Administration Centrale chargée de la sécurité routière et les autorités locales dans des pays centralisateurs.

Mais, dès le début des années 1980, dans de nombreux pays ont été développés d'autres types de contrat avec les organismes régionaux et locaux pour d'autres actions que celles liées à l'infrastructure. Que ce soit le programme RÉAGIR en France, lancé en 1983, ou en 1989 aux Pays-Bas, les actions ont été étendues aux domaines de l'information, de l'éducation, des contrôles et des campagnes de communication.

Cette participation financière du niveau central s'est concrétisée soit par la mise à disposition d'un budget dont les responsables locaux ont l'entière disposition, soit par le financement partiel d'une action parfaitement identifiée (action commune avec les municipalités en Finlande), ou encore sous forme d'une incitation à l'action par mise à disposition d'une somme proportionnelle au nombre d'habitants (programme -25 pour cent aux Pays-Bas ou contrat -10 pour cent en France) et plus rarement par l'attribution d'une prime à la réussite par versement d'une somme proportionnelle au nombre de vies épargnées (contrat -10 pour cent en France).

Dans tous les cas ces fonds sont distribués par l'État.

Un autre exemple nous est donné par le Fonds Suisse de Sécurité Routière (FSR), établissement de droit public placé sous la surveillance du Conseil Fédéral qui finance notamment des travaux de recherche, des cours et moyens didactiques destinés à l'éducation routière, des campagnes d'information et autres actions menées par divers organismes ou associations d'usagers de la route. Les capitaux de ce FSR proviennent d'une contribution que verse annuellement chaque détenteur de véhicule à moteur et qui s'élève à 0.75 pour cent de la prime nette d'assurance responsabilité civile.

Ces contributions financières constituent des moyens de développement des actions de sécurité routière par tous les partenaires concernés. Mais elles permettent également d'initier ces actions, d'avoir un droit de regard et aussi un rôle de conseil et contribuent à la concertation entre les différents partenaires.

## **Conclusion**

Les politiques décentralisées menées actuellement dans différents pays, devraient se poursuivre dans l'avenir et se perfectionner de manière à obtenir une mobilisation encore plus grande de tous ceux qui ont une tâche à accomplir, si minime soit-elle, dans la lutte contre l'insécurité routière, et une concertation plus étroite entre les partenaires.

Des mesures législatives d'étendue nationale sont encore à prendre, même si chacune d'elles, dans son application stricte, ne permet pas de réduire de façon importante le nombre ou la gravité des accidents de la route. L'accumulation de mesures d'envergure moindre permettra sans doute

d'obtenir des résultats significatifs. Les expériences locales devraient faire émerger de nouvelles propositions.

Les résultats obtenus sont suffisamment représentatifs pour prouver l'efficacité de ces politiques dans leur diversité, et fournir la base de recommandations.

### Notes

- v. Programmes intégrés de sécurité routière, OCDE, Paris 1984.
- vi. Rapport sur les politiques intégrées de sécurité routière.

**SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS  
EN CIRCULATION ROUTIÈRE**

**1993**

# LA SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS EN CIRCULATION ROUTIÈRE

## RÉSUMÉ ET RÉOLUTION N° 93/4

[CEMT/CM(93)4/FINAL]

### RÉSUMÉ

La création d'un marché libre pour les transports routiers de marchandises à l'intérieur des Communautés Européennes accentuée par l'ouverture des frontières à l'est de l'Europe, laisse entrevoir des perspectives délicates en matière de sécurité, de pollution et de congestion sur les routes des différents États Membres de la CEMT. En effet, l'augmentation continue du nombre de poids lourds que ce développement de l'activité économique laisse entrevoir, engendre inévitablement une augmentation des nuisances et des risques d'accidents qui ne sont pas toujours compensés par les améliorations techniques dans le domaine de la sécurité et de la protection de l'environnement. Par leurs caractéristiques propres, les poids lourds constituent un risque particulier d'autant plus important que le volume de trafic qu'ils assurent a augmenté considérablement au cours des dernières années, et selon les prévisions, cette augmentation devrait se poursuivre à l'avenir.

Face à ce constat, il convenait d'envisager les mesures susceptibles de réduire les risques liés à ce trafic particulier. A cet effet, les différents chapitres du rapport CM(93)3, sur la sécurité des poids lourds en circulation routière, peuvent être résumés comme suit:

#### Chapitre I

L'analyse des accidents de la circulation montre que si les poids lourds sont impliqués dans moins de 10 pour cent des cas, la gravité des accidents est particulièrement élevée, surtout pour les occupants des véhicules antagonistes. De plus, le transport à longue distance est surreprésenté dans les statistiques d'accidents de poids lourds.

Bien souvent, un non respect des réglementations en vigueur est à l'origine de ces accidents (règles de circulation, temps de conduite).

Agir pour la sécurité routière, c'est en premier lieu, agir sur le comportement du conducteur, notamment sur sa formation, sans négliger les caractéristiques techniques du véhicule ou l'infrastructure.

Pour des raisons de sécurité, il convient en outre de faire en sorte que soient davantage prises en compte les capacités de transport de marchandises offertes par le réseau ferroviaire et le réseau de voies navigables existant.

## **Chapitre II**

Si, au cours des dernières années, on a pu constater une amélioration notable de la formation au métier de chauffeur de poids lourds dans de nombreux pays, certains progrès devraient encore être accomplis pour tenir compte, entre autres, du caractère professionnel de cette activité. C'est ainsi qu'il semble opportun de favoriser le développement de l'apprentissage professionnel quelle que soit la filière retenue, et de généraliser les cours de recyclage et de formation continue, en y associant en particulier les entreprises de transport.

## **Chapitre III**

L'ensemble des caractéristiques techniques du véhicule -- poids et dimensions, dispositifs propres de sécurité -- font l'objet de réglementations détaillées tant au niveau national qu'au niveau européen. Il n'en demeure pas moins que la généralisation de certains dispositifs, comme les limiteurs de vitesse ou les tachygraphes, susceptibles d'améliorer la sécurité, doit être poursuivie et que la recherche de dispositifs encore plus performants doit aussi être encouragée.

## **Chapitre IV**

La sécurité requiert également que les routes empruntées par des véhicules lourds soient adaptées à leurs exigences et caractéristiques. La conception de nouvelles infrastructures routières de même que l'aménagement des infrastructures existantes, doivent dès lors tenir compte du niveau de trafic existant et prévisible, évalué sur la base de méthodes particulièrement fiables. Il convient de ne pas négliger pour autant les infrastructures auxiliaires qui, lorsqu'elles sont bien conçues et bien adaptées, permettent de diminuer les risques d'accidents.

## **Chapitre V**

Plus encore que les autres véhicules, les poids lourds sont soumis à un certain nombre de règles de circulation et leur conducteur à un ensemble de règles de comportement et de règles sociales qui ont entre autres, à l'origine, comme objectifs, d'assurer la fluidité du trafic et de diminuer les risques d'accidents. Plutôt que d'en introduire de nouvelles, il conviendrait d'harmoniser celles existantes pour favoriser leur compréhension et donc leur respect au niveau européen.

## **Chapitre VI**

Un certain niveau de surveillance et de contrôle du trafic s'avère cependant indispensable. Celui-ci suppose la définition de sanctions adaptées et efficaces, le développement de l'entraide judiciaire et de la coopération entre États pour permettre sur le plan international, la reconnaissance et l'exécution des déchéances du droit de conduire.

## **Chapitre VII**

Promouvoir la sécurité, c'est enfin développer les campagnes de sensibilisation et d'une manière générale, la communication, promouvoir le souci de prévention, particulièrement dans les entreprises et au niveau des organisations et des fédérations professionnelles.

**RÉSOLUTION N° 93/4 SUR LA SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS  
EN CIRCULATION ROUTIÈRE**

[CEMT/CM(93)4/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Noordwijk, les 26 et 27 mai 1993 :

SE RÉFÉRANT au rapport CM(93)3 sur "la sécurité des poids lourds en circulation routière" ;

ESTIMANT que le renforcement de la sécurité routière est l'un des éléments essentiels d'une politique globale des transports en Europe ;

OBSERVANT l'évolution du trafic international de marchandises et la part prépondérante assurée par la route ;

NOTANT que, seule une politique de sécurité routière intégrée -- prenant en compte l'ensemble des composantes : conducteur, véhicule, infrastructure -- et diversifiée -- incorporant dès lors: formation, réglementation, contrôle, sanction, communication -- est susceptible d'assurer l'écoulement du trafic dans des conditions optimales de fluidité et de sécurité ;

INVITE LES PAYS MEMBRES

**Données statistiques :**

1. à affiner la collecte des données sur la composition, le volume et la répartition du trafic lourd, en vue d'identifier les actions concrètes à engager ;
2. à harmoniser les bases de données statistiques d'accident, pour rendre possible une comparaison au niveau international ;

**Formation du conducteur :**

3. à veiller à ce qu'une certaine maturité soit atteinte pour la conduite professionnelle des véhicules les plus lourds. Ce besoin peut être satisfait par la fixation d'un âge minimal (21 ans par exemple), ou par l'acquisition d'une expérience professionnelle ou par une formation professionnelle appropriée (apprentissage) ;

4. à introduire ou maintenir un examen médical approfondi avant l'obtention du permis de conduire de catégorie C et à promouvoir un contrôle régulier en période de validité de ce permis ;
5. à harmoniser les conditions d'accès à la profession, tant en ce qui concerne la formation préalable que la délivrance du permis de conduire ;
6. à développer la formation professionnelle appropriée, et généraliser les cours de recyclage et la formation continue en y associant les entreprises, les fédérations et les syndicats professionnels ;

**Dispositions techniques des véhicules :**

7. à promouvoir l'extension des dispositifs de sécurité tels que le limiteur de vitesse et ceux qui permettent d'améliorer le champ de vision du conducteur et la visibilité du véhicule ;
8. à favoriser l'ensemble des recherches dans ce domaine ainsi que dans celui de la communication entre le conducteur et les autorités qui gèrent la circulation, via le véhicule ;

**Infrastructures :**

9. à développer les infrastructures routières fréquemment utilisées par les véhicules lourds en fonction de leurs exigences et de leurs caractéristiques propres ,ainsi que des équipements et des matériaux qui permettent de réduire les problèmes nés de la coexistence de trafics lourd et léger -- glissières de sécurité, revêtements drainants ;
10. à aménager des infrastructures auxiliaires (aires de repos, aires de stationnement) pour un meilleur confort et donc une meilleure sécurité des conducteurs de poids lourds ;
11. à étudier, pour des raisons de sécurité, l'opportunité de mieux utiliser les capacités de transport de marchandises offertes par le réseau ferroviaire et le réseau des voies navigables existant ;

**Réglementation :**

12. à harmoniser les critères de restriction de circulation des poids lourds et limiter les dérogations ;
- 13.<sup>1</sup> à envisager l'harmonisation des règles de comportement, ainsi que les temps de conduite et de repos sur la base de définitions communes ;

### **Contrôles et sanctions**

14. à mettre en place les moyens matériels et en personnel permettant d'assurer l'efficacité optimale des contrôles et à diversifier les contrôles sur route ou en entreprises, en particulier, concernant le respect de la réglementation sociale ;
15. à étendre la responsabilité au donneur d'ordre en cas d'infraction constatée ;
16. à développer l'entraide judiciaire et renforcer la coopération entre États, pour permettre, sur le plan international, la reconnaissance et l'exécution des déchéances du droit de conduire ;

### **Communication et sensibilisation**

17. A favoriser l'échange d'informations entre pays sur les conditions de circulation et les dispositifs de sécurité et de secours qu'un chauffeur de poids lourd en circulation internationale, peut rencontrer sur son itinéraire ;
18. à favoriser un environnement de sécurité routière dans les entreprises, avec la participation des organisations et des fédérations professionnelles ;
19. à promouvoir toute campagne ou action de prévention destinée plus particulièrement aux poids lourds ;

CHARGE LE COMITÉ DES SUPPLÉANTS de veiller à la mise en oeuvre de cette résolution et de rapporter, en temps opportun, sur son application.

### **Note**

1. L'Allemagne et le Royaume-Uni ont émis une réserve sur ce point en faisant remarquer que cela affectait le principe de subsidiarité tel qu'il est défini au sein des Communautés Européennes.

## RAPPORT SUR LA SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS EN CIRCULATION ROUTIÈRE

[CEMT/CM(93)3]

Lors de l'examen de son programme de travail, le Comité de la Sécurité Routière a remarqué que le rôle des poids lourds dans les accidents de la route n'avait jamais été traité dans l'enceinte de la CEMT. Ce sujet revêt cependant une importance certaine, ne serait-ce qu'en liaison avec la création d'un marché libre pour les transports routiers de marchandises à l'intérieur des Communautés Européennes, accentuée par l'ouverture des frontières à l'est de l'Europe. Étant donné l'enjeu de ce sujet d'une part, en termes de sécurité routière, et d'autre part, en raison de ses aspects politiques évidents, le Comité est convenu d'élaborer un rapport d'ensemble sur ce thème.

A cette fin, un questionnaire a été élaboré et adressé à tous les pays membres de la CEMT courant 1991. Le grand nombre des réponses reçues tend à prouver l'intérêt que ce sujet suscite dans les différents pays. C'est sur leur base que plusieurs délégations ont contribué à l'élaboration du rapport présenté ci-après. C'est ainsi que :

- les délégations allemande et autrichienne ont préparé le chapitre I "Introduction et statistiques" ;
- la délégation luxembourgeoise s'est chargée des chapitres II "La formation du conducteur et son statut social" et VII "Les campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière dans le domaine des poids lourds" ;
- la délégation française était responsable des chapitres III "Les dispositions techniques du véhicule" et V "Réglementation" et
- la délégation suisse s'est occupée des chapitres IV "Infrastructures et sécurité routière" et VI "Contrôles et sanctions".

Ces délégations se sont ensuite réunies en comité de rédaction pour harmoniser la présentation des différents chapitres et préparer un projet de Résolution qui ont reçu l'aval du Comité lors de sa dernière session en mars 1993.

## **INTRODUCTION ET STATISTIQUES**

### **1. Introduction**

Le poids lourd a conquis un rôle important dans le trafic national et international, en tant que moyen de transport de marchandises individuel. Ce succès s'explique, entre autres, par sa capacité à s'adapter de façon optimale selon la nature du transport, par la possibilité de charger et de livrer à domicile ainsi que par des coûts de transport relativement faibles pour l'utilisateur. Les statistiques de la CEMT indiquent que, dans la plupart des pays, les poids lourds assurent près de 60 à 65 pour cent du volume de transport alors que la part du rail se situe généralement au-dessous de 10 pour cent. Toutefois le train transporte les marchandises sur des distances beaucoup plus longues et la voie navigable, lorsqu'elle existe, peut présenter une alternative économiquement et écologiquement intéressante pour des marchandises spécifiques. L'évolution récente du trafic international des marchandises, qui accompagne la réalisation de l'espace économique européen et l'ouverture des frontières de l'Est, laisse cependant prévoir une poursuite de l'essor vigoureux du transport routier dans ce domaine.

D'après les données de l'OCDE, le parc européen de poids lourds s'élève à environ 16 millions de véhicules. Les poids lourds représentent ainsi quelque 8 à 10 pour cent du parc de véhicules routiers et assurent environ 15 pour cent des prestations kilométriques du transport routier. En moyenne, au cours des dernières décennies, leur activité a augmenté de 40 à 60 pour cent, cette progression étant nettement plus importante sur certaines liaisons.

L'évaluation des risques créés par le trafic de poids lourds impose de distinguer les risques liés aux conducteurs, ceux associés au parc de véhicules (état technique) et ceux qui découlent des conditions de circulation, par exemple des infrastructures. Sur le plan national et international, les efforts ont été jusqu'à maintenant consacrés essentiellement à la formation des conducteurs et à l'amélioration technique des véhicules. Pour ce qui est de la modification des conditions de circulation, en revanche, peu de mesures coordonnées ont été prises jusqu'à présent ; il existe donc encore une grande marge de manoeuvre dans ce domaine. Les actions à mettre en oeuvre passent par un renforcement de la coopération internationale. Les risques liés aux poids lourds ne peuvent être en aucun cas traités en faisant abstraction du contexte économique, c'est-à-dire de l'accroissement du trafic engendré par l'activité économique. Il ne faut pas non plus oublier la nature des marchandises transportées, qui, parfois, présentent des risques élevés.

Les mesures visant à améliorer la sécurité des conducteurs ne peuvent être prises qu'en tenant compte du contexte social. La pression grandissante de la concurrence et les contraintes de délai qui s'exercent dans le secteur des transports génèrent des conditions de travail difficiles pouvant entraîner des dépassements du temps de conduite ou des excès de fatigue. Ces

conducteurs peuvent ainsi être amenés à commettre des excès de vitesse par souci de respect des délais de livraison.

Le tonnage des poids lourds varie entre 3,5 et 40 tonnes. La tendance à mettre en circulation des camions de plus en plus lourds se poursuit, car elle permet d'augmenter la charge utile. Assurer la sécurité routière impose de prendre en compte le problème général posé par l'hétérogénéité du trafic qui mêle différentes catégories de véhicules. Les cycles, les voitures particulières, ainsi que les poids lourds et les bus doivent se partager la chaussée. Le rapport de poids, entre les poids lourds et les autres véhicules, est de 40 à 1, voire plus. Ce rapport est décrit par certains auteurs scientifiques comme traduisant "l'agressivité des poids lourds en termes de forme et de masse". Un autre facteur de risque réside dans les écarts de vitesse entre les voitures particulières et les poids lourds qui peuvent atteindre, sur certaines catégories de routes, 50 km/h et même davantage. Cette situation pose des problèmes considérables à la maîtrise de la sécurité passive des poids lourds. Pour ce qui est de la sécurité active des camions, des progrès très importants ont été réalisés dans la suspension et le freinage (suspension pneumatique, ABS, freins à disque). La sécurité du chargement continue de soulever de grosses difficultés, dues notamment à la position parfois très haute et instable du centre de gravité, surtout lorsque les poids lourds circulent à des vitesses excessives.

Lors du dimensionnement des routes, les plus gros véhicules, c'est-à-dire les poids lourds, servent à définir la largeur de la chaussée, les rayons de courbure et l'aménagement de pentes spécialement calculées. Cependant, la base de données, contenant les caractéristiques du trafic poids lourd, est insuffisante, comme l'a constaté aussi l'OCDE dans l'établissement de comparaisons entre pays. Les données proviennent des organisations les plus diverses et reposent également sur des bases différentes. Comme les possibilités de créer de nouvelles infrastructures routières dans les pays fortement industrialisées demeurent très limitées, le succès de l'établissement d'un trafic international dépend de la maîtrise du trafic actuel sur le réseau routier existant. Pour ce faire, on a besoin de données récentes et des technologies de l'information correspondantes qui permettent leur échange entre pays. Ceci a d'autant plus d'importance que l'on attend un développement du trafic routier de la création d'un Espace Économique Européen. Pour des raisons de sécurité, il conviendrait en outre de faire en sorte que soient davantage prises en compte les capacités de transport de marchandises offertes par le réseau ferroviaire et le réseau de voies navigables existant. Il est clair, en effet, que le rail et la voie navigable présentent une sécurité bien supérieure à la route. Une stratégie de coopération, telle qu'elle se développe dans plusieurs pays, particulièrement dans l'arc alpin, par exemple dans la conception allemande du trafic des années quatre-vingt-dix ou comme dans le concept de trafic intégré autrichien et suisse, peut apporter, dans ce domaine, des améliorations à long terme.

## **2. Statistiques d'accident concernant les poids lourds**

La principale difficulté rencontrée dans les comparaisons statistiques internationales, quelques qu'elles soient, réside dans l'emploi de bases de données différentes. La définition du

terme poids lourd lui même est déjà une source de confusion car elle intègre parfois des véhicules de moins de 3.5 tonnes. De même, les définitions des catégories de véhicules telles que véhicules tracteurs, tracteurs, autocars et autobus ou véhicules spéciaux, ne sont pas homogènes. D'autres disparités concernent l'enregistrement des victimes d'accidents impliquant des poids lourds. Certains pays n'indiquent, au nombre des victimes, que celles comptant parmi les occupants du poids lourd, alors que les dommages subis par les passagers des autres véhicules impliqués dans l'accident (généralement des voitures particulières) sont aussi beaucoup plus importants.

Les informations utilisées pour établir les statistiques d'accident sont issues des questionnaires de la CEMT et des données de l'OCDE. L'Allemagne, l'Autriche, la France et la Suisse ont fourni des analyses détaillées des statistiques d'accident concernant le transport de marchandises.

Les données disponibles et comparables pour 8 pays, sont reproduites dans le tableau ci-après et montrent que les poids lourds sont impliqués dans 8.1 pour cent des accidents de la route. Suivant les pays, ce taux fluctue entre 5.5 et 10 pour cent. La probabilité d'accident, variable selon le type de route, se situe plutôt au-dessous de celle des voitures particulières. Cependant, la gravité de ces accidents, liée à la différence de poids précédemment évoquée entre les véhicules impliqués, est impressionnante. Le risque, pour une victime de l'accident d'être gravement blessée ou tuée, est 4 fois plus élevé pour les occupants des autres véhicules que pour ceux du poids lourd. En moyenne, les camions sont impliqués dans 15.3 pour cent des accidents mortels.

D'après les données allemandes, autrichiennes et françaises, les risques d'accident avec dommages corporels sont particulièrement importants hors des agglomérations et sur autoroute. En France, hors agglomération, on enregistre 23 morts pour 100 accidents impliquant des poids lourds. Sur les autoroutes autrichiennes, 27 pour cent des accidents, ayant fait des blessés ou des morts, mettent en jeu des poids lourds. Sur les autoroutes allemandes, pour une même distance parcourue, les poids lourds sont environ deux fois plus souvent impliqués dans des accidents mortels que les voitures particulières. La différence de poids, comme l'écart de vitesse entre les poids lourds et les automobiles, ainsi que le rapport entre les deux, peuvent être invoquées pour expliquer l'extrême gravité des accidents.

Dans la plupart des pays, on observe une stabilisation ou une augmentation du nombre d'accidents mettant en jeu des camions. Le Danemark fait exception avec une baisse de 25 pour cent de 1985 à 1989, période pendant laquelle la gravité des accidents s'est accrue.

La typologie des accidents de poids lourds montre que les erreurs de conduite et l'absorption d'alcool sont moins fréquents que dans les accidents de voitures particulières. Ils résultent plus souvent d'un excès de fatigue ou d'une collision par l'arrière. Généralement, les accidents de poids lourds mettent en jeu deux conducteurs ou davantage. Les autres véhicules mis en cause dans l'accident sont le plus souvent des voitures particulières. D'après les données françaises, les poids lourds sont moins concernés que les autres catégories de véhicule par les accidents aux croisements. En revanche, on relève sur les autoroutes allemandes un nombre particulièrement

élevé d'accidents nocturnes faisant intervenir des camions. Sur ces mêmes autoroutes, les carambolages impliquant des poids lourds sont également particulièrement graves. Si les camions ne sont impliqués que dans un tiers environ de ces gros accidents, ils sont cependant responsables de deux tiers des morts et de la moitié des blessés graves dus à ce type d'accidents. Les rapports de police concernant les autoroutes allemandes mentionnent une part de responsabilité particulièrement élevée des conducteurs de véhicules de transport de marchandises dans les collisions par l'arrière. Cette situation s'explique par la capacité de freinage limitée des poids lourds par rapport aux voitures particulières. Une autre source allemande permet de comparer les taux de mortalité (probabilité d'être blessé mortellement lors d'un accident de la circulation) liés aux collisions voitures particulières/poids lourds et aux chocs entre voitures particulières. On peut constater que, par rapport aux collisions entre voitures particulières, le taux de mortalité pour les collisions frontales avec un poids lourd est six fois plus élevé, pour les collisions latérales, quinze fois plus élevé et, pour les collisions par l'arrière, quatre-vingt fois plus élevé.

Un type d'accident est particulièrement caractéristique de la circulation des poids lourds en agglomération: lorsque le conducteur de poids lourd tourne à droite, il arrive que, faute de visibilité, il renverse le deux roues circulant sur sa droite. Cet accident est presque toujours mortel. Les poids lourds qui stationnent en agglomération et ne sont pas convenablement éclairés, notamment parce que les déflecteurs du véhicule sont sales ou que l'éclairage public est déficient, constituent aussi un danger non négligeable.

Certains accidents de poids lourds font intervenir des véhicules de transport de matières dangereuses. Ce type d'accident présente un risque particulièrement élevé, sachant que ses conséquences peuvent être beaucoup plus graves que pour un véhicule de transport de marchandises ordinaire. Comme ces transports représentent une part limitée de l'ensemble des mouvements, il est impossible d'établir, à partir des faibles statistiques d'accidents, une évaluation exacte du risque réel. Il faut donc déterminer théoriquement le risque potentiel, mais aussi procéder à un échange de données international sur le trafic ainsi que sur les circonstances et les conséquences des accidents de la circulation. L'élaboration de mesures correctives, destinées à limiter ces conséquences, nécessite la connaissance précise des transports actuels (quel transport emprunte, à un moment donné, quel tronçon de route). Dans ce domaine, un échange d'informations entre pays sur les dispositifs de sécurité et de secours qu'un chauffeur de poids lourd, en circulation internationale, pourrait rencontrer sur son itinéraire, s'avère indispensable.

**Réponse au questionnaire CEMT -- Accidents de poids lourds (données 1989)**

		Données globales			Données spéciales : accidents impliquant des véhicules lourds et des victimes															
Pays	Accidents avec victimes	Victimes			Accidents avec victimes	Victimes														
		Tués	Graves	Légers		dans les véhicules lourds			dans les voitures particulières			motocycles			bicyclettes			piétons		
						tués	graves	légers	tués	graves	légers	tués	graves	légers	tués	graves	légers	tués	graves	légers
A	46 565	1 402	20 699	39 924	4 723	33	491	997	145	1 144	2 223	34	224	315	13	121	184	37	203	255
B(1)	62 982	1 993	18 308	68 368	4 765	61	444	2 145	1 187	10 090	44 147	212	3 268	9 952	197	1 826	6 130	292	1 782	4 254
CH	31 084	925	11 939	18 220	4 255	7	43	117	41	191	351	19	96	81	12	33	29	11	41	27
D(1)	343 604	7 995	107 848	341 549	30 457	137	1 842	6 255	483	3 501	18 690	9 897	617	990	106	727	1 492	122	582	740
DK	9 922	670	7 266	4 379	753	9	50	38	71	252	162	18	56	11	22	75	27	18	21	12
E(2)	109 804	7 188	52 418	116 993	6 539	199	680	1 551	758	1 957	3 377	99	253	262	16	22	39	111	160	122
F	170 590	10 528	55 086	180 913	10 840	180	678	2 024	1 152	2 596	6 457	156	429	730	56	129	200	150	226	324
GB(1)	253 969	5 230	61 803	266 142	14 775	73	719	2 878	460	2 443	8 348	89	404	673	38	219	517	181	474	876
IRL(1)	6 075	460	8 170		990	21	233	394	31	803		13	82		14	78		--	--	--
N	8 494	381	1 661	9 829	672	4	20	135	49	67	483	4	10	29	2	4	15	11	19	32
NL	44 061	1 456	13 660	36 638	6 164	52	368	1 074	127	601	1 215	50	332	832	86	346	702	31	105	171

1. Données véhicules lourds pour 1988 ; 2. [<3.5 tonnes] + [>3.5 tonnes].

## LA FORMATION DU CONDUCTEUR ET SON STATUT SOCIAL

### 1. Introduction

Il faut entendre par formation, la préparation à la profession de conducteur de véhicules lourds destinés au transport de marchandises ; cette formation comprend tout aussi bien la préparation au permis de conduire de la catégorie C et de ses sous-catégories éventuelles avec ou sans remorque, la formation au certificat de capacité pour les conducteurs de matières dangereuses (ADR), la fréquentation de cours de formation continue ou de recyclage ainsi que toute formation obligatoire ou facultative apte à favoriser les qualités, les aptitudes et les connaissances du conducteur de véhicules lourds.

L'objet de ce rapport est en premier lieu d'étudier les moyens d'améliorer, en particulier par une meilleure formation des conducteurs, la sécurité de la circulation des poids lourds, sans négliger les aspects sociaux dans la profession de chauffeur routier, dont l'incidence sur la sécurité est primordiale et doit donc être étudiée conjointement avec les aspects plus directement liés à la sécurité.

### 2. Filières de formation

La formation du conducteur, peut-être encore plus que l'infrastructure routière, les réglementations techniques du véhicule et les réglementations auxquelles sont soumis les conducteurs, mais également l'ensemble des professionnels du transport routier, a un impact important sur la sécurité.

La formation du conducteur de poids lourds dont un des éléments obligatoires est l'obtention du permis de conduire de la catégorie C ou de la catégorie appropriée au type de véhicule, est assurée dans l'ensemble des pays de la CEMT, de trois manières différentes :

#### *Par l'apprentissage au métier de chauffeur routier*

Cet apprentissage est assuré, soit en milieu scolaire, en partenariat avec la profession, dès l'âge de 14-15 ans, sur une période de 3-4 ans, soit par des centres de formation professionnelle.

Il est concrétisé par l'obtention d'un diplôme professionnel, dont la conduite du véhicule est un volet important, mais qui comporte également une formation à l'ensemble des aspects liés à la profession: Réglementation sociale, mécanique...

En Suisse, par exemple, le taux de fréquentation de ces centres est de 10 pour cent. En 1989, la République Fédérale d'Allemagne avait 420 000 chauffeurs de camion. Selon les connaissances du centre de formation professionnelle pour la circulation routière (*Berufbildungszentrum für den Strassenverkehr e. V.*) sur ces 420 000 chauffeurs, seuls 35 000 avaient une formation de chauffeur professionnel.

### ***Par l'armée***

Où, pendant leur période de service national, les jeunes peuvent suivre une formation à la conduite des véhicules lourds, et acquérir une certaine expérience de la conduite. Le permis militaire attribué selon des modalités comparables au permis de conduire civil est ensuite transformé, soit par simple formalité administrative, soit après un examen théorique complémentaire, en permis de conduire.

### ***Par la préparation directe à l'examen du permis de conduire de la catégorie C***

Dispensée généralement par les auto-écoles ou écoles de formation spécialisées;

Les modalités de préparation et de passage de l'examen en vue de l'obtention de ce permis de conduire sont soumises à des règles particulières quant à l'âge, les normes médicales, les contenus de formation et les épreuves de l'examen.

## **3. Conditions d'accès au permis de conduire de catégorie C**

**a) *L'âge minimum*** pour accéder au permis de conduire de la catégorie C se situe dans les pays de la CEMT entre 18 et 21 ans. La nécessité d'être titulaire d'un permis C est normalement d'ordre professionnel. C'est pourquoi l'âge d'accès se situe parfois à 18 ans, alors que l'intérêt de la sécurité routière exigerait une plus grande maturité et donc un âge plus élevé, surtout pour la conduite des véhicules les plus lourds, dans la mesure toutefois où le conducteur n'a pas suivi la filière de l'apprentissage professionnel.

### ***b) Détenion préalable du permis de conduire de la catégorie B***

La majorité des pays permettent un accès direct au permis poids lourds, donc sans obligation de détenion préalable d'un permis de conduire de voitures particulières et par conséquent sans expérience de conduite. Cela ne donne pas forcément satisfaction puisque la conduite professionnelle des poids lourds paraît a priori plus difficile et donc présuppose une certaine expérience de conduite. Cet anachronisme devrait disparaître en partie dans les années à venir, avec la nouvelle directive CEE relative au permis de conduire (Directive 91/439 du 29 juillet 1991) qui prévoit de ne délivrer un permis de conduire de la catégorie C qu'aux conducteurs déjà

titulaires d'un permis de la catégorie B. Il faut noter cependant que la durée de la détention préalable n'est pas définie.

**c) Examen médical**

Les résultats de l'enquête ont montré, que dans la très grande majorité des pays membres de la CEMT, avant de se présenter à l'apprentissage et à la formation pour le permis C, le candidat doit se soumettre à un examen médical destiné à déceler d'éventuelles déficiences physiques ou psychiques qui pourraient être incompatibles avec la conduite de véhicules lourds donc s'opposer à la délivrance du permis de conduire. Cet examen est effectué par un médecin ou un institut spécialisé et non par du personnel médical auxiliaire.

En revanche, il semblerait que les conditions physiques minimales requises, comme la valeur de l'acuité visuelle, l'intégralité des membres, les crises d'épilepsie, etc. ne sont pas encore suffisamment harmonisées. La nouvelle directive CEE, citée au point 3b) ci-dessus, offre toutefois une base pour des critères d'harmonisation. Elle doit entrer en vigueur en 1996. Il s'avère nécessaire pour l'ensemble des pays d'avoir des examens médicaux approfondis, à intervalles réguliers, soit lors du renouvellement du permis de conduire, soit à d'autres moments, fixés par réglementation nationale.

Beaucoup de pays ont introduit les examens médicaux périodiques, selon des modalités et des fréquences différentes.

On parle d'examen médical "simple" ou "approfondi", sans savoir précisément ce que recouvre ces qualificatifs. En tout état de cause, il s'avère nécessaire d'approfondir la qualité des examens médicaux initiaux et d'introduire des examens selon des périodicités à définir en vue de vérifier que les conducteurs satisfassent toujours aux normes minimales fixées. Le résultat de ces examens périodiques constitue un préalable à la pérennisation du droit de conduire les véhicules lourds.

**d) La durée de validité** et, par corollaire, le renouvellement ou la prorogation du permis de conduire est un autre volet de l'enquête.

Même si un permis à durée de validité permanente facilite la démarche administrative, il est nécessaire de tenir compte de l'évolution, au fil de l'âge, des conditions physiques et psychiques, qui peuvent être bonnes lors de l'obtention du permis de conduire, et auront naturellement tendance à se modifier et à diminuer. A partir d'un certain âge, qu'il est bien sûr difficile de fixer arbitrairement, pour tenir compte des spécificités de chaque individu, la vision et l'ouïe, mais aussi certaines capacités comme les réflexes peuvent être amoindries sans être entièrement compensées par l'expérience de la conduite.

La majeure partie des pays connaissent le principe d'une durée de validité limitée, soit sous forme de renouvellement périodique du permis de conduire, soit sous forme d'un contrôle médical

subséquent, soit par la combinaison de ces deux formalités. Les dates d'échéance varient sensiblement.

#### *e) Limite d'aptitude*

Certains pays ont également fixé une limite d'âge au delà de laquelle le permis de la catégorie C ne peut plus être délivré et le droit de conduire des véhicules lourds est suspendu. D'autres pays estiment ne pas avoir besoin de recourir à cette limite d'âge; trois pays sont d'avis qu'il est inopportun de renouveler le permis de conduire de 65, 70 ou 75 ans, prenant en compte le fait qu'à partir d'un certain âge le titulaire s'est normalement retiré de l'activité professionnelle et n'a donc plus besoin, sauf à titre personnel et très occasionnel, de son permis de catégorie C.

#### **4. Examens**

Le but de l'examen est de contrôler l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour conduire un véhicule lourd en toute sécurité et pouvoir accéder à la profession de conducteur routier dans les meilleures conditions.

En particulier, le conducteur devra avoir une connaissance générale sur le rôle du transport routier, son organisation ainsi que les règles spécifiques qui lui sont applicables, sur les règles élémentaires de sécurité liées au véhicule, sur les comportements en cas d'accident. De même, il devra acquérir les connaissances élémentaires de mécanique.

L'examen se décompose généralement en deux parties :

- une partie théorique ;
- une partie pratique, elle-même souvent divisée en deux épreuves: la première hors circulation et la seconde en circulation.

#### *Catégories de permis*

Dans tous les pays, la conduite d'un véhicule lourd de transport de marchandises dont le poids maximal autorisé excède 3.500 kg (7 700 livres) conformément aux dispositions de la Convention de Vienne sur les règles de circulation, est conditionnée par l'obtention du permis de conduire de la catégorie C.

Dans certains pays, la conduite des véhicules articulés, généralement d'un poids total autorisé de fort tonnage, est conditionnée par l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie E, définie également dans la Convention de Vienne.

### ***Contenus de formation et contenus des épreuves de l'examen du permis de conduire***

Dans beaucoup de pays, les dispositions nationales précisent les connaissances minimales qui doivent être dispensées lors de la formation et vérifiées lors de l'examen. Ces connaissances portent généralement sur :

- le véhicule : le conducteur, outre les dispositions réglementaires, doit connaître l'emplacement, le principe de fonctionnement et éventuellement l'entretien des organes essentiels et des équipements du véhicule et doit être en mesure de déceler les pannes les plus fréquentes ;
- le transport routier : le conducteur doit connaître la signification, les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation des différents documents réglementaires exigés pour la conduite d'un véhicule affecté à ce transport ;
- le conducteur : doit être sensibilisé aux facteurs intervenant sur son état physique, et au risque engendré par l'inexpérience ;
- les usagers : le candidat au permis de conduire de la catégorie C doit connaître les caractéristiques spécifiques des autres usagers (piétons, usagers de deux roues, automobilistes...) et évaluer les risques qu'il engendre pour eux. Il doit savoir prendre les dispositions nécessaires en cas d'accident ou d'incident de la route ;
- la conduite du véhicule : le conducteur doit être capable de maîtriser son véhicule dans les diverses situations de conduite : préparer son trajet, s'installer au poste de conduite, se positionner sur la chaussée, adapter son allure aux conditions normales et particulières de trafic.

### ***Modalités de déroulement des épreuves du permis de conduire***

Beaucoup de pays définissent les caractéristiques techniques minimales (dimensions, poids total autorisé) des véhicules d'examen sur lesquels sont passées les épreuves pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire de la catégorie C, afin que ce véhicule soit le plus proche des véhicules en circulation.

La durée des épreuves est fixée par chaque pays dans la Réglementation nationale, mais doit être suffisante pour vérifier que le candidat a acquis les connaissances nécessaires.

La durée des examens théorique et pratique varie également de façon appréciable ; dans la majorité des pays, une plus grande importance est accordée à l'examen théorique qu'à l'examen pratique ; la durée de la partie théorique est en moyenne de 30 minutes par examen, 60 minutes dans certains pays. Une discussion académique sur les deux philosophies serait vaine, alors que le choix propre de chaque pays semble résulter de traditions et de pratiques administratives adaptées

aux moeurs de ces pays. Il serait néanmoins utile de réfléchir, si la partie pratique de l'examen ne devrait pas prévaloir sur la partie théorique.

## **5. Formation continue, recyclage et statut social**

En dehors de la formation classique, qui mène au permis de conduire, le chauffeur professionnel a encore la possibilité ou même l'obligation de suivre des cours de perfectionnement ou de recyclage.

En effet, la profession est en perpétuelle évolution du fait des modifications constantes des conditions dans lesquelles s'effectue le transport, des conditions de concurrence de plus en plus contraignantes entre modes de transport et entre transporteurs, de l'évolution des réglementations et de la conjoncture économique.

Les conflits récents, très spectaculaires en France, qui ont opposé les autorités publiques et les professionnels ont mis en évidence les problèmes de la profession et ont souligné la nécessité de rechercher des solutions. Les conflits ont aussi réaffirmé l'importance sociale et économique que joue le transport en général et le transport routier en particulier dans la vie économique, nationale et internationale. Les chauffeurs routiers ont montré à cette occasion leur détermination à obtenir une évolution des conditions d'exercice de leur profession. La formation a souvent été évoquée comme un des éléments majeurs.

Pour le transport de matières dangereuses, il faut constater que le certificat de formation spéciale pour le transport de matières dangereuses (ADR) est quasiment généralisé; ceci constitue sans doute un progrès pour ce genre de transports.

Pour sensibiliser et récompenser le chauffeur qui se soumet à des cours de perfectionnement, certaines entreprises offrent des conditions d'emploi sécurisantes. Dans la plus grande partie des pays, le chauffeur bénéficie d'un engagement sous contrat collectif garanti pour une période plus ou moins longue. Cette sécurité d'emploi peut avoir des effets très bénéfiques sur la vie familiale du conducteur mais sur son comportement social et professionnel, lui permettant d'exercer sa profession dans les meilleures conditions de sécurité.

## **6. Conclusions**

Quoique la formation au métier de chauffeur de poids lourd ait connu, au cours des dernières années, dans de nombreux pays, une amélioration notable, certaines déficiences et carences sont encore à déplorer et méritent donc une attention particulière de la part des gouvernements.

Parmi les dispositions à étudier ou à promouvoir en vue de l'amélioration de cette formation, on peut citer :

- la nécessité d'une certaine maturité pour la conduite professionnelle des véhicules les plus lourds ; ce besoin peut être satisfait par : la fixation d'un âge minimal (21 ans, par exemple), l'acquisition d'une expérience professionnelle ou une formation professionnelle appropriée (apprentissage) ;
- le maintien ou l'introduction d'un examen médical approfondi avant l'obtention du permis de conduire et de contrôles réguliers en période de validité du permis de conduire ;
- la nécessité de détenir déjà le permis de la catégorie B pour pouvoir se présenter aux épreuves en vue de l'examen du permis de la catégorie C selon un délai à définir ;
- le développement de l'apprentissage professionnel approprié à l'instar de celui qui existe pour tous les autres métiers et professions ;
- la généralisation des cours de recyclage et de formation continue ;
- l'intégration et l'association à ces deux types de formation des entreprises, des fédérations et des syndicats professionnels ;
- l'encouragement d'une finalité sociale de la formation encadrée et récompensée par un programme social que contrat collectif, primes, congé, retraite anticipée ou autres.

## **LES DISPOSITIONS TECHNIQUES DU VÉHICULE**

### **1. Introduction**

La réglementation à laquelle sont soumis les poids lourds en tant que véhicules, est avant tout internationale.

La réglementation technique à laquelle doivent se soumettre les véhicules pour être admis en circulation internationale, est fixée par la Convention de Vienne sur les règles de circulation routière.

Ces dispositions sont complétées par des règles techniques définies par l'ONU. Les règlements communautaires qui conduiront dans les prochaines années à la mise en vigueur de la réception communautaire, doivent naturellement être en conformité avec la réglementation internationale, telle la Convention de Vienne.

Outre ces règles techniques en vigueur lors de la construction des véhicules, la réglementation vise à fixer les normes de poids et dimensions des véhicules et les règles de contrôle technique.

Nous n'aborderons pas dans ce rapport l'ensemble de ces règles techniques, même si le souci de la sécurité n'est pas absent de ces préoccupations. Nous limiterons notre étude à l'examen d'équipements supplémentaires ayant un impact direct sur la sécurité.

Le questionnaire établi à cette occasion pour connaître la réglementation en vigueur dans les différents pays membres de la CEMT, présente une liste d'équipements additionnels qui n'a pas l'ambition d'être exhaustive, surtout si l'on veut y intégrer dans l'avenir, des dispositifs nouveaux nés des évolutions technologiques particulièrement prometteuses dans ce domaine. Cependant, cette liste permet d'avoir une image assez précise de ce que l'on peut envisager raisonnablement dans un proche avenir. C'est sur les différents éléments de cette liste que s'articule le présent chapitre.

Ils peuvent être subdivisés en trois groupes :

- les dispositifs ou aménagements annexes dont le but est d'éviter les accidents ou d'en amoindrir les conséquences, en améliorant les performances techniques des véhicules, en facilitant la tâche de conduite du conducteur, ou en accroissant la visibilité du véhicule à destination des autres usagers de la route ;

- les dispositifs facilitant le respect des réglementations auxquelles sont soumis les véhicules lourds et leurs conducteurs ;
- les dispositifs visant à sauvegarder l'état du véhicule.

## **2. Les dispositifs visant à diminuer le risque et la gravité des accidents**

### **a) Amélioration des caractéristiques techniques des véhicules**

De nombreux pays ont adopté des dispositions nationales visant à :

*Améliorer la stabilité du véhicule* et ainsi réduire les risques de renversement :

- soit en améliorant les conditions d'arrimage des chargements ;
- soit pour les véhicules citernes, en fixant des normes de cloisonnement de manière à réduire le phénomène de ballonnement du liquide à l'intérieur de la citerne pouvant conduire à un renversement ;
- soit en fixant une hauteur maximale en proportion de la largeur hors tout du véhicule, qui peut différer d'un pays à l'autre.

*Augmenter la fiabilité du freinage*

- par l'introduction obligatoire d'un système ABS conformément à la réglementation communautaire qui le prévoit à partir de 12 tonnes et dans une moindre mesure d'un système anti-dérapiage ;
- par la définition de caractéristiques particulières des pneumatiques ;
- par la présence obligatoire d'un ralentisseur de vitesse particulièrement efficace dans les descentes à forte pente ;
- par des dispositifs visant à régler automatiquement la puissance de freinage de la remorque, pour éviter les mises en porte-feuilles.

### *Diminuer les conséquences des chocs*

-- par l'introduction :

- à l'avant, de pare-chocs plus élastiques et de la fixation d'une barre anti-encastrement empêchant les véhicules plus bas, voitures particulières ou deux-roues de s'encastrent sous le poids lourd ;
- à l'arrière, également de barres anti-encastrement, pratique généralisée sur tous les poids lourds dans la majorité des pays ;
- sur les parties latérales, des protections particulières visant à empêcher également en cas de choc latéral l'encastrement des véhicules.

Des progrès sont encore à effectuer pour améliorer en particulier la résistance de la structure en cas de chocs.

### ***b) Les dispositifs visant à faciliter la tâche de conduite et à réduire le risque d'accident***

Ils concernent principalement :

-- **L'agrandissement du champ de vision** du conducteur par l'obligation de deux, voire trois, rétroviseurs extérieurs, de caractéristiques et en particulier de dimensions suffisantes pour augmenter le champ de vision et diminuer, voire supprimer, l'angle mort.

Peu de pays ont introduit des dispositifs supplémentaires, visant à faire disparaître complètement l'angle mort qui peut être à l'origine d'accidents mortels (cf. chap. I). Ni des dispositions communautaires, ni même les règlements de l'ONU/CEE ne rendent d'ailleurs ces dispositifs obligatoires ni n'en définissent de manière précise les caractéristiques techniques. Des études sont en cours dont les conclusions sont attendues avec beaucoup d'intérêt, car ce point fait l'objet de nombreuses préoccupations.

L'adjonction d'une caméra placée à l'arrière du véhicule, avec écran sur le tableau de bord permettant de visionner directement du poste de conduite ce qui se passe derrière le véhicule, en particulier lors des manoeuvres de marche arrière est souvent citée comme un dispositif devant être généralisé mais aujourd'hui aucun pays n'en a introduit l'obligation. Seuls quelques véhicules, de manière isolée en sont équipés.

-- **La mise en place** d'un dispositif sonore signalant aux autres usagers l'utilisation de la marche arrière par le conducteur et/ou d'un dispositif ultra-son signalant au conducteur un obstacle qui se trouve à proximité immédiate de l'arrière de son véhicule.

- **L'amélioration de l'ergonomie** de la tâche de conduite est une préoccupation majeure. Aussi bien l'agencement et la visibilité des indications fournies par le tableau de bord, que l'aménagement même de la cabine, font l'objet de réglementations précises.

Que ce soit par la fixation de dimensions minimales de la cabine, permettant non seulement d'accomplir la tâche de conduite de manière aisée, mais aussi de permettre une qualité du repos lors des arrêts par des caractéristiques de la couchette adéquates, que par la facilité d'accès à la cabine. Tout ce qui améliore le confort du conducteur est une préoccupation fortement présente dans tous les pays, mais qui mérite encore d'être développée.

A noter que la direction assistée, autre moyen de faciliter la tâche de conduite, est généralisée sur tous les poids lourds.

### *c) Amélioration de la visibilité du véhicule*

De nombreuses dispositions ont été prises au niveau national, en conformité dans la majeure partie des cas, avec les dispositions communautaires et internationales, pour améliorer d'une part, la vision nocturne des conducteurs par un éclairage satisfaisant et pour rendre plus visibles les poids lourds de nuit ou lorsque la visibilité est réduite du fait de conditions météorologiques défavorables.

Les normes fixées pour la qualité et la puissance des lampes des feux, comme l'éclairage des plaques arrière, l'emploi de catadioptrés, les feux de marche arrière, l'obligation du feu brouillard arrière, les dispositifs de signalisation par matériaux rétro réfléchissants sur les parties latérales arrière du véhicule, ont pour objectif non seulement d'accroître la visibilité des poids lourds et d'en signaler la présence et le déplacement, mais aussi de mieux en définir le gabarit et les dimensions pour les autres usagers.

Enfin, le marquage latéral des poids lourds par des dispositions rétro-réfléchissantes qui les rendent plus visibles dans les carrefours, ou lorsqu'ils effectuent des manoeuvres devrait être généralisé, en particulier, sur les véhicules de grande longueur.

*d)* Bien que n'entrant pas dans la catégorie des dispositifs visant à améliorer la visibilité du véhicule, il faut citer comme élément pour la sécurité, la généralisation des bavettes anti-projections qui diminuent les risques dus à une perte de visibilité, pour les véhicules qui suivent ou doublent les poids lourds.

### **3. Systèmes d'aide au respect de la réglementation**

Depuis quelques années ont été introduits sur les véhicules des dispositifs techniques destinés à assurer le respect de certaines réglementations ou à en faciliter le contrôle.

**a) *Limiteurs de vitesse***

En vue de limiter la vitesse des véhicules, quelques pays ont introduit l'obligation d'installer sur les poids lourds d'un certain tonnage des dispositifs visant à limiter la vitesse à une valeur plafond.

Cette disposition a été adoptée par la Communauté européenne pour les véhicules de plus de 12 t en fixant à 90 km/h la valeur limite de la vitesse que les poids lourds, grâce à ce dispositif technique, ne pourront dépasser.

La généralisation de l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules les plus lourds est souhaitable, conformément à l'esprit de la Résolution n°91/5 adoptée en 1991 par les Ministres de la CEMT.

**b) *Tachygraphe***

Le chronotachygraphe, sur lequel sont enregistrées en continu les durées de conduite et de repos ainsi que les vitesses pratiquées, dont la lecture permet de vérifier le respect de la réglementation existante en la matière, équipe tous les poids lourds dans pratiquement tous les pays.

Ces dispositifs répondent à des normes communautaires ou nationales qui légitiment les données enregistrées et réduisent, voire annulent, les possibilités de fraude. La généralisation de la pose et de l'emploi de ce type de dispositif est déjà prévue dans la Résolution n°90/1 de la CEMT.

**c) *Systèmes électroniques ou laser***

L'industrie automobile développe actuellement des dispositifs laser au radar qui permettent le respect automatique d'une distance de sécurité minimale entre véhicules.

Ces nouvelles technologies présentent un intérêt particulier pour les poids lourds dont les collisions par l'arrière sont fréquentes, surtout par temps de brouillard (cf. chap. I).

**4. Les dispositions visant à sauvegarder l'état du véhicule**

Si toute la conception du véhicule, comme l'équipement en dispositifs divers, vise à assurer la sécurité du conducteur, du chargement et des autres usagers de la route, il y a lieu de veiller qu'au cours du temps, les éléments principaux comme les équipements sont dans un état suffisant pour assurer leur fonction.

Depuis de nombreuses années, les poids lourds doivent se soumettre à un contrôle technique périodique visant à vérifier l'état du véhicule, selon des dispositions communautaires ou nationales. La périodicité de ces contrôles est plus rigoureuse que pour les véhicules légers.

## **5. Conclusion**

La majorité des règles techniques évoquées dans ce chapitre, font l'objet de dispositions communautaires et même pour certaines d'entre elles, de règlements internationaux et devraient donc être généralisées. Des évolutions, tenant compte des innovations techniques (telles qu'elles se dessinent au sein des programmes DRIVE, PROMETHEUS,...) seront nécessaires. De même que la nécessité de nouveaux dispositifs ou d'améliorations supplémentaires se feront jour dans les années futures pour s'adapter aux nouvelles conditions de trafic, en améliorer la fluidité, tout en sauvegardant et en augmentant la sécurité et le confort du conducteur qui sera dans l'avenir un complément indispensable à la sécurité, pour ne parler que d'elle.

## INFRASTRUCTURES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### 1. Introduction

Dans ce chapitre, on entend par infrastructure routière non seulement les problèmes liés à la construction des routes, c'est-à-dire leur revêtement, la géométrie, les caractéristiques du tracé, etc. mais encore les infrastructures auxiliaires, telles que les aires de service et de repos, les places de stationnement, les plate-formes de fret, les installations de contrôle. En revanche, l'utilisation des infrastructures existantes, les mesures de gestion du trafic, notamment par les restrictions de circulation, les systèmes de feux coordonnés ou la détermination d'itinéraires, seront examinés dans le chapitre V "Réglementation".

### 2. Conception, construction et équipement de la route

Pour assurer un trafic sûr des véhicules lourds, la route doit satisfaire à certaines exigences physiques et techniques. Il ne conviendra pas dans le cadre de ce rapport de procéder à l'analyse détaillée des caractéristiques et normes de construction des routes affectées au trafic de véhicules lourds ; il s'agit simplement de rappeler certains principes et de dégager certaines recommandations à la lumière de recherches scientifiques nationales ou menées en coopération internationale.

#### a) Conception

- L'un des problèmes majeurs qui se pose en matière d'infrastructure routière réside dans le fait que les exigences techniques auxquelles les chaussées doivent satisfaire, diffèrent selon qu'il s'agit de voitures particulières ou de véhicules lourds. En effet, des facteurs tels que le poids, les dimensions, les comportements en phase d'accélération ou de freinage, les conditions de visibilité, l'adhérence au sol et l'énergie cinétique influent sur la construction de la route. Les responsables de la planification en sont bien conscients. Non seulement ces exigences posées par les diverses catégories de véhicules ne se recouvrent pas, mais elles se révèlent parfois contradictoires, de sorte qu'une optimisation s'impose après pondération des exigences. Pour effectuer cette évaluation, il faut toutefois bien connaître les différents courants de circulation des véhicules lourds et leurs besoins spécifiques, ceci dès le début de la planification. C'est ainsi seulement que l'on pourra tenir compte des caractéristiques des poids lourds qui affectent le plus la conception géométrique de la route, savoir notamment les particularités de freinage, le seuil de retournement, la largeur du véhicule ainsi que -- s'agissant des carrefours et des échangeurs -- la tendance au roulis et le déport. Mais même dans ce cas, il ne sera pas toujours possible de garantir une fois pour toutes des

infrastructures optimales, dès lors que les volumes de trafic et les courants de circulation peuvent être modifiés par des mesures de gestion ou de nouvelles infrastructures routières qui peuvent provoquer sur certains tronçons de route un accroissement sensible -- supérieur aux prévisions initiales -- de la circulation des poids lourds, engendrer une usure prématurée du revêtement de la chaussée -- telle que la formation d'ornières par exemple -- et être la cause d'accidents. Or, il faut bien admettre que le développement du trafic des marchandises a été sous-évalué, ces dernières années, dans la plupart des pays d'Europe occidentale. La recherche de méthodes plus fiables et, partant, plus précises de prévisions de trafic, contribuerait donc de façon importante à la prévention des accidents de la route.

#### ***b) Construction, revêtement des chaussées***

- Un des problèmes typiques de la coexistence entre véhicules légers et lourds est la projection d'eau par les véhicules lourds, qui diminue considérablement la visibilité des conducteurs d'automobiles. Ce problème peut être atténué non seulement par la mise en place de dispositifs anti-projection sur le véhicule (cf. chap. III "Véhicule"), mais également par la mise au point de revêtements ouverts qui éliminent rapidement l'eau de la surface de la chaussée. Ce meilleur drainage de l'eau réduit non seulement les projections et les éclaboussures des véhicules, mais aussi les risques d'hydroplanage et l'éblouissement de nuit, par temps humide et donc les risques d'accident. Il résulte de plusieurs études scientifiques que ces enrobés ouverts devaient être appliqués de préférence sur les autoroutes chargées (plus de 35 000 véhicules par jour) et sur les sections de routes où l'eau pose des problèmes spéciaux (viaducs, etc.) ainsi que sur les routes dont la nuisance sonore est reconnue, dès lors que ces revêtements ont pour effet également de réduire le bruit de roulement et de mieux absorber le son par tous les temps.

Toutefois, ces enrobés ont aussi leurs inconvénients (abrègement de la durée de vie du revêtement, coûts plus élevés, légère diminution de la résistance aux glissements par temps sec).

#### ***c) Équipements***

- Une autre question liée à la coexistence des véhicules lourds et légers concerne les accidents impliquant des véhicules qui sortent de la route. Lorsque des véhicules lourds traversent le terre-plein central, ils sont souvent impliqués dans des collisions graves. Cela pose le problème des **glissières de sécurité** qui ne sont pas encore, toujours efficaces de manière égale pour les véhicules lourds et les véhicules légers. En effet, les glissières plus résistantes, qui retiennent les véhicules lourds, peuvent renvoyer les véhicules légers sur la chaussée, alors que les glissières plus flexibles ne retiennent pas les véhicules lourds. Aussi des recherches ont-elles été menées sur la base d'essais en vraie grandeur notamment, en vue de mettre au point des glissières efficaces pour les deux types de véhicules. Leur emploi tend aujourd'hui à se généraliser. De même, des solutions techniques sont-elles recherchées afin de protéger les chauffeurs de véhicules lourds lors d'impacts sur des angles plus dangereux, sur des ouvrages d'art ou sur des rives pentues.

- Par ailleurs, il n'est pas rare que des véhicules lourds se trouvent en difficulté dans de fortes descentes supérieures à 3 ou 4 pour cent, notamment parce que le conducteur n'a pas freiné suffisamment tôt, ou en raison d'une défektivité technique du système de freinage qui a été très sollicité. Dans ce cas, le chauffeur cherche à mettre un terme à sa course infernale, mais les solutions qui se présentent à lui sont limitées (freiner contre une paroi rocheuse, sortir de la route sur un chemin annexe en rampe de préférence. Aussi, l'une des solutions consiste à aménager dans les longues descentes à forte pente des "**voies de détresse**" qui permettent au véhicule en perdition de s'immobiliser dans un lit de gravier. On relèvera au passage que l'approche de ces voies de détresse doivent être très bien signalées et que les chauffeurs devraient être informés et formés sur la façon d'utiliser ces lits d'arrêt.
  
- Bien que les incendies soient plutôt rares dans les tunnels, leurs conséquences sont en revanche très graves en particulier lorsque des véhicules lourds sont impliqués. Aussi, des mesures préventives doivent-elles être prises, en particulier en aménageant des installations de surveillance et de lutte contre les incendies.

Signalons enfin que les endroits et tronçons critiques du réseau emprunté par de nombreux véhicules lourds devraient faire l'objet d'analyses statiques périodiques, afin d'identifier les mesures qui permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des véhicules lourds.

### **3. Infrastructures auxiliaires**

La sécurité et l'efficacité des transports de véhicules lourds dépendent non seulement des exigences physiques et techniques ou des normes de construction auxquelles la route doit satisfaire, mais encore d'infrastructures auxiliaires adéquates. On examinera brièvement, dans ce paragraphe, les principales installations annexes qui sont l'un des éléments importants de la chaîne des transports, voire les aires de service et de repos, les zones de stationnement pour les véhicules lourds et les plate-formes de fret.

#### ***a) Aires de service et de repos***

Dans tous les pays membres de la CEMT, le réseau autoroutier est équipé d'aires de service, avec postes d'essence, restaurant, kiosque, équipements sanitaires, téléphones et possibilité de stationnement séparé pour véhicules lourds de marchandises, autocars et voitures particulières. Entre ces aires de service, on trouve également des aires de repos dont la disposition est en principe analogue aux aires de service, mais qui n'ont ni restaurant ni poste d'essence. Le choix des emplacements de ces aires de service et de repos tient à de multiples facteurs tels que la nécessité de faire le plein de carburant à intervalles réguliers, le confort, la sécurité des usagers de la route, la disponibilité et les coûts du terrain. La distance entre ces aires varie, selon les pays, entre 10 et 60 km. Ainsi, en Allemagne et en Belgique, par exemple, les stations sont espacées de 25 km environ, alors qu'au Royaume-Uni, on en trouve tous les 50 km et tous les 20 km sur des

routes très fréquentées. Lors de la conception et de l'aménagement de ces aires de service ou de repos, il convient d'accorder une attention toute particulière à la sécurité des accès et sorties des véhicules, à la sécurité des cargaisons en stationnement et de veiller à ce qu'elles disposent d'un nombre suffisant de places de parc, en particulier pour les véhicules lourds de marchandises et les autocars.

#### ***b) Les places de stationnement pour véhicules lourds***

Dans les centres urbains, nombre de pays ont réservé spécialement des emplacements pour les véhicules lourds, notamment pour la nuit ou les fins de semaine. Les contraintes qui pèsent sur le stationnement des véhicules lourds paraissent cependant assez différentes de celles des véhicules particuliers et les conditions varient en fonction du moment de la journée. S'agissant des poids lourds, il serait souhaitable, pour des raisons de sécurité routière et de tranquillité des chauffeurs, que les emplacements de stationnement soient situés à proximité, mais à l'écart des itinéraires empruntés. Ils devraient être desservis par des systèmes de transport collectifs, disposer de téléphones publics et de dispositifs de lutte contre l'incendie. En outre, ils devraient également être protégés contre le vol.

#### ***c) Les plate-formes de fret***

Les plates-formes de fret sont des endroits spéciaux réservés à la réception, l'expédition, la réexpédition, le stockage ou l'échange des marchandises. Dès lors que bien souvent ces plates-formes sont conçues, construites et exploitées par des entreprises privées, il existe peu de données relatives aux considérations d'accès, d'environnement, de pollution, etc. En tout état de cause, il apparaît que, pour des motifs de sécurité, ces plates-formes exigent un accès adéquat et doivent avoir les caractéristiques géométriques ainsi qu'une capacité portante appropriée à la chaussée ; en outre, elles doivent être compatibles avec l'environnement et les structures urbaines actuelles.

### **4. Conclusions**

La sécurité requiert que les routes empruntées par des véhicules lourds soient adaptées à leurs exigences et caractéristiques tels que les dimensions, le poids, le seuil de retournement ou les distances de freinage. Les planificateurs doivent dès lors bien connaître les divers courants et volumes de circulation et disposer à cet effet de méthodes fiables de prévision de trafic.

Par ailleurs, un certain nombre de mesures prises au niveau de la construction de la route et de ses équipements permettent de réduire les risques d'accidents dus à la coexistence des véhicules lourds et légers. Il s'agit en particulier de l'utilisation de revêtements ouverts qui diminuent la gêne due aux projections d'eau, la mise en place généralisée de glissières de sécurité adaptées tant aux poids lourds qu'aux véhicules légers, la construction de voies de détresse,... Enfin, des infrastructures auxiliaires bien conçues et adaptées permettent également d'accroître la sécurité et l'efficacité des transports de marchandises.

## **RÉGLEMENTATION**

### **1. Introduction**

L'usage de la route et de la voie publique en général, est régi par des dispositions législatives et réglementaires fixant :

- d'une part, les conditions d'admission à la circulation des véhicules et des personnes ;
- d'autre part, les règles de circulation comprenant les règles de comportement auxquelles doivent se conformer les conducteurs, les réglementations liées à la gestion du trafic et celles relevant de l'aspect social de la profession de chauffeur routier.

Les véhicules de transport de marchandises que nous appellerons les "poids lourds" dans la suite de ce chapitre, sont soumis aux règles communes à tous les autres véhicules ou conducteurs, comme le respect des feux tricolores pour ne citer qu'un exemple.

Pour tenir compte des spécificités inhérentes soit aux caractéristiques mêmes des véhicules lourds, soit aux conditions particulières liées à la fonction transport de marchandises, dans lesquelles les véhicules sont amenés à se déplacer et les conducteurs à effectuer la tâche de conduite (fonction économique, existence de contrat, professionnalisme du conducteur), des réglementations particulières viennent s'ajouter aux règles communes, et parfois modifier certaines d'entre elles, pour s'adapter à ces caractéristiques et à ces conditions.

Parmi ces mesures, une distinction a été faite entre celles prises de manière unilatérale par les États et celles résultant soit de dispositions communautaires en la matière, soit de réglementations internationales.

L'objet de ce chapitre n'est pas de présenter de manière exhaustive l'ensemble des règles auxquelles sont soumis les poids lourds, mais uniquement celles ayant une incidence importante sur la sécurité, en vue d'identifier les mesures qui seraient encore à prendre, à harmoniser ou à étendre à l'ensemble des pays membres de la CEMT.

Les conditions d'admission à la circulation des véhicules et des personnes sont généralement liées aux caractéristiques techniques des véhicules, règles d'immatriculation et conditions de délivrance du permis de conduire ou celles relatives à l'accès à la profession de chauffeur routier traitées dans d'autres chapitres de ce rapport. Elles ne sont donc pas développées ici.

## **2. Les règles de circulation**

Parmi les réglementations en vigueur dans les pays membres, il faut distinguer les règles de comportement, les mesures concernant la gestion du trafic et les règlements d'ordre social régissant l'accomplissement de la profession de conducteur routier.

### **a) Règles de comportement**

De manière générale, les règles de comportement en vigueur sont naturellement conformes aux dispositions prescrites dans les conventions internationales, dites Conventions de Vienne, sur les règles de circulation.

#### *Limitations de vitesse*

Dans tous les pays, les poids lourds sont soumis à des limites supérieures de vitesse, variables selon les types de réseaux routiers, et le poids maximal autorisé des véhicules. Elles sont généralement inférieures à celles imposées aux voitures particulières.

On peut noter toutefois une certaine disparité des limitations prescrites dans les différents pays pour les mêmes catégories de routes et pour les mêmes types de véhicules. Ainsi, la valeur limite varie de 70 km/h à 100 km/h sur autoroute, la majorité des pays ayant opté pour les valeurs de 80 km/h ou 90 km/h.

En agglomération, la limite de la vitesse est celle fixée pour toutes les catégories de véhicules sans distinction pour les poids lourds, soit 50 km/h. Dans certains pays, toutefois, une vitesse plus basse (40 km/h) est imposée pour les véhicules transportant des matières dangereuses.

Cette disparité des valeurs limites entre pays, si elle peut s'expliquer dans certains cas par des différences liées aux caractéristiques topographiques et des équipements infrastructurels, trouve moins de justification quand il s'agit des limites de tonnage auxquelles elles s'appliquent. Cependant, il faut remarquer que dans chaque pays ces réglementations s'intègrent à tout un ensemble de règles applicables au transport de marchandises en vigueur depuis longtemps, élaborées en un temps où une harmonisation des règles, en dehors de celle induite par l'application des conventions internationales, n'était pas une priorité.

Alors que pour les véhicules lourds, personne ne conteste l'opportunité des limites de vitesse ni leur impact positif sur la sécurité, la complexité de la réglementation et les différences constatées dans les valeurs des limites de vitesse imposées, ne facilitent pas le respect de ces réglementations, et encore moins leur contrôle, alors que le trafic international de marchandises se développe de plus en plus.

Une harmonisation de ces valeurs limites, définies selon des caractéristiques des véhicules et des catégories de route parfaitement identifiées et reconnues par tous, accompagnée d'une simplification de la réglementation, devraient permettre d'améliorer le respect de ces mesures et donc accroître la sécurité.

Parallèlement, certains pays en nombre très restreint aujourd'hui, puisqu'il s'agit exclusivement de l'ancienne République Fédérative Tchèque et Slovaque et de la France, ont introduit dans leur réglementation, l'obligation pour les poids lourds d'être équipés de dispositifs limiteurs de vitesse, ne permettant pas physiquement de dépasser une certaine vitesse.

Cette obligation, assortie d'un cahier des charges définissant les caractéristiques techniques auxquelles doivent répondre ces dispositifs, s'appliquera dès le 1er janvier 1995 à tous les véhicules de plus de 12 tonnes immatriculés dans les États membres de la Communauté Européenne, selon la Directive 92/6CEE du 10 février 1992. D'autres pays membres de la CEMT, tels que l'Autriche, adopteront des dispositions nationales identiques.

Cette généralisation à l'ensemble des pays membres de la CEMT, fondée sur des critères de tonnage et de valeur limite identiques, contribuerait non seulement, par la suppression des vitesses pratiquées les plus élevées, à améliorer la sécurité, mais constituerait également une première étape vers l'harmonisation des limites de vitesse souhaitée ci-dessus, et favoriserait le développement technologique de dispositifs inviolables introduits dès la conception des véhicules.

#### *Taux d'alcoolémie*

L'alcoolémie au volant représente, dans beaucoup de pays, un problème moins important, car moins fréquent, pour les conducteurs de poids lourds que pour les autres conducteurs. Le caractère professionnel du chauffeur routier, son temps de présence sur la route et les risques inhérents à la masse de véhicule en cas d'accident, plaident cependant en faveur d'une réglementation efficace.

Il existe un taux légal d'alcoolémie compatible avec la conduite automobile dans tous les pays membres, à l'exception du Maroc. Ce taux, applicable à tous les conducteurs quel que soit le véhicule, varie de la valeur 0 en Pologne à un maximum de 0.8 ‰<sup>1</sup> dans le sang, en passant par la valeur de 0.2 ‰ en Suède ou 0.5 ‰ dans un certain nombre de pays.

Peu de pays ont introduit pour les conducteurs de poids lourds des taux différents de ceux en vigueur pour les autres conducteurs d'automobiles, à l'exception de l'Espagne qui a fixé un taux légal de 0.5 ‰ dans le sang pour les chauffeurs de poids lourds, ainsi qu'un taux de 0.3 ‰ pour le transport de matières dangereuses, alors que le taux général pour les autres conducteurs est de 0.8 ‰ dans le sang.

La disparité de ces valeurs du taux légal entre les pays, même si elle peut être justifiée en partie par des différences sociologiques de consommation d'alcool, ne facilite pas le respect de cette réglementation.

Aujourd'hui, plus personne ne conteste le rôle néfaste de l'alcool dans la conduite automobile et par conséquent, de manière générale, la légitimité de la réglementation.

#### *Interdistance entre véhicules*

Outre l'application de la règle générale, inscrite dans tous les codes de la route nationaux, d'adapter sa conduite aux conditions du trafic et en particulier de respecter les distances avec les autres véhicules, la fixation d'une distance minimale à respecter entre deux véhicules qui se suivent n'existe que dans peu de pays.

Quand une valeur chiffrée a été fixée, elle s'applique généralement à tous les véhicules et est exprimée en mètres ou en secondes. Moins de pays encore ont introduit une valeur particulière en ce qui concerne les poids lourds.

Il semble cependant que ce problème de l'interdistance entre véhicules devienne de plus en plus préoccupant, car on constate une tendance générale des véhicules à se suivre de trop près. Une réflexion plus approfondie pourrait être engagée dans un avenir proche, pour évaluer la nécessité de fixer des règles précises et de déterminer les valeurs adéquates.

#### *Ceintures de sécurité*

Un certain nombre de pays a déjà introduit l'obligation de pose et de port de la ceinture de sécurité sur les véhicules lourds ou envisage de le faire. Cette mesure pourrait avoir des effets bénéfiques sur la sécurité du conducteur.

#### **b) Mesures de gestion du trafic**

Les différentes mesures en vigueur dans ce domaine ont pour objectif majeur d'assurer la fluidité du trafic, notamment du trafic des poids lourds, de manière à réduire les temps d'attente inutiles, dans des conditions de sécurité maximales pour l'ensemble de la circulation. Parmi les mesures les plus souvent mises en oeuvre, on distingue :

- les itinéraires conseillés ou obligatoires pour les poids lourds, soit pour contourner les centres des villes, soit pour éviter certains passages aux caractéristiques physiques ne permettant pas de supporter la charge des véhicules lourds (passages étroits, ponts...), qui sont ouverts et signalés de manière permanente ou de manière occasionnelle pour faire face à des congestions de trafic ponctuelles ;
- les itinéraires obligatoires pour certaines catégories de véhicules, en fonction de la nature de la marchandise transportée : matières dangereuses notamment ;

- diverses dispositions de portée locale, liées à l'infrastructure ou à l'équipement des routes et rues qui sont mises en oeuvre pour faciliter la circulation, notamment en milieu urbain net dont bénéficient également les poids lourds : règles de stationnement, cycles des feux, signalisation variable... ;
- les restrictions de stationnement des poids lourds en milieu urbain sont instaurées dans certains pays, selon différents critères :
  - soit pendant certaines périodes bien déterminées : la nuit, le dimanche ou durant certaines tranches horaires ;
  - soit en des zones spécifiques : zones résidentielles, alentours des hôpitaux ;
  - soit pour des véhicules particuliers définis en fonction de leur tonnage.

Là aussi, on constate une hétérogénéité dans l'existence et la nature des critères retenus pour prescrire ces restrictions.

Les restrictions de circulation constituent un volet important des réglementations auxquelles sont soumis les poids lourds, notamment du fait de leur incidence sur la vie économique.

L'existence de restrictions de circulation applicables aux poids lourds est assez général, même si quelques pays comme la Belgique, la Finlande, le Luxembourg et la Suède n'en appliquent aucune.

Ces restrictions de circulation concernent les véhicules d'un certain tonnage, pendant certaines périodes (généralement les fins de semaine), et sur une partie plus ou moins étendue du réseau routier.

Elles sont accompagnées de mesures dérogatoires, générales pour certaines catégories de marchandises, mais aussi de dérogations ponctuelles délivrées par les autorités locales.

Elles sont justifiées par un souci de fluidité de la circulation pendant les périodes où la circulation automobile des voitures particulières est la plus intense, par un souci de sécurité en évitant la mixité des trafics poids lourds/voitures particulières et par un besoin de respect de l'environnement et des réglementations sociales.

Une grande disparité existe entre les restrictions imposées dans les différents pays. Elles concernent non seulement les tonnages des véhicules, les catégories de réseaux où elles s'imposent, mais surtout les périodes où elles sont effectives. Ainsi, si les interdictions de circulation sont généralement prescrites pour les jours de fin de semaine, les horaires de début et de fin de la période de restriction diffèrent entre pays limitrophes, ce qui a pour conséquence de perturber fortement le trafic de marchandises à l'approche de ces périodes et d'occasionner des attentes aux frontières préjudiciables à l'ensemble de l'économie. De plus, pour éviter les créneaux horaires d'interdiction de circulation, cela peut perturber le respect des réglementations liées à la

vitesse ou aux temps de conduite et de repos. Cette disparité est également souvent évoquée comme raison d'une demande de dérogation, qui si elles sont trop nombreuses, rendent complètement inefficace la mesure d'interdiction de circuler.

Lors du débat sur la gestion du trafic routier à l'occasion du Conseil des Ministres de la CEMT du mois de novembre 1992 à Paris, les Ministres se sont prononcés en faveur d'une harmonisation de ces restrictions de circulation. Pour cela, il reste à définir d'un commun accord les critères sur lesquels doivent se fonder ces restrictions de circulation et les modalités précises susceptibles d'être acceptées par tous.

### *c) Réglementation sociale*

Tous les pays ont introduit une réglementation fixant les temps maximaux de conduite ininterrompue journalière, hebdomadaire et mensuelle et les temps de repos. Elle peut n'être que nationale ou obéir aux dispositions communautaires adoptées en la matière, ou suivre les règles internationales.

De manière générale, les véhicules concernés par une telle réglementation, sont ceux d'une masse supérieure à 3.5 t et même ceux de plus de 2 t en Allemagne.

Les exemptions à cette règle concernent le plus souvent les véhicules de service public, de la Police ou de l'Armée et les véhicules médicaux ou de service d'urgence.

Les durées des temps de conduite ou de repos diffèrent entre les pays par exemple, de 3 à 5 h pour les temps de conduite ininterrompue de 8 à 10 h pour les temps de conduite journaliers.

De même la durée minimale du repos journalier varie de 9 à 11 heures, et la durée de repos hebdomadaire de 32 à 45 heures.

Dans la majeure partie des pays, les employeurs ont des obligations et se doivent de veiller au respect de ces règles par les chauffeurs de leur entreprise, sous peine d'être sanctionnés et voir leur responsabilité engagée en cas d'accident.

En terme de sécurité, mais aussi de concurrence, il y a lieu de promouvoir une harmonisation de ces temps de conduite et de repos, sur des bases scientifiques analysant les baisses de vigilance. Il conviendrait également d'adopter une définition commune des termes conduite et repos, en particulier il faudrait définir lequel de ces termes couvre les travaux de chargement et déchargement, les formalités administratives diverses et l'ensemble des tâches qui ne sont pas à proprement parler de la conduite de véhicules, mais qui sont effectuées par les chauffeurs routiers et sont comptabilisés dans les temps de travail.

### 3. Conclusions

Bien que fortement développée dans tous les pays, la Réglementation à laquelle sont soumis les poids lourds en matière de circulation, de règles de comportement ou de règles sociales, connaît encore quelques lacunes et souffre de l'hétérogénéité que l'on constate entre pays. Un effort d'harmonisation de ces règles, pour une meilleure compréhension par les chauffeurs de poids lourds et donc pour un meilleur respect, reste à développer entre pays membres de la CEMT.

#### Note

1. Dans la plupart des pays membres de la CEMT, on utilise la mesure g/l. Le résultat de cette mesure étant légèrement différent d'un pays à l'autre, on utilisera dans la suite de ce chapitre la mesure ‰.

Beaucoup souhaitent la fixation d'un taux légal d'alcoolémie à 0.5 ‰ dans le sang, voire même un taux zéro.

Un projet de Directive communautaire préconise l'harmonisation de ce taux sur la valeur de 0.5 ‰ dans le sang sans distinction entre conducteur de poids lourds et autres.

Il faut toutefois remarquer que la mesure de l'alcoolémie par analyse d'haleine et la définition d'un taux légal correspondant exprimé en grammes par litre d'air expiré, se généralise progressivement en remplacement de la mesure dans le sang, ce qui permettra dans l'avenir de multiplier les contrôles en diminuant les contraintes physiques, et donc d'augmenter l'efficacité de ces dispositions.

## **CONTRÔLES ET SANCTIONS**

### **1. Introduction**

Le besoin d'imposer un minimum de règles de la circulation s'est manifesté très tôt. Il s'agissait à la fois de garantir la sécurité des divers usagers de la route et d'organiser les relations entre eux, de manière à éviter les accidents. Dès les débuts de l'ère automobile, tous les États ont donc établi un code des règles de la circulation routière.

Cependant, force est d'admettre -- et l'expérience le prouve -- qu'à elles seules, les mesures réglementaires décidées par les gouvernements sont loin d'être suffisantes et qu'elles sont d'autant plus efficaces que leur application est bien contrôlée et que les contrevenants courent le risque d'être identifiés et punis.

Un questionnaire a été envoyé à tous les pays membres afin de connaître la situation actuelle en la matière et de dégager les méthodes, mesures et moyens adéquats de surveillance et de sanctions permettant d'obtenir un respect satisfaisant des règles de circulation.

### **2. Contrôles**

Un certain niveau de surveillance et de contrôle du trafic permet non seulement de repérer les conducteurs qui ont une conduite dangereuse ou irresponsable, mais encore d'influencer le comportement des usagers de la route.

Il est aujourd'hui reconnu que la tâche des organes de contrôle doit être de deux ordres :

- le premier est préventif et éducatif. La police doit avant tout empêcher la réalisation d'infractions, aider les usagers de la route et leur apprendre à se comporter correctement dans la circulation ;
- le second, en revanche, a un caractère répressif. Les services de police doivent faire en sorte que les contrevenants soient dénoncés lorsqu'une infraction a été constatée.

Selon la structure politique et administrative des divers États, l'organisation des contrôles relève du pouvoir central, des régions ou encore des autorités locales.

Des contrôles généraux de la circulation (permis de conduire et de circulation, état du véhicule, pneus, phares, clignotants), contrôles qui touchent donc également les poids lourds, ont lieu dans tous les pays ayant répondu au questionnaire. Dans deux tiers d'entre eux, ces contrôles sont fréquents alors qu'ils ne sont qu'occasionnels dans le tiers restant.

Trois pays sur quatre organisent des contrôles spécifiques des poids lourds (permis de conduire et de circulation, état du véhicule, dépistage de l'alcoolémie, temps de conduite et de repos, fonctionnement du tachygraphe). Le chargement et le poids des véhicules ainsi que les transports de marchandises dangereuses font l'objet de contrôles dans tous les pays. Ils sont occasionnels dans trois pays sur quatre et, dans un sur deux, le chauffeur a le droit de poursuivre sa route sans devoir décharger la marchandise excédentaire ; partout ailleurs, il est tenu de décharger l'excédent. Quant au fonctionnement du limiteur de vitesse, il ne fait l'objet d'un contrôle que dans trois pays (E, F et GB).

Pour ce qui est de la collaboration entre organes appartenant à la même administration et ceux d'administrations différentes, elle est jugée satisfaisante par deux tiers des pays en question. En outre, tous les États consultés souhaitent recevoir un avis officiel lorsque la police d'un État étranger constate qu'un véhicule immatriculé dans leur pays présente des défauts techniques évidentes. Presque partout, il existe d'ailleurs un organisme central auquel ces avis peuvent être communiqués. Dans 75 pour cent des cas, le contrôle de la remise en état des véhicules présentant des défauts techniques incombe aux autorités compétentes en matière d'immatriculation ; dans les autres, cette tâche est confiée à la police.

Enfin, dans environ deux tiers des pays en question, les autorités (organe de police, inspecteurs du travail) sont en droit de procéder, à l'improviste, à des contrôles dans les entreprises pour vérifier si les conducteurs ont dûment respecté les dispositions réglementaires concernant le temps de conduite et de repos ainsi que, dans certains cas, les limitations de vitesse. A cet effet, ils peuvent consulter les disques de tachygraphe, les lettres de voiture, les factures, etc.

Les résultats de l'enquête effectuée auprès des membres de la CEMT permettent de constater que pratiquement tous effectuent des contrôles spécifiques des poids lourds, en mettant surtout l'accent sur le respect des prescriptions applicables en matière de durée de la conduite et du repos (tachygraphe), de chargement, de poids et de transport des marchandises dangereuses. Cependant, l'expérience montre que, bien souvent, les chauffeurs disposant d'un émetteur-récepteur radio (CB) dans leur véhicule s'informent mutuellement et parviennent ainsi à déjouer les contrôles de la police, soit en réduisant leur vitesse avant les postes d'interception, soit en empruntant un autre itinéraire ou en garant leur véhicule sur une aire de repos.

L'efficacité des services de surveillance dépend largement des effectifs des divers corps de police, des équipements dont ils disposent (véhicules, appareils radar, balances, etc.) ainsi que de la bonne formation professionnelle du personnel chargé d'utiliser ces appareils et d'effectuer certains contrôles techniques des véhicules. Cependant, en raison des difficultés financières auxquelles les pouvoirs publics sont actuellement confrontés à tous les niveaux, les moyens en

hommes et en équipements mis à la disposition des organes de police font inmanquablement l'objet de restrictions.

En dépit des difficultés dues aux restrictions budgétaires, il est indispensable que les autorités responsables de la sécurité routière s'efforcent de maintenir les moyens de contrôle à un niveau optimum, en obtenant le meilleur rapport coût/efficacité. Aussi faut-il absolument procéder à des contrôles qualitatifs et sélectifs et concentrer les efforts sur les infractions les plus dangereuses pour la sécurité routière : celles relatives aux prescriptions qui régissent la durée de la conduite et du repos ainsi que les pauses, les transports de marchandises dangereuses, la conduite en état d'ébriété ainsi que les vitesses et les poids maxima autorisés. De plus, les contrôles doivent être organisés de manière à être rapides, sûrs, coordonnés et efficaces.

### **3. Sanctions**

Le but des sanctions est d'amener l'auteur de l'infraction à respecter les prescriptions en vigueur et à modifier son comportement en conséquence. Pour que ce but puisse être atteint, il faut toutefois que la sanction soit prononcée assez rapidement après la constatation de l'infraction. En effet, lorsque le délai entre l'infraction et la sanction est trop long, celle-ci ne peut plus guère avoir d'influence sur le comportement futur du contrevenant.

Certains pays appliquent ou étudient des techniques nouvelles pour accélérer le traitement des cas d'infractions et décharger les tribunaux, à savoir :

La dépénalisation des infractions qui n'entraînent pas de mise en danger grave, c'est-à-dire :

- le remplacement des amendes pénales par des sanctions administratives, ce qui permet des sanctions rapides et plus efficaces du point de vue de la sécurité routière ;
- la perception directe et immédiate du montant de l'amende par les organes de contrôle routier (s'il s'agit d'infractions mineures) ;
- la création d'un fichier central informatisé des infractions (permettant de repérer plus facilement les récidivistes).

En outre, la sanction doit être proportionnelle à la gravité de la faute et à la mise en danger. Aussi certains pays ont-ils prévu des sanctions de niveaux différents pour les diverses infractions au code de la route, en tenant compte essentiellement du danger créé par l'infraction. Au surplus, il convient de donner une large publicité aux opérations de surveillance et de répression, afin que celles-ci conservent un caractère dissuasif.

Les réponses reçues montrent qu'il existe de grandes disparités en ce qui concerne les sanctions pénales et administratives.

Dans la majorité des pays, certaines infractions (notamment aux limitations de vitesse ou à la réglementation sur le temps de conduite et de repos) peuvent être constatées puis sanctionnées par la lecture des disques du tachygraphes et, dans environ deux tiers d'entre eux, non seulement sur route mais encore dans les entreprises. En cas de constatation de plusieurs infractions de même nature, sur une période donnée, les sanctions sont cumulatives dans près de la moitié des pays ayant répondu au questionnaire.

L'employeur ou le donneur d'ordre qui a incité le chauffeur à commettre une infraction ou qui ne l'en a pas empêché est, dans un pays sur deux, passible de la même peine que le conducteur. En Allemagne, la peine prononcée est même plus lourde, pour tenir compte de l'avantage financier obtenu par l'employeur.

Dans la grande majorité des pays qui ont répondu au questionnaire, les chauffeurs professionnels qui circulent à une vitesse excessive ou en état d'ébriété ne sont pas punis plus sévèrement, sur le plan pénal, que les autres conducteurs ayant commis les mêmes infractions.

L'enquête a également révélé qu'en cas d'infractions constatées à l'étranger, l'entraide judiciaire internationale en matière pénale est encore difficilement accordée. Il en va de même des effets internationaux de la déchéance du droit de conduire. Dans seulement la moitié des pays, les autorités retirent le permis au conducteur qui a commis une infraction dans un État étranger et qui, pour ce motif, est déchu du droit de conduire dans cet État, et cela, comme si les faits et circonstances ayant entraîné la restriction du droit de conduire s'étaient produits sur leur territoire.

#### **4. Conclusions**

L'expérience des pays européens en matière de contrôles spécifiques des poids lourds et de sanctions, telle qu'elle est résumée dans le présent chapitre, à la lumière des réponses au questionnaire, permet de constater que les recommandations antérieures du Conseil des Ministres ont généralement été mises en pratique et que, dans la mesure de ses possibilités, chaque pays procède régulièrement à de tels contrôles.

Cependant, la fréquence des contrôles étant un facteur essentiel de dissuasion, il est indispensable que, dans chaque pays, les contrôles des poids lourds soient intensifiés et affinés, afin d'obtenir un respect satisfaisant des règles de circulation routière.

A cet effet, il conviendrait notamment de :

- Contrôler plus souvent la durée de la conduite, du repos quotidien et des pauses, non seulement sur route mais également dans les entreprises. C'est le moyen le plus efficace pour obtenir que les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos soient bien observées. On contribuerait ainsi à renforcer la sécurité routière et à sauvegarder la santé des conducteurs professionnels eux-mêmes.

- Prévoir la possibilité de sanctionner également l'employeur ou le donneur d'ordre qui a incité, ou n'a pas empêché, le chauffeur de commettre une infraction.
- Accroître l'efficacité des contrôles en diversifiant les procédures et les matériels.
- Mettre l'accent sur la rapidité d'exécution des peines et faire en sorte qu'une large publicité soit accordée aux opérations de contrôle et de répression des infractions qui compromettent gravement la sécurité routière.
- Poursuivre les contrôles techniques nécessaires au maintien de la sécurité des routes et du territoire national.
- Mieux assurer l'entraide judiciaire et renforcer la coopération entre États, pour permettre, sur le plan international, la reconnaissance et l'exécution des déchéances du droit de conduire.
- Développer la coopération entre États en vue d'obtenir une harmonisation en matière de contrôles et de sanctions applicables aux conducteurs de poids lourds.

## *Chapitre VII*

### **LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE DOMAINE DES POIDS LOURDS**

Au cours de la dernière décennie, l'idée de combattre l'insécurité routière par l'information et la sensibilisation a petit à petit fait son chemin. La réglementation, la signalisation, voire même la répression ont fait apparaître certaines limites comme l'ont fait apparaître les rapports successifs sur le comportement humain puis sur les politiques décentralisées de sécurité routière ; il faut se servir d'autres stratégies à titre de complémentarité, pour relayer et renforcer le rôle de l'État. Tous les pays utilisent les moyens de l'information, de l'éducation et de la sensibilisation pour lutter contre les accidents de la route dans tous les domaines, et en particulier sur le trafic lourd. A force de répéter certaines règles de prudence, on peut s'attendre à ce qu'elles entrent dans les habitudes normales des usagers et deviennent des réflexes automatiques. Des sondages "après-campagne" menés dans certains pays, laissent entrevoir des changements de comportement dans la bonne direction. Il est vrai que cette progression est lente, mais constante.

Les campagnes de sensibilisation sont d'une manière générale, considérées comme un moyen de complémentarité indispensable pour promouvoir la sécurité. Cela a d'ailleurs été abondamment développé dans le rapport traitant des moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière [CEMT/CM(86)15].

En particulier, il faut absolument insister sur la nécessité de sensibiliser l'ensemble des partenaires, à savoir : l'État, les entreprises, les professionnels et leurs fédérations, et de développer les actions menées conjointement. Il s'agit donc de promouvoir la préoccupation de sécurité routière au niveau des professionnels du transport, par les conducteurs et pour les conducteurs, dans leurs entreprises et avec leurs patrons.

Les campagnes de sensibilisation peuvent être organisées par l'État au niveau national et régional ou local. L'initiative privée des entreprises, des organisations syndicales et patronales est cependant loin d'être négligeable. Dans certains pays, elle est même quelquefois prépondérante.

En ce qui concerne plus particulièrement les conducteurs de poids lourds, le choix des thèmes et des messages porte essentiellement sur le domaine social, les temps de conduite et de repos, le chargement et le déchargement des marchandises, plus spécialement celles ayant un caractère nuisible ou dangereux, ainsi que sur les risques qu'ils font courir aux autres usagers de la route, en particulier les piétons et les deux-roues.

Dans de nombreux pays, les chauffeurs qui suivent les conseils qu'on leur donne, qui acceptent le message et sont prêts à modifier ou à adapter leur comportement et à réduire ainsi les risques d'accident, peuvent profiter de certains avantages de la part de leur assurance

(bonus/malus), de leur entreprise (primes ou jours de repos) et des avantages sociaux accordés par l'État (congé, préretraite).

Concrètement, les stratégies suivantes peuvent être envisagées pour obtenir cette sensibilisation :

- créer et promouvoir un environnement de sécurité routière dans les entreprises, par les organisations et les fédérations professionnelles ;
- prendre des engagements de part et d'autre, notamment en invitant les partenaires à signer des chartes de solidarité pour agir concrètement dans le sens de la sécurité ;
- accentuer le rôle des partenaires sociaux ;
- éveiller l'attention des conducteurs sur leurs responsabilités dans l'exercice de leur métier, en tant que chauffeur, exécuteur de services et gardien des biens matériels et des biens sociaux ;
- les rendre attentifs à la prévention des accidents, en organisant des concours d'idées et en développant le dialogue au sein des entreprises et des organismes professionnels ;
- prévoir pour les conducteurs salariés un système de récompenses et d'incitations diverses ;
- promouvoir le rôle des associations d'usagers et des fédérations professionnelles.

## RÉSOLUTION N° 93/5 SUR LE RÔLE DE L'ALCOOL DANS LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

[CEMT/CM(93)5/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Noordwijk les 26 et 27 mai 1993 :

SE RÉFÉRANT au rapport sur "le rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation" ;

CONSTATANT :

- que la plupart des pays considèrent le problème de l'alcool au volant comme l'un de leurs domaines d'action prioritaires en matière de sécurité routière ;
- que la consommation d'alcool, particulièrement parmi les jeunes, reste élevée dans la plupart des pays ;
- que, dans certains pays, jusqu'à 40 pour cent des accidents mortels sont liés à la consommation d'alcool et, bien que les systèmes statistiques s'améliorent, ils ne donnent que des chiffres généralement sous évalués sur les ventilations en pourcentage en matière d'alcool au volant ;
- que, dans tous les pays, les personnes impliquées dans des accidents dus à la conduite sous l'influence de l'alcool sont principalement des jeunes de sexe masculin ;
- que le taux maximum autorisé d'alcool va de 0.2 g/l à 0.8 g/l pour les analyses sanguines et de 0.1 mg/l à 0.45 mg/l pour les épreuves de dépistage par l'air expiré ;
- que, dans 40 pour cent des pays, les analyses sanguines constituent le seul moyen de preuve sur le plan juridique ;
- que l'alcool au volant est principalement un problème structurel et social ;
- que, bien que la prise de certains médicaments ou de drogues (combinée ou non avec l'absorption d'alcool), ait des effets nuisibles sur l'aptitude à la conduite, aucune étude systématique sur ces effets n'a été entreprise à grande échelle jusqu'à maintenant ;
- que, dans quelques pays Membres, un symbole de mise en garde est systématiquement imprimée sur l'emballage des médicaments susceptibles d'affecter la capacité à conduire, en particulier lorsque ces médicaments sont absorbés en conjonction avec de l'alcool et qu'une

Recommandation allant dans ce sens a été adoptée à l'unanimité dans le cadre de la Commission Économique des Nations-Unies en 1988 ;

RECONNAISSANT qu'à l'échelle nationale les Ministres chargés des affaires sociales, de l'intérieur et de la santé publique aussi ont des responsabilités dans la lutte générale contre l'abus d'alcool ;

RECOMMANDE AUX PAYS MEMBRES :

- de continuer à appliquer pleinement les résolutions antérieures (N° 12, 21 et 41) de la CEMT, notamment en vue :
  - d'établir des systèmes efficaces de collecte des données ;
  - de continuer à prendre des mesures élargissant le champ des sanctions applicables aux personnes qui conduisent sous l'influence de l'alcool ;
  - d'imposer aux conducteurs en infraction des programmes de rééducation ;
  - De mener des campagnes de lutte contre l'alcool au volant, en coopération avec les organisations sociales et médicales ;
- d'évaluer régulièrement les résultats des mesures prises en ce domaine ;
- en outre, les pays Membres devraient :
  - adopter si possible un taux maximum d'alcoolémie de 0.5 g/l<sup>1</sup> et déterminer un taux maximum équivalent pour les tests de dépistage par l'air expiré ;
  - faciliter les contrôles d'alcoolémie, si nécessaire en prenant des mesures législatives afin que les analyses par l'air expiré soient reconnues comme moyens de preuve sur le plan juridique, et autoriser ou développer les contrôles en l'absence même d'accident, d'infraction ou d'indice ;
  - améliorer l'information des conducteurs sur les risques supplémentaires entraînés par la prise de certaines drogues et médicaments, en particulier en conjonction avec l'absorption d'alcool ;
  - promouvoir et développer les recherches en ce domaine et veiller à ce que la mise en oeuvre de nouvelles règles et méthodes de contrôle s'appuient sur des expérimentations préalables ;

- s'assurer que des mesures efficaces et coordonnées de prévention des accidents sont prises en commun par les Ministères concernés par l'usage et l'influence combinée de l'alcool et des médicaments et des drogues ;
- encourager l'inscription systématique d'un symbole d'avertissement sur les emballages de médicaments pour les médicaments susceptibles d'altérer la capacité de conduire, en particulier lorsque ces médicaments sont pris en conjonction avec l'absorption d'alcool ;

**CHARGE LE COMITÉ DES SUPPLÉANTS :**

- de veiller à la mise en oeuvre de cette résolution et de rapporter, en temps opportun, sur son application ;
- de poursuivre ses travaux sur la conduite sous l'influence des médicaments et des drogues et de fournir ultérieurement un rapport sur ce sujet.

**Note**

1. Les délégations de l'Allemagne, du Danemark, de l'Irlande, de l'Italie et du Royaume-Uni ont émis une réserve sur ce taux.

# **RAPPORT SUR LE RÔLE DE L'ALCOOL DANS LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION**

[CEMT/CM(93)5/FINAL]

## **I. INTRODUCTION**

En dépit des moyens mis en oeuvre dans tous les pays pour lutter contre l'alcool au volant, le problème reste crucial et revêt une dimension sociale qui ne ressort pas suffisamment des statistiques. Les accidents dus à l'alcool engendrent des pertes économiques considérables, sans parler des souffrances qu'ils occasionnent aux victimes et à leurs proches. C'est pourquoi le Groupe ad hoc sur la sécurité routière qui, depuis plus de trente ans, se préoccupe de la lutte contre l'absorption d'alcool par les conducteurs de véhicules, a jugé nécessaire de mettre à nouveau l'accent sur ce problème et de rédiger un nouveau rapport. L'objectif est non seulement de faire ressortir le bien-fondé des recommandations antérieures de la CEMT mais aussi, et surtout, de fixer des directives nouvelles spécifiques qu'il faudrait introduire dans un plan d'ensemble énergétique de protection de la santé publique afin que leurs effets soient durables.

A la fois au niveau national et au niveau international, l'on a à présent une meilleure connaissance des effets de l'alcool sur l'aptitude à la conduite. Les connaissances acquises ont permis de prendre des mesures énergiques pour combattre la pratique de la conduite sous l'influence de l'alcool. Dans certains cas, ces mesures ont été appliquées à l'échelle internationale. Notre tâche, en 1993, est d'évaluer les résultats obtenus en vue de réduire au minimum l'imprégnation alcoolique des conducteurs et, à partir de là, de définir les mesures à prendre pour l'avenir.

## **II. RAPPEL DES EFFETS DE L'ALCOOL SUR LA CONDUITE**

Les conséquences de la conduite en état d'imprégnation alcoolique sont étroitement liées aux effets de la consommation d'alcool sur l'organisme, et sur le comportement en général. Cela commence par une phase d'excitation au cours de laquelle les inhibitions disparaissent et où s'instaure un sentiment de maîtrise de soi accompagné de pulsions quelque peu agressives, se traduisant souvent par un désir de conduire dans un esprit de compétition.

Lorsque le niveau d'imprégnation est élevé, le cerveau est affecté au point où les fonctions motrices ne sont plus coordonnées. Des actes de conduite simples sont encore possibles mais il devient plus difficile de répondre par des actes plus complexes à des situations inhabituelles.

L'alcool perturbe non seulement les fonctions motrices mais affecte aussi les fonctions cognitives, d'une manière moins apparente mais qui n'en affecte pas moins l'aptitude à la conduite et qui accroît, par conséquent, le risque d'accidents.

Lorsque le comportement et les fonctions essentielles sont altérées ainsi, le risque d'accidents de la circulation est accru ainsi qu'en règle générale, le risque d'être responsable d'un accident, risque qui augmente de plus en plus à mesure que le taux d'alcoolémie s'élève.

L'exploitation statistique a permis aux chercheurs de montrer que le risque d'accidents de la circulation est trois fois plus élevé à 0.5 pour 1000 et 10 fois plus élevé à 0.8 pour 1000.

Les perturbations sont principalement visuelles :

- le champ visuel se rétrécit, si bien qu'il y a de très grands risques lorsque deux véhicules se croisent ;
- la perception des distances est perturbée, ce qui a des conséquences en cas de dépassement ;
- le temps de réaction aux impulsions visuelles s'accroît, ce qui affecte le temps de freinage ;
- la sensibilité à l'éblouissement augmente ;
- la vision nocturne s'affaiblit ;
- la vigilance est moindre, de même que la résistance à la fatigue ;
- la coordination des mouvements est perturbée ;
- l'audition est perturbée et le sens de l'équilibre altéré.

D'autres fonctions plus complexes sont également affectées par l'alcool, comme la prise de décision et l'évaluation du risque, du fait que le conducteur se surestime lui-même et surestime ses capacités.

### III. LES DÉVELOPPEMENTS INTERVENUS A L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

Au cours de ces trente dernières années, les organisations internationales se sont, à différents niveaux, préoccupés de nombreux aspects du problème de l'alcool au volant.

#### 1. *La CEMT*

En 1960, 1967 et 1980, la CEMT avait déjà adopté des résolutions en la matière. Ces résolutions cherchaient à mettre au point un mécanisme spécifique pour traiter du problème de l'alcool au volant.

La résolution de 1960 considérait le problème dans une perspective d'ensemble, et recommandait notamment :

- de prévoir des sanctions sévères contre les usagers de la route en état d'ébriété ;
- d'adopter des dispositions légales permettant de soumettre à des tests les conducteurs suspectés d'être sous influence de l'alcool ;
- de fixer une valeur limite quant au taux maximum d'alcool autorisé dans l'organisme ;
- de développer des moyens d'information et d'éducation du public sur les risques encourus.

La résolution de 1967 était plus spécifique puisqu'elle recommandait notamment :

- de perfectionner et de rendre plus complètes les statistiques ;
- de perfectionner et de rendre plus facile le dépistage des conducteurs alcooliques par des tests de vérification rapide ;
- de faire effectuer des prises de sang dans des cas donnés ;
- de fixer un taux légal d'alcool dans le sang de 0.8 g/l (ce qui correspond à 0.8 pour 1000) ;
- d'appliquer des sanctions même s'il n'y a eu ni infraction ni accident ;
- de prévoir le retrait du permis de conduire.

En 1980, le Conseil des Ministres adoptait une résolution recommandant notamment que les pays membres prennent des mesures :

- pour obtenir une évaluation plus exacte du rôle de l'alcool dans les accidents de la route, et permettre notamment l'accès aux résultats des tests sanguins de personnes blessées susceptibles d'avoir provoqué des accidents ;
- de prendre des dispositions légales pour autoriser la police à utiliser des analyseurs d'haleine et établir des normes internationales en la matière ;
- de prendre des mesures légales autorisant le retrait du permis de conduire, en conditionnent sa restitution à la participation de l'auteur de l'infraction à des programmes de rééducation ;
- d'améliorer l'information, en particulier auprès des jeunes, sur les risques de l'alcool au volant.

## **2. *Autres organisations internationales***

Que le problème auquel nous sommes confrontés soit de dimension internationale est bien mis en évidence par le fait qu'à plusieurs reprises des organisations internationales autres que la CEMT se sont efforcées de trouver des remèdes au problème de l'alcool au volant.

L'OMS et l'OCDE ont, par exemple, consacré un certain nombre de rapports au problème de l'alcool au volant, par exemple :

- le rapport de l'OMS : "la santé pour tous d'ici l'an 2000", qui comporte parmi ses 38 objectifs de nombreux points relatifs à l'abus d'alcool en général et à la conduite en état d'imprégnation alcoolique en particulier ;
- le rapport du Groupe de recherche routière S14 de l'OCDE, en 1979, sur l'alcool et les médicaments, et une série de mesures législatives et réglementaires devant être appuyées par des programmes d'information, d'éducation et de réhabilitation.

Autre étape importante qu'il convient de mentionner dans ce contexte, l'adoption en 1988 de la résolution n° 123 du Groupe de travail principal des transports routiers de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe. Dans cette résolution, il est demandé instamment aux autorités nationales de prendre un nombre de mesures pour limiter les conséquences de la conduite en état d'imprégnation alcoolique.

Peu après la résolution de la Commission des Nations Unies, la Commission des Communautés Européennes a soumis au Conseil des Ministres en 1988 une proposition de directive communautaire [COM(88)707, Final, Journal des Communautés européennes, 31 janvier 1989], dont le principal objectif était de ramener le taux d'alcool dans le sang à 0.5 g/l (ce qui correspond à 0.5 pour 1000), avec effet au 1er janvier 1993.

Par suite d'interprétations différentes sur la compétence de la Commission en la matière, la proposition n'a pas abouti à l'époque. La question reste donc en discussion.

Parmi d'autres initiatives prises en la matière, l'on citera celle du Comité international sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière (ICADTS), qui organise une conférence sur ces problèmes tous les trois ans. Les conférences permettent des échanges de vues et d'informations entre experts, responsables politiques et hommes de terrain ; surtout, elles constituent une excellente occasion pour faire le point des progrès accomplis et élaborer des recommandations pour les programmes futurs.

A l'une de ces conférences -- T86, Amsterdam -- il a été indiqué que les analyses statistiques et les comparaisons chiffrées entre pays européens mettaient en évidence des différences de comportement entre conducteurs en état d'imprégnation alcoolique qui ne peuvent s'expliquer uniquement par des différences de définitions légales. Il apparaissait donc clairement que l'on devait recourir aux méthodes épidémiologiques pour obtenir à des résultats comparables.

Le 9 octobre 1992, l'assemblée générale de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) a approuvé une résolution sur l'alcool au volant. Cette recommandation met une fois de plus l'accent sur l'urgence de la mise en oeuvre de programmes efficaces pour réduire le nombre d'accidents causés par une consommation d'alcool excessive.

#### IV. SITUATION ACTUELLE

Le questionnaire diffusé en 1989 a permis de collecter des renseignements sur la situation actuelle en matière d'alcool au volant auprès des pays Membres de la CEMT. On trouvera ci-après une synthèse des résultats.

##### *1. Résultats d'ensemble*

- a) Dans la plupart des pays, nombre d'accidents de la circulation sont liés à la consommation d'alcool. Dans un cas, un pays Membre indique que 39 pour cent des tués dans les accidents de la circulation sont liés à la consommation d'alcool, comme l'indique le tableau 1.
- b) Certains chiffres relevés proviennent des constats de police, d'autres d'études réalisées à partir d'un échantillon de population. Le tableau ci-après donne un exemple partiel des données disponibles.
- c) Il faut souligner qu'en général, le nombre d'accidents liés à l'alcool est fortement sous-estimé, particulièrement en ce qui concerne le nombre d'accidents mortels. Étant donné que, dans la

plupart des cas, la police ne peut, ou même n'a pas le droit, de faire des prélèvements sanguins, les données officielles ne rendent pas entièrement compte de la situation réelle. Plusieurs études montrent qu'en réalité jusqu'à 40 pour cent des accidents mortels sont liés à l'alcool.

- d) Autre facteur rendant les comparaisons difficiles, ou même impossibles, entre les pays : les différences de normes. Au stade actuel, l'on ne peut faire que des observations d'ordre général.

Tableau 1. **Estimation des morts et des blessés dans des accidents liés à la consommation d'alcool**

Pays	Morts (%)			Blessés (%)		
	1980	1985	1988	1980	1985	1988
Autriche	14.1	12.6	12.7	8.7	8.1	6.8
Danemark	34	33	30	21	21	19
Finlande	13	11	16	12	12	13
France	39	39		20	20	20
Pays-Bas	14.4	14	9.4	9.3	8.7	6.5
Suède	8.1	8.6	6.6	5.6	4.4	5.5
Suisse	21	18	19	12	12	12
Allemagne (Occidentale)	22	20	18	13	11	10
Grande Bretagne	14	13	10	5.5	5	4
Portugal	--	3.7	3.6	--	4.7	4.7

Dans la plupart des cas, les morts et les blessés sont dus à des accidents dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs du sexe masculin (20 à 30 ans). En dehors d'eux, les alcooliques sont fortement représentés.

En ce qui concerne la période la plus dangereuse, il s'agit généralement des week-ends d'été, plus particulièrement en soirée et pendant la nuit.

## 2. *Réglementation*

Le tableau 2 indique les taux limites d'alcoolémie autorisés au volant. Contrairement au dépistage par éthylomètre, les prélèvements sanguins sont acceptés comme moyen de preuve

juridique dans les pays Membres. Les tests d'analyse par l'air expiré ne sont pas acceptés comme moyen de preuve juridique dans 30 pour cent des pays.

Il convient de faire les remarques d'ordre général suivantes à propos de ce tableau :

- dans les pays nordiques, l'on utilise la définition "Widmark" pour 1000, c'est-à-dire celle d'un milligramme d'éthanol par gramme de sang (rapport poids/poids) ;
- dans les autres pays européens, la définition pour 1000 est en milligrammes par millilitre ou en grammes par litre (rapport poids/volume).

Il en résulte que 1 pour 1000 en Allemagne est égal à 0.94 pour 1000 en Suède.

La différence n'étant pas très grande, nous n'entrerons pas dans le détail et utiliserons seulement le taux pour 1000.

Tableau 2. **Taux maximum de concentration d'alcool dans le sang et dans l'air expiré**

<b>Pays</b>	<b>Taux d'alcool dans le sang par 1000</b>	<b>Air expiré comme moyen de preuve : mg/l</b>
Autriche	0.80 <sup>1)</sup>	0.4
Belgique	0.80	0.35
Danemark	0.80	dépistage préventif
Finlande	0.50	dépistage préventif
France	0.80	dépistage préventif : 0.4
Allemagne	0.80	actuellement à l'étude
Luxembourg	0.80	0.40
Pays-Bas	0.50	0.22
Portugal	0.50	0.45
Espagne	0.80 <sup>1)</sup>	0.8 <sup>2)</sup>
Suède <sup>3)</sup>	0.20	0.1
Suisse	0.80	dépistage préventif
Royaume-Uni <sup>3)</sup>	0.80	0.35

1. Certains conducteurs encourant des risques particuliers, le taux légal peut être plus faible. Ainsi, l'on applique en Autriche le taux de 0.1 pour 1000 aux nouveaux conducteurs, en Espagne, le taux de 0.5 aux chauffeurs professionnels et de 0.3 aux chauffeurs de taxis, d'autobus, d'ambulance, de voitures de pompiers ou de police, ou de véhicules transportant des marchandises dangereuses ou requérant des autorisations spéciales du fait de dimensions ou de poids exceptionnels. En Allemagne, un projet de loi est à l'étude pour ramener le taux d'alcoolémie à 0.5 pour 1000 et pour rendre admissibles comme moyen de preuve juridique les contrôles par l'air expiré.
2. Certains pays envisagent l'introduction du taux de 0.5 pour 1000, conformément au projet de directive de la CEE.
3. Les analyses d'urine sont également un moyen de preuve juridique au Royaume-Uni et en Suède.

### **3. *Dépistage et contrôle du respect de la réglementation***

La plupart des pays font état de dépistages du taux d'alcoolémie seulement chez les conducteurs impliqués dans des accidents de la circulation ayant entraîné des blessures graves, ou qui ont commis de sérieuses infractions aux règles de sécurité routière ou en présence d'indices d'imprégnation alcoolique.

Certains pays pratiquent le contrôle préventif du taux d'alcoolémie des conducteurs indépendamment de tout accident ou infraction. La tendance en la matière est de pratiquer ces contrôles de manière suffisamment fréquente pour qu'ils aient un effet dissuasif. Les contrôles sont, par suite, effectués aux endroits et aux moments les plus critiques, en particulier la nuit et pendant les week-ends.

Pour réduire le nombre d'infractions en matière d'alcool au volant, tous les pays font état de sanctions à l'encontre des conducteurs dont le taux de concentration de l'alcool dans le sang dépasse le maximum autorisé. Les sanctions varient d'un pays à l'autre et sont de nature administrative et/ou pénale.

Dans l'ensemble, la plupart des pays ont fixé un taux légal d'alcoolémie au-delà duquel la conduite d'une voiture constitue une infraction passible de sanctions. Pour un dépistage rapide, ils encouragent les contrôles sur place à l'aide d'appareils électroniques mesurant l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.

Certains pays ont autorisé les services de sécurité routière à prendre des mesures administratives à l'encontre des conducteurs en infraction, sur le lieu même de l'infraction et avec effet immédiat.

Bien que la nature des poursuites et la sévérité des sanctions dont sont passibles les personnes dépassant le taux maximum d'alcoolémie diffèrent d'un pays à l'autre, les sanctions vont en général de lourdes amendes ou du retrait du permis de conduire à des peines d'emprisonnement.

Comme on l'a dit plus haut, dans quelques pays, les conducteurs peuvent se voir interdire de continuer à conduire au lieu où ils ont été arrêtés et doivent acquitter une amende sur le champ. Dans la plupart des pays, cependant, une sanction ne peut être prise qu'après que le conducteur ait été soumis à un examen, dans une station de police par exemple.

Dans un petit nombre de pays, des règles plus strictes sont appliquées aux conducteurs ayant des obligations spéciales, comme le transport en commun des personnes ou le transport de matières dangereuses.

En plus des sanctions "classiques", certains pays appliquent d'autres mesures, comme l'obligation pour les récidivistes de suivre des cours de recyclage. Par ailleurs, dans d'autres pays on cherche à mettre sur pied des programmes spécifiques de rééducation pour les conducteurs coupables d'infractions répétées, en leur appliquant des sanctions supplémentaires ou de substitution, comme un travail en faveur des victimes d'accidents de la circulation. Les conducteurs ayant été condamnés peuvent obtenir une réduction de la sanction qui leur a été infligée s'ils suivent des cours destinés à améliorer leur comportement au volant.

La situation est moins nette lorsque l'on en vient à des données plus spécifiques sur l'application pratique des sanctions, c'est-à-dire le contrôle du respect de la réglementation. Dans environ 50 pour cent des pays ayant répondu au questionnaire, il n'existe pas d'enregistrement du nombre de constats annuels en matière de conduite en état d'imprégnation alcoolique. La plupart des pays ne possèdent, ni ne rassemblent, de données sur le pourcentage annuel de détenteurs du permis de conduire ayant subi une épreuve de dépistage par l'air expiré.

A cet égard, il est intéressant de noter que la base technique de la détection des conducteurs en état d'imprégnation alcoolique diffère d'un pays à l'autre. La stratégie en matière de passation des tests est très importante. D'une manière générale, l'importance du dépistage et du contrôle du respect de la réglementation en matière d'alcool au volant dépend notamment de l'attitude des forces de police. Certains pays mettent l'accent sur le contrôle préventif plutôt que sur la détection des infractions. Ils estiment obtenir ainsi des résultats meilleurs sur le plan de l'efficacité, et font état des statistiques annuelles officielles et du pourcentage de détenteurs du permis de conduire ayant subi une épreuve de dépistage par l'air expiré.

Le succès du contrôle préventif dépend, est-il indiqué, du degré d'importance que les conducteurs attachent à quatre facteurs : la perception du risque d'être appréhendé, la perception du risque d'accident, la perception de la gravité de l'infraction et la perception de la sévérité de la sanction.

#### **4. Information et éducation**

De manière générale, la plupart des pays prévoient comme contre-mesures l'enseignement à l'école, les leçons de conduite et les cours de formation du personnel de police. Certains pays ont des programmes éducatifs spéciaux alors que d'autres n'organisent que de manière intermittente des débats en classe, avec la participation de représentants de la police et du personnel de santé.

Tous les pays organisent régulièrement des campagnes nationales d'information. Les informations sur les effets de l'alcool au volant sont disséminées via la télévision, la radio, la presse nationale, les magazines, etc.

Dans 70 pour cent des pays, des mesures sont prises pour amener les conducteurs ayant l'intention d'absorber de l'alcool d'utiliser un autre moyen de transport pour rentrer chez eux (transport organisé parfois spécialement par les pouvoirs publics, les brasseries ou d'autres entreprises).

En dehors des mesures indiquées ci-dessus, une forte publicité est faite en faveur des boissons non alcoolisées ou à faible teneur en alcool. C'est là en général un aspect important de la campagne contre l'alcool au volant. Dans ce cadre, les pouvoirs publics tiennent régulièrement des réunions avec les organisations professionnelles des brasseries pour la promotion de boissons non alcoolisées ou à faible teneur en alcool. La plupart des pays indiquent que le marché de ces boissons s'est développé au cours de ces dernières années.

En ce qui concerne les programmes destinés à "récompenser" les automobilistes qui s'abstiennent de conduire sous l'influence de l'alcool, il n'y a que 30 pour cent des pays qui indiquent avoir de tels programmes. Par contre, des compagnies d'assurance augmentent le montant des primes que doivent payer les conducteurs sanctionnés pour avoir conduit sous l'influence de l'alcool. Alors que certaines compagnies réduisent voire suppriment leurs prestations lorsque le conducteur était en état d'ébriété.

#### **5. Évaluation**

Les pays concernés considèrent que le problème social de l'alcool au volant est avant tout structurel, en cela que les automobilistes qui conduisent sous l'influence de l'alcool sont très souvent des récidivistes.

En outre, les alcooliques ont du mal à reconnaître qu'ils "ont un problème". Il est estimé qu'une première étape pour les motiver est, par exemple, de leur offrir une cure de désintoxication, de mener des campagnes d'information, etc. Les assistantes sociales et le personnel médical ont également un rôle à jouer en la matière, plus particulièrement en matière de prévention et de rééducation.

Quelques pays se heurtent à des problèmes structurels de nature culturelle, dans la mesure où la consommation d'alcool est admise par la société comme une habitude normale.

Bien que certains pays estiment qu'il est préférable qu'un problème de comportement comme la conduite sous l'influence de l'alcool soit traité par les pouvoirs publics au niveau national, la majorité des pays sont convaincus que des mesures à l'échelle européenne constituent, dans une certaine mesure, le meilleur moyen de faciliter l'application des mesures prises à l'échelon national, comme la fixation de politiques communes en matière de prix et de taxes, la fixation de taux limites d'alcoolémie, des mesures rigoureuses et continues de contrôle du respect de la réglementation, et l'échange des résultats de recherche.

## **V. LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE MÉDICAMENTS ET DE DROGUES**

Bien que cette note soit centrée sur le problème de l'alcool, nous ne pouvons négliger les résultats relatifs à la conduite sous l'influence des médicaments et des drogues. D'une manière générale, les résultats en la matière peuvent être classés sous trois rubriques :

- absence d'informations cohérentes sur les effets de la prise de drogues ou de médicaments sur le comportement au volant ;
- problèmes relatifs aux effets de l'utilisation combinée de drogues/médicaments et d'alcool sur le comportement au volant ou dans la circulation ;
- problèmes liés à l'évaluation de l'utilisation des drogues et médicaments, et différences entre les évaluations de l'utilisation de l'alcool et celles de l'utilisation de drogues et médicaments.

Les différences entre les deux catégories peuvent s'accroître du fait de l'action d'un certain nombre de facteurs. Si les drogues ou les médicaments sont pris en même temps, ils peuvent provoquer des modifications du métabolisme, ou bien leurs effets peuvent s'accroître par synergie. En pratique, c'est l'interaction de l'alcool et des tranquillisants les plus courants, comme les benzodiazépines, qui est la plus dangereuse.

En dehors des drogues illicites -- au sujet desquelles de nombreuses études sont maintenant disponibles dans un certain nombre de pays et que l'on peut traiter comme un problème distinct -- certains produits industriels comme les solvants et les insecticides, mais aussi le dioxyde de carbone, peuvent avoir des effets également sur la vigilance ou les fonctions cognitives. Certains états ou chocs physiologiques, comme les coups de soleil, la déshydratation et, plus particulièrement, la fatigue, renforcent les effets de l'alcool sur la vigilance, ce qui accroît le risque d'accidents lorsque l'on conduit.

En vue de résoudre les problèmes mentionnés ci-dessus, de nombreux pays déconseillent la conduite sous l'influence de certains médicaments ou de drogues incompatibles avec celle-ci. Les pouvoirs publics ont pris des mesures destinées à empêcher les accidents provoqués par des conducteurs dont la capacité de jugement était altérée du fait de médicaments et/ou de drogues. En pratique, ces mesures se traduisent par des programmes d'information destinés à mettre en garde les automobilistes et les personnes travaillant sur des machines des dangers de la conduite ou du fonctionnement des machines lorsque l'on se trouve sous l'influence de médicaments ou de drogues, en particulier lorsque leur absorption se combine avec une consommation d'alcool. Dans certains États Membres, aux Pays-Bas par exemple, un étiquetage de mise en garde existe. Un avertissement est imprimé systématiquement sur l'emballage de médicaments susceptibles d'affecter la capacité de conduite ou l'aptitude à faire fonctionner une machine, en particulier lorsque de tels médicaments sont absorbés en combinaison avec l'ingestion de boissons alcooliques.

En vue de rassembler davantage d'informations sur les effets des drogues et/ou de l'alcool sur la conduite et le comportement dans la circulation, une étude est en cours à l'Université de Limbourg, aux Pays-Bas, sur les effets de la marijuana sur la capacité à conduire. Les résultats finaux seront publiés au cours de ces prochains mois. Les premiers résultats sont similaires à ceux d'autres études sur les effets des drogues illicites, études effectuées aux États-Unis et en France. On peut, en particulier, comparer les effets de deux cigarettes de marijuana sur la conduite et ceux de l'absorption d'alcool produisant un taux de 0.5 pour 1000.

## VI. CONCLUSIONS

- Dans tous les pays Membres de la CEMT, un grand nombre d'accidents de circulation graves sont liés à la consommation d'alcool.
- Dans tous les pays, les pouvoirs publics sont conscients de la gravité du problème et connaissent bien les moyens d'y faire face mais, au stade de l'exécution, l'on se heurte à de grandes difficultés. Priorité est donnée dans la plupart des pays à l'évaluation des mesures préconisées.
- Dans tous les pays Membres, les personnes impliquées dans des accidents imputables à l'alcool sont principalement des personnes jeunes du sexe masculin. En général, les pouvoirs publics considèrent qu'ils ont une grande responsabilité (sur le plan social) à l'égard de cette catégorie d'individus. Étant donné la longue espérance de vie des personnes en cause, il est très important de prendre des mesures préventives.

- Bien que les méthodes de recueil des données s'améliorent dans de nombreux pays, certaines des statistiques les plus importantes donnant des ventilations en pourcentage pour l'alcool au volant, comme la distinction entre week-end et jours de semaine, ne sont pas disponibles, la distinction n'étant pas habituellement faite.
- Le taux maximum autorisé d'alcoolémie se répartit dans la plupart des cas, entre 0.5 et 0.8 g/l. Dans quelque 60 pour cent des pays, les analyses par l'air expiré sont acceptées comme moyen de preuve sur le plan juridique.
- Les sanctions pour dépassement du taux maximum d'alcool diffèrent également beaucoup d'un pays à l'autre.
- Dans la plupart des pays, les structures ne permettent pas d'évaluer les résultats des contrôles de police. Les techniques utilisées pour dépister les automobilistes conduisant sous l'influence de l'alcool diffèrent. Les pays qui mettent davantage l'accent sur la prévention que sur la détection affirment obtenir ainsi les meilleurs résultats.
- En général, la plupart des pays dispensent toutes sortes de programmes éducatifs et d'information.
- Ce n'est que dans quelques pays qu'un système "récompensant" les automobilistes restant sobres est employé.
- La plupart des pays considèrent comme structurel le problème social de l'alcool au volant du fait que les personnes qui conduisent sans l'emprise de l'alcool sont très souvent des récidivistes.
- Quelques pays connaissent des problèmes structurels de nature culturelle dans la lutte contre l'alcool au volant, dans la mesure où la consommation d'alcool est considérée comme normale par la société.
- Les développements récents caractérisés par la combinaison de la conduite sous l'influence de l'alcool et la prise de drogues ou de médicaments ajoutent un élément très important au problème de l'alcool au volant. En pratique, les symptômes se ressemblent mais leurs effets sont différents. Il convient de faire une différenciation fondamentale entre les drogues et médicaments licites et les drogues illicites.
- Bien que la conduite sous l'influence de certains médicaments ou de drogues soit déconseillée ou illégale dans la plupart des pays Membres de la CEMT ayant répondu au questionnaire, aucun pays (ou presque) n'a de structure permettant de collecter des statistiques sur ce sujet. Dans la plupart des pays, les résultats des recherches scientifiques en ce domaine sont encore très rudimentaires.