



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS  
CONSEIL DES MINISTRES**

**Conseil des Ministres**

**TRANSPORT ROUTIER**

**RECOMMANDATIONS CLES DE LA CEMT SUR LA SECURITE ROUTIERE**

*Le présent document, soumis pour information, a figuré à titre de document de référence au point 4 "Transport routier" de l'ordre du jour provisoire de la session de Bucarest.*

*Ce document rassemble les Résolutions et Recommandations antérieures adoptées par les Ministres sur ce thème, constituant ainsi "l'acquis CEMT" en sécurité routière.*

*A partir de cet ensemble de recommandations, il a été convenu d'entreprendre la seconde étape de l'exercice, à savoir examiner comment elles ont été mises en oeuvre, au niveau de chaque pays Membre.*

**JT00127568**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine  
Complete document available on OLIS in its original format

**Ensemble de Recommandations sur la sécurité routière**

	Page
<i>Résolution n° 37</i> concernant la formation des conducteurs [CEMT/CM(78)17].....	3
<i>Résolution n° 38</i> relative à la ceinture de sécurité [CEMT/CM(78)18].....	6
<i>Résolution n° 40</i> concernant les mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit [CM(79)8] .....	9
<i>Résolution n° 45</i> sur les mesures visant à améliorer le secourisme dans la circulation routière [CM(83)20] .....	12
<i>Résolution n° 48</i> sur les moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière [CM(86)16] .....	14
<i>Résolution n° 54</i> 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 [CM(88)29] .....	16
<i>Résolution n° 56</i> sur la publicité nuisible à la sécurité routière [CM(89)37] .....	18
<i>Résolution n° 92/3</i> sur les politiques décentralisées de sécurité routière [CEMT/CM(92)4/REV] .....	20
<i>Résolution n° 93/4</i> sur la sécurité des poids lourds en circulation routière [CEMT/CM(93)4/FINAL] .....	22
<i>Résolution n° 93/5</i> sur le rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation [CEMT/CM(93)5/FINAL] .....	24
<i>Résolution n° 94/1</i> sur la conduite automobile par mauvaise visibilité liée aux conditions atmosphériques [CEMT/CM(94)4] .....	26
<i>Recommandations/conclusions</i> sur la modération des vitesses [CEMT/CM(96)1/FINAL] .....	28
<i>Résolution n° 97/5</i> sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11] .....	32
<i>Recommandation</i> sur les usagers de la route vulnérables : les piétons [CEMT/CM(98)19/FINAL] .....	34
<i>Résolution n° 99/5</i> sur les usagers de la route vulnérables : les cyclomotoristes et les motocyclistes [CEMT/CM(99)17/FINAL] .....	39
<i>Résolution n° 99/4</i> sur la communication en sécurité routière [CEMT/CM(99)16/FINAL] .....	42

**RÉSOLUTION N° 37  
CONCERNANT LA FORMATION DES CONDUCTEURS**

[CM(78)17]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Bruxelles les 31 mai et 1er juin 1978,

**VU** le rapport du Comité des Suppléants concernant la formation des conducteurs ;

**SE RÉFÉRANT** aux rapports établis par les Groupes S 8, S 10 et S 13 de Recherche Routière de l'OCDE portant respectivement sur :

- les accidents des jeunes conducteurs (mars 1975) ;
- la formation des conducteurs (mars 1976) ;
- la prévention des accidents impliquant les usagers des véhicules à deux roues (août 1977) ;

**TENANT COMPTE** de l'Accord conclu dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (1er avril 1975) ;

**CONSIDÉRANT :**

- que la formation théorique et pratique des conducteurs doit constituer un élément essentiel de toute politique de sécurité routière ;
- que l'analyse des accidents de la route survenus dans les pays Membres met en évidence que les jeunes conducteurs débutants - à savoir les conducteurs âgés de moins de 25 ans et ayant obtenu leur permis depuis moins de 3 ans - sont impliqués dans ces accidents d'une manière disproportionnée par rapport aux autres conducteurs avec un taux d'accidents qui est, suivant les pays, de 2 à 4 fois plus élevé que le taux moyen ; que ce groupe représente en général dans les pays Membres 85 pour cent de l'ensemble des conducteurs débutants ;
- que ce taux d'accident élevé est la conséquence de la combinaison de l'inexpérience et du goût du risque inhérent à la jeunesse ;
- qu'à cet égard une analyse plus détaillée met en évidence des types d'accidents très caractéristiques des jeunes conducteurs débutants tels que les sorties de chaussées ou les collisions survenant lors de manœuvres de dépassement ;

**CONSIDÉRANT ÉGALEMENT :**

- que la formation actuellement dispensée aux futurs conducteurs se propose davantage de les préparer aux épreuves de l'examen du permis de conduire que de leur enseigner sur les plans théorique et pratique les éléments d'une conduite réellement sûre ; que par ailleurs l'examen du permis de conduire actuel n'intègre pas de manière satisfaisante la sécurité routière dans ses épreuves ;
- qu'actuellement la délivrance du permis de conduire est considérée à tort comme sanctionnant la fin de la formation à une conduite sûre en se confrontant aux divers aspects de la circulation routière ;

- qu'il convient en outre de se préoccuper des conditions dans lesquelles un conducteur sanctionné pour faute grave de conduite peut à nouveau être autorisé à reprendre la responsabilité d'un véhicule ;

**ESTIME :**

- que la formation des conducteurs et l'examen du permis de conduire doivent se proposer de réduire au maximum la période particulièrement dangereuse qui suit l'obtention du permis de conduire ;
- que la formation des conducteurs doit être globale et, pour devenir efficace, se développer de manière large en apprenant les risques de la circulation et les comportements aptes à les éviter aux différentes catégories d'usagers de la route ;

**RECOMMANDE** aux pays Membres de la CEMT

**1. En ce qui concerne la formation des futurs conducteurs**

- a) d'affirmer que la finalité première de la formation dispensée aux futurs conducteurs doit être la sécurité ; que cette formation doit donc, en plus de l'apprentissage de la technique de conduite et de la connaissance formelle du code de la route, chercher avant tout à inculquer aux futurs conducteurs un état d'esprit et un comportement leur permettant de participer à la circulation routière en condition de sécurité maximale ;
- b) de revoir en conséquence le contenu de l'enseignement, souvent trop orienté vers la seule réussite à l'examen du permis de conduire ;
- c) d'intégrer dans la formation théorique et pratique des conducteurs l'enseignement des principaux risques rencontrés dans la circulation par les différents types d'usagers de la route, ainsi que les comportements nécessaires tout d'abord pour éviter d'y donner prise, ensuite pour les surmonter lorsqu'ils surgissent ;
- d) de rendre également le conducteur apte, par une formation pratique appropriée, à conduire, le moment venu, un véhicule à moteur sur des grands axes routiers et si possible de nuit ou dans conditions de visibilité restreinte ;
- e) de concevoir l'enseignement de la conduite et l'examen du permis de conduire comme un "tout" destiné à répondre, d'une manière efficace, aux objectifs de sécurité routière précédemment énoncés ;
- f) de perfectionner les méthodes actuelles d'enseignement de la conduite ; à cet effet de promouvoir l'apprentissage des manœuvres élémentaires et des risques sur des circuits spécialisés hors voies publiques ; de favoriser l'utilisation plus large de méthodes audiovisuelles ;
- g) d'expérimenter et de développer, à côté de l'enseignement traditionnel par leçons séparées, de nouvelles méthodes de formation, et notamment celles qui prennent la forme de stages continus disposant de moyens pédagogiques et matériels modernes ;

**2. En ce qui concerne l'enseignement en matière de sécurité routière dans les écoles**

- de promouvoir l'enseignement de la sécurité routière à l'école tel qu'il a été préconisé par la 2ème Conférence mixte CEMT/Conseil de l'Europe de 1971 ;
- à cet égard, de familiariser l'enfant dès l'âge préscolaire avec les notions élémentaires de la circulation routière ; d'inculquer aux enfants progressivement les comportements à respecter sur la voie publique en tant que piétons et conducteurs de deux roues légers ; de mettre en œuvre dans l'enseignement secondaire une initiation à la circulation des véhicules à moteur qui tiendrait particulièrement compte des conditions d'utilisation des véhicules à deux roues motorisés ;

**3. En ce qui concerne la formation des conducteurs après l'obtention du permis de conduire**

- d'offrir aux conducteurs débutants des cours de perfectionnement aptes à corriger les fautes de comportement les plus dangereuses ;
- d'étendre progressivement cette offre à l'ensemble des conducteurs en vue de leur permettre de se recycler périodiquement de manière efficace ;
- d'envisager pour les conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure de retrait de permis pour raison grave notamment un cours de perfectionnement obligatoire permettant de vérifier leurs aptitudes à conduire de manière sûre avant restitution du permis de conduite ; d'examiner les possibilités de formations complémentaires spéciales pour les types de fautes graves les plus courantes, et notamment la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de drogues ;

**4. En ce qui concerne les enseignements de la conduite et les examinateurs du permis de conduire**

- de donner une formation approfondie de sécurité routière aux enseignants de la conduite et aux examinateurs ;
- de prévoir des formations de recyclage, sous forme de séminaires ou stages, pour le personnel de ces professions actuellement en service ;
- d'envisager l'harmonisation progressive au niveau européen des formations dispensées au personnel des professions en cause ;

**RECOMMANDE** en outre et de façon plus générale aux pays Membres :

- de mettre en place progressivement un système global et cohérent de formation du conducteur, depuis l'école maternelle jusqu'à l'obtention du permis de conduire et même au delà, dont la principale finalité serait d'obtenir, de façon durable et en profondeur, un comportement des usagers de la route conforme aux exigences de sécurité dans les conditions de la circulation moderne ;

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

**RÉSOLUTION N° 38  
RELATIVE À LA CEINTURE DE SÉCURITÉ**

[CM(78)18]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni les 31 mai et 1er juin 1978, à Bruxelles,

**VU** le rapport du Comité des Suppléants sur les effets du port obligatoire de la ceinture de sécurité ;

**SE RÉFÉRANT** à la Résolution n° 28 du 14 juin 1973 sur le problème des ceintures de sécurité ;

**CONSIDÉRANT :**

- que la quasi-totalité des pays de la CEMT reconnaît l'efficacité, maintenant incontestable, de la ceinture de sécurité ;
- que des mesures d'obligation de port de la ceinture ont été prises dans 14 pays Membres à la suite de la Résolution n° 28 ;
- que ces décisions ont permis de contribuer de manière significative aux diminutions du nombre de tués et blessés constatées ces dernières années dans la plupart des pays Membres ;
- que le port obligatoire de la ceinture est une des mesures de sécurité routière ayant le meilleur rapport coût-efficacité ;
- qu'aucun pays Membre de la CEMT ne semble connaître d'obstacle constitutionnel à la prise de réglementations relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ;
- que les ceintures 3 points, à enrouleur automatique, reconnues actuellement comme les plus commodes, sont maintenant très répandues dans de nombreux pays Membres ;
- que les différentes études entreprises dans plusieurs pays Membres ont permis d'établir que le port correct de la ceinture de sécurité divise au moins par deux le risque d'être tué par les occupants de véhicules automobiles en cas d'accident et diminue par ailleurs de manière très sensible la gravité des blessures encourues ;
- que les études mentionnées ont conduit à la conclusion que d'autre part le risque d'être tué ou blessé augmente sensiblement lorsque les vitesses d'impact au moment du choc sont élevées ;
- qu'il n'y a pas de doute qu'avec des impacts à des vitesses très élevées, même le port de la ceinture de sécurité ne peut pas assurer une protection efficace des occupants des véhicules automobiles et que par conséquent
  - il est essentiel d'éviter que les vitesses pratiquées soient très élevées ;
  - le port obligatoire de la ceinture et les limitations générales des vitesses constituent des mesures complémentaires pour l'amélioration de la sécurité routière ;
- que les contre-indications médicales au port de la ceinture sont exceptionnelles ;

- que les mesures d'obligation de port n'ont permis d'obtenir des taux d'utilisation généralisée que lorsqu'ils s'accompagnaient de contrôles par les forces de police d'un niveau suffisant et assortis pour les contrevenants de sanctions limitées mais rapides ;
- que les mesures moins contraignantes, qui se limitent seulement à recommander le port de la ceinture, ne permettent pas de dépasser un taux d'utilisation qui se situe en général dans une fourchette de 20 à 30 pour cent, malgré d'intenses campagnes d'information et de propagande ; que ce taux, en général, baisse assez rapidement après la fin de ces campagnes ; que certains dispositifs destinés à inciter au port de la ceinture (par exemple rappels sonores et lumineux sur les véhicules) peuvent être utiles mais ne doivent être considérés que comme complémentaires des réglementations d'obligation de port ; que le montage en série de certains systèmes de secours permettant le débouclage rapide et instantané de la ceinture après accident en cas de détérioration du système normal d'ouverture pourrait sécuriser psychologiquement les automobilistes et ainsi vaincre les dernières réticences au port de cet équipement ;
- que dans certains pays, les compagnies d'assurance et les tribunaux prennent en considération dans les indemnités consécutives aux accidents le fait que les occupants de véhicules automobiles portaient ou ne portaient pas la ceinture de sécurité ;

**ESTIME** qu'il convient de fixer comme objectif à la politique suivie en ce domaine par chaque pays que, dans des délais convenables, tous les occupants de véhicules automobiles - à l'exception de ceux des transports en commun et de cas spéciaux ou particuliers relativement limités - soient protégés d'une ceinture de sécurité ;

**RECOMMANDE** aux pays Membres de la CEMT :

1. de poursuivre la prise de réglementation concernant l'équipement des véhicules neufs en ceinture de sécurité, de préférence à 3 points d'ancrage aux places où l'implantation de ce type est techniquement possible ; et notamment de les étendre progressivement :
  - aux places arrière des véhicules de tourisme<sup>1</sup>
  - aux véhicules utilitaires de faible tonnage,
  - dans une phase ultérieure aux autres catégories de véhicules utilitaires ;
2. de promouvoir le montage de ceintures de sécurité 3 points à enrouleur automatique plus commodes d'emploi et donc mieux acceptées ;
3. de baser leurs actions nationales sur le principe de l'obligation de port de la ceinture<sup>1</sup> qui permet d'atteindre des taux d'utilisation très supérieurs à ceux obtenus par la simple recommandation de port même lorsque celle-ci s'accompagne d'intenses campagnes d'information et de propagande ;
4. de considérer que l'obligation du port de la ceinture de sécurité doit concerner les occupants des véhicules automobiles aussi bien à l'intérieur des agglomérations qu'à l'extérieur de celles-ci ;

---

<sup>1</sup> La délégation italienne a fait une réserve sur ce point.

5. de faire contrôler efficacement le port de la ceinture par les forces de police et de prévoir, si possible des sanctions limitées mais rapides pour les contrevenants ;
6. de poursuivre des campagnes d'information et de propagande en faveur de l'utilisation de la ceinture de sécurité même lorsque des mesures d'obligation de port ont été prises ; de renouveler ces campagnes notamment lorsque le taux de port diminue de manière significative ; d'informer les futurs utilisateurs de véhicules automobiles de l'intérêt du port de la ceinture à travers l'enseignement de la sécurité routière dispensé en milieu scolaire et dans les auto-écoles ;
7. de prévoir l'obligation de port de la ceinture pour toutes les personnes dont l'âge, la taille et la condition physique le permet ; de prévoir le transport des enfants qui ne peuvent être ceinturés, à l'arrière des véhicules, sauf s'ils peuvent bénéficier aux places avant d'équipements spéciaux de sécurité adaptés à leur cas ;
8. de promouvoir l'équipement des véhicules neufs avec des systèmes de rappel sonores ou lumineux en cas de non bouclage de la ceinture, ainsi que - dès que l'évolution de la technique le permettra - avec des dispositifs de secours homologués permettant le débouclage rapide après accident en cas de détérioration du système normal d'ouverture-fermeture ;
9. de faire adopter le plus rapidement possible au niveau national les décisions relatives à l'uniformisation des normes techniques prises dans les organisations internationales compétentes et tout particulièrement celles concernant les systèmes d'ouverture-fermeture ; de poursuivre les études et recherches en vue d'améliorer l'efficacité et la fiabilité des ceintures actuelles, ainsi que de tout système permettant de mieux adapter la ceinture à la taille de l'utilisateur tout en visant progressivement à une uniformisation de leurs caractéristiques sur le plan international ;

**CHARGE** le Comité des Suppléants de suivre l'application des mesures recommandées dans la présente Résolution et d'en étudier les effets.



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

[CM(79)8]

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

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

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

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

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

**CONSIDÉRANT** en particulier que :

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

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

*facteurs externes* qui sont caractérisés par :

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

*facteurs liés à la circulation tels que :*

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

*facteurs liés au comportement tels que :*

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

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

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

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

**1. Mesures visant à réduire les impacts des facteurs externes**

- lors de la construction de nouvelles routes ou de l'amélioration du réseau existant :
  - mettre en place des installations de guidage routier telles que les marquages et les balisages (avec utilisation de matériaux visibles de nuit même par temps de pluie), des panneaux de signalisation rétroréfléchissants ou lumineux ;
  - accorder la plus grande attention aux caractéristiques nocturnes des routes telles que le choix de revêtements, l'éclairage public particulièrement en zone urbaine au droit des passages pour piétons, sur les voies urbaines à grande circulation, dans certains carrefours ruraux et en tous autres points dangereux ;
- créer dans toute la mesure du possible des pistes ou des voies réservées aux bicyclettes et aux cyclomoteurs, et les prévoir dès la conception des infrastructures de transport ;
- encourager les piétons et les utilisateurs de véhicules à deux roues à se rendre visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réfléchissants ;
- prescrire, en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne sur la Circulation Routière, aux piétons de marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne et lorsque cette réglementation est déjà édictée, veiller à ce qu'elle soit respectée ;

- pour les bicyclettes et les cyclomoteurs, encourager l'équipement de dispositifs ayant pour objet d'améliorer la visibilité latérale (pneus rétroréfléchissants ; autres dispositifs) ainsi que la visibilité par l'arrière et par l'avant ;
- exiger un réglage convenable des feux de croisement, en assurer le contrôle à intervalle régulier, et exiger la propreté de l'ensemble des feux ;
- accélérer les travaux menés sur le plan international qui se rapportent à l'intérêt éventuel de l'utilisation des feux de croisement en agglomération.

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

- envisager la possibilité d'accroître le contrôle des conducteurs sous l'effet de l'alcool, par exemple grâce à des larges programmes de dépistage effectués sur les routes ;
- s'attacher à ce que soit correctement observée la réglementation des vitesses lors des déplacements nocturnes, par exemple, à l'aide d'une surveillance des vitesses partout où des vitesses excessives sont couramment relevées ;
- inclure dans les formations existantes des usagers de la route, qu'ils soient piétons ou conducteurs, les notions relatives aux accidents de nuit :
  - à l'école,
  - au niveau de l'enseignement de la conduite, par une information approfondie sur les dangers inhérents à la circulation de nuit et des leçons données en situation de conduite de nuit,
  - enfin, par des campagnes d'information centrées sur les thèmes appropriés, et notamment sur l'intérêt des conducteurs de faire vérifier, de temps en temps, leur vue du fait de la correspondance de certains défauts de la vision et de certaines conditions de l'éclairage.

**RÉSOLUTION N° 45  
SUR LES MESURES VISANT À AMÉLIORER  
LE SECOURISME DANS LA CIRCULATION ROUTIÈRE**

[CM(83)20]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, le 24 novembre 1983,

**VU** le rapport sur le secourisme dans la circulation routière ;

**PERSUADÉ** qu'une amélioration qualitative et quantitative du secourisme dans la circulation routière contribuerait à augmenter les chances de survie des victimes d'accidents et réduirait la gravité de leurs blessures ;

**CONSTATANT :**

- que la plupart des pays membres ont mis en place, ces dernières années, un système de secourisme bien développé, qu'il conviendrait toutefois de perfectionner continuellement à la lumière des connaissances nouvelles et de l'évolution technologique ;
- qu'une formation intensifiée de tous les usagers de la route permettrait d'améliorer l'efficacité du secourisme ;
- toutefois qu'une formation de courte durée s'oublie rapidement, de sorte qu'il conviendrait de rafraîchir les connaissances par une répétition périodique des cours ;
- que les conducteurs professionnels du secteur privé ou du secteur public, les agents de la police et des services de lutte contre l'incendie devraient recevoir une formation de secourisme étendue en raison même de la fonction qu'ils exercent ;
- qu'il n'est guère possible de porter secours aux victimes sans disposer du matériel indispensable à cet effet ;
- que l'effectif du personnel paramédical affecté aux premiers secours est jugé insuffisant par plusieurs pays et que sa formation diffère souvent selon les régions ou les municipalités ;
- que l'organisation et l'efficacité du secourisme dans les régions rurales sont souvent moins bonnes que dans les agglomérations ;
- que la mise au point d'une documentation uniforme sur le plan national favoriserait la coordination des actions en matière de secourisme et permettrait de déceler les insuffisances dans ce domaine ;

**RECOMMANDE** aux pays Membres de la CEMT :

1. d'appuyer et d'encourager la mise en œuvre de mesures visant à améliorer le secourisme dans la circulation routière ;
2. d'encourager l'acquisition des connaissances en matière d'assistance immédiate ou de premiers secours chez tous les usagers de la route et d'assurer que ces connaissances soient régulièrement rafraîchies ;
3. d'encourager les conducteurs professionnels, les agents de la police et des services de lutte contre l'incendie à suivre une formation de secouriste plus approfondie et d'envisager le cas échéant, la possibilité de leur offrir une telle formation ;
4. de faire en sorte que tous les véhicules à moteur, à l'exclusion des deux roues, soient équipés d'une trousse de secours ayant un contenu minimum, qu'il conviendrait de compléter dûment lorsqu'il s'agit des conducteurs visés à l'alinéa précédent ;
5. d'augmenter, le cas échéant, les effectifs du personnel paramédical et de normaliser sa formation professionnelle ;
6. d'améliorer, lorsque c'est nécessaire, l'efficacité du secourisme, notamment par une meilleure organisation de ce système dans les zones rurales et par la mise en place d'un numéro unique pour des appels d'urgence ;
7. d'adopter une documentation nationale uniforme dans le domaine du secourisme ;

**CHARGE** le Comité des Suppléants de poursuivre ses efforts visant à l'amélioration du secourisme, d'utiliser les connaissances des autres organisations internationales compétentes en la matière et de soutenir, si nécessaire, la coopération entre les pays Membres dans le domaine du secourisme.

**RÉSOLUTION N° 48 SUR LES MOYENS D'INFLÉCHIR LES  
COMPOTEMENTS 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 manœuvres 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 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'à 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.

**RÉSOLUTION N° 54  
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**

[CM(88)29]

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

**SE RÉFÉRANT À :**

- 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 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 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.

**RESOLUTION N° 56 SUR LA PUBLICITE NUISIBLE  
A LA SECURITE ROUTIERE**

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

**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'Etat 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 Etats de poursuivre et d'intensifier la lutte contre les accidents de la route, et notamment :

- de se fixer un objectif, défini de manière quantitative et 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 œuvre 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.

**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 CEMT/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. A 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. A harmoniser les bases de données statistiques d'accident, pour rendre possible une comparaison au niveau international.

**Formation du conducteur**

3. A 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. A 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. A harmoniser les conditions d'accès à la profession, tant en ce qui concerne la formation préalable que la délivrance du permis de conduire.
6. A 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. A 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. A 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. A 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. A 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. A 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. A harmoniser les critères de restriction de circulation des poids lourds et limiter les dérogations.
13. A envisager l'harmonisation des règles de comportement, ainsi que les temps de conduite et de repos sur la base de définitions communes.<sup>1</sup>

### **Contrôles et sanctions**

14. A 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. A étendre la responsabilité au donneur d'ordre en cas d'infraction constatée.
16. A développer l'entraide judiciaire et renforcer la coopération entre Etats, 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. A favoriser un environnement de sécurité routière dans les entreprises, avec la participation des organisations et des fédérations professionnelles.
19. A promouvoir toute campagne ou action de prévention destinée plus particulièrement aux poids lourds.

**CHARGE LE COMITÉ DES SUPPLÉANTS** de veiller à la mise en œuvre de cette résolution et de rapporter, en temps opportun, sur son application.

---

<sup>1</sup> 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.

## **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 dûs 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 éprouves 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 imprimé 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 Economique 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 œuvre 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 œuvre 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.

---

<sup>1</sup> Les délégations de l'Allemagne, du Danemark, de l'Irlande, de l'Italie et du Royaume-Uni ont émis une réserve sur ce taux.

**RÉSOLUTION N° 94/1 SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE PAR  
MAUVAISE VISIBILITÉ LIÉE AUX CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES**

[CEMT/CM(94)4]

Le Conseil des Ministres, réuni à Annecy, les 26 et 27 mai 1994,

**VU** le rapport sur "la conduite automobile par mauvaise visibilité liée aux conditions atmosphériques" ;

**RELEVANT** que la distance de visibilité est un facteur prépondérant pour la sécurité ;

**CONSTATANT** que cette distance de visibilité est fortement influencée par les mauvaises conditions météorologiques ;

**CONSIDÉRANT** que les accidents qui se produisent lors de mauvaises conditions atmosphériques, notamment par temps de brouillard, impliquent souvent un grand nombre de véhicules, et que ces accidents sont d'autant plus graves que la présence de véhicules lourds est importante ;

**PRENANT EN COMPTE** le fait que les accidents qui surviennent dans ces circonstances sont souvent dus à un comportement inadapté du conducteur ;

**REMARQUANT** que des aménagements techniques peuvent pallier, dans une certaine mesure, les insuffisances de visibilité ;

**CONSIDÉRANT** qu'une harmonisation des règles de conduite, dans des circonstances analogues, est de nature à faciliter leur connaissance et par conséquent leur respect par les usagers ;

**RECOMMANDE** aux différents Etats membres de la CEMT de :

- prendre les mesures permettant d'obtenir un comportement des conducteurs adapté aux mauvaises conditions atmosphériques. Ces mesures pourraient consister, par exemple, en :
  - l'introduction de limitations de vitesse à des seuils fixés en relation avec la distance de visibilité ;
  - l'interdiction de dépassement pour certaines catégories de véhicules ;
- veiller à ce que la conduite à tenir dans ces circonstances particulières soit enseignée aussi bien lors de la formation initiale que dans l'apprentissage professionnel ou le recyclage des conducteurs ;
- prévoir des moyens visuels permettant au conducteur d'évaluer les distances de visibilité, comme par exemple les balises, les plots et le marquage routier ;

- signaler, voire aménager les zones où la perte de visibilité est particulièrement fréquente et importante en raison de conditions atmosphériques défavorables ;
- veiller à ce que les indications données aux usagers par la signalisation, notamment de direction, soient efficaces ;
- dispenser une information adéquate aux usagers sur les conditions de trafic et les règles de prudence à observer, en développant les moyens d'informations en temps réel, entre autres, par la signalisation à messages variables et les fréquences radio ;
- généraliser l'équipement des véhicules en feux de brouillard arrière, en veillant particulièrement à ce que ceux-ci ne puissent pas être confondus avec les feux-stop et en spécifiant les conditions précises d'utilisation et saisir les instances compétentes, notamment le CEE/ONU ;
- promouvoir les équipements à bord des véhicules garantissant des conditions optimales et efficaces de visibilité (désembuage et dégivrage des vitres, essuie-glaces performants...) ;
- intensifier les campagnes d'information sur les règles de prudence à observer par l'ensemble des usagers de la route, notamment par et à l'égard des usagers les plus vulnérables ;
- poursuivre les recherches et développer la coopération internationale, en particulier sur :
  - le phénomène de perte de visibilité ;
  - les revêtements drainants ;
  - les aides à la conduite par l'utilisation des nouvelles technologies ;
  - la transmission de l'information routière à bord des véhicules ;
  - les détecteurs de brouillard et les dispositifs d'alerte ;
- développer des appareils de contrôle permettant de constater les infractions en toutes circonstances ;
- veiller à ce que les mesures générales qu'ils pourront adopter, s'inscrivent dans une perspective d'harmonisation sur le plan européen.

**CHARGE LE COMITÉ DES SUPPLÉANTS** de veiller à la diffusion du rapport et des recommandations qui ont été prises auprès de l'ensemble des ministères compétents et organisations concernées et de suivre les développements qui auront été donnés sur ce sujet dans les différents pays membres de la Conférence.

## RECOMMANDATIONS/CONCLUSIONS SUR LA MODERATION DES VITESSES

[CEMT/CM(96)1/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Budapest les 29 et 30 mai 1996,

### CONSIDÉRANT :

- le rôle indéniable de la vitesse excessive ou inadaptée dans les accidents de la route et dans leur gravité,
- l'impact positif sur la sécurité routière enregistré lors de l'introduction des limites générales de vitesse, ou lors de l'abaissement de ces limites et a contrario, l'impact négatif constaté lors du relèvement de ces vitesses, lorsque des mesures d'accompagnement efficaces ne sont pas prises,

### CONSTATANT :

- l'hétérogénéité des réglementations en vigueur dans les pays d'Europe, notamment en matière de limitations générales de vitesse, ceci ayant pour effet pour les usagers de la route en circulation internationale une certaine confusion et un doute sur la crédibilité des réglementations existantes, ce qui nuit à la sécurité routière ;

### RAPPELANT :

- la part primordiale du comportement humain sur la sécurité routière,
- l'existence de moyens divers et complémentaires que sont l'éducation, la formation, la réglementation, le contrôle et les sanctions, permettant de modifier ce comportement vers une attitude plus sûre et plus respectueuse des réglementations et des autres usagers,
- la nécessité d'agir à la fois sur le véhicule, sur l'infrastructure, et sur le conducteur pour aboutir à une conduite apaisée et à des vitesses modérées,

**RAPPELANT** les recommandations diverses adoptées dans le passé par le Conseil des Ministres de la CEMT,

### RECOMMANDE :

- d'introduire des limites générales de vitesse sur tous les réseaux et pour toutes les catégories de véhicules, à un niveau à la fois compatible avec les exigences de sécurité et de protection de l'environnement, et crédible pour l'utilisateur<sup>1</sup>,
- de favoriser l'harmonisation au niveau européen<sup>2</sup>, des limites générales de vitesse sur des réseaux homogènes, présentant des caractéristiques physiques, des aménagements et des

---

<sup>1</sup> La délégation allemande émet une réserve sous ce point.

<sup>2</sup> Les délégations du Danemark, de Grèce, de Norvège et du Royaume-Uni émettent une réserve sous ce point.

conditions de trafic similaires et ayant des fonctions semblables, afin d'assurer une meilleure sécurité sur la route. A cet effet, il conviendra d'étudier la valeur d'une limitation générale de vitesse harmonisée, et pour cela, de prendre comme référence :

- 50 km/h en milieu urbain<sup>1</sup>,
- 120 km/h sur les autoroutes<sup>2</sup> ;

ces valeurs correspondent à la moyenne des limites actuellement en vigueur. Elles n'excluent pas la possibilité d'introduire des limitations plus faibles lorsque les circonstances l'exigent, qu'elles soient géographiques, climatiques ou techniques ou de les maintenir lorsqu'elles sont déjà en vigueur ;

## **RECOMMANDÉ DE :**

### **sur le réseau routier**

- procéder à une hiérarchisation du réseau routier tenant compte des caractéristiques géométriques des fonctions assurées : transit, desserte locale, etc.
- adapter les niveaux des limites de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d'autres plus vulnérables, afin d'assurer une mixité plus sûre du trafic,
- prévoir dans la réglementation et développer par des aménagements spécifiques les zones à vitesse réduite, par exemple les zones 30 dans les quartiers d'habitation ou les zones résidentielles,
- sur les routes assurant principalement une fonction de transit, en agglomération, prévoir dans la réglementation la possibilité d'introduire des limitations de vitesse plus élevées,
- assurer la cohérence entre l'infrastructure et le comportement de l'utilisateur, notamment la vitesse que le conducteur doit respecter, par des aménagements particuliers, marquant le changement d'environnement ou de fonction de la voirie, notamment aux entrées d'agglomération,

### **en matière d'information du conducteur**

- promouvoir la gestion du trafic et développer les moyens d'information du conducteur par la télématique notamment, pour le guider et l'inciter à adopter un comportement adapté aux circonstances,
- développer les systèmes de panneaux à messages variables permettant de modifier les limitations de vitesse en fonction des conditions de trafic et des conditions météorologiques,

### **à bord des véhicules**

- veiller à ce que les techniques développées à bord des véhicules soient compatibles en matière d'ergonomie avec les objectifs de sécurité,

---

<sup>1</sup> La délégation de Norvège émet une réserve sous ce point.

<sup>2</sup> La délégation allemande émet une réserve sous ce point.

- généraliser l'introduction par construction des dispositifs limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds et les véhicules de transport en commun,
- étudier l'opportunité et la faisabilité de développer des dispositifs analogues sur d'autres catégories de véhicules,
- promouvoir l'utilisation de régulateurs de vitesse volontaires<sup>1</sup>,

#### **en matière de formation du conducteur**

- intégrer dans la formation initiale du conducteur par des méthodes pédagogiques et psychologiques adaptées le sens des responsabilités pour une conduite plus respectueuse de la réglementation et des autres usagers de la route, notamment en matière de vitesse,
- assurer la formation nécessaire des moniteurs d'auto-école et des inspecteurs du permis de conduire qui auront les uns à former, les autres à contrôler les aptitudes et les comportements du conducteur,
- développer l'accès progressif à la conduite des jeunes conducteurs, par l'application de modalités favorisant l'acquisition d'expérience ou assurant un suivi du conducteur novice<sup>2</sup>,
- promouvoir la formation continue du conducteur par le suivi de stages de perfectionnement adaptés, au cours desquels une réflexion approfondie sur le comportement sera menée,

#### **en matière de communication**

- intensifier les campagnes de communication sur la sécurité routière axées en particulier sur les comportements, notamment ceux liés à la vitesse,
- prendre des mesures, notamment auprès des constructeurs automobiles, pour écarter la publicité mettant en valeur les performances du véhicule relatives à la vitesse, et les messages incompatibles avec les exigences de sécurité,

#### **en matière de contrôle et de sanction**

- effectuer les contrôles routiers, notamment sur la vitesse, en nombre suffisant pour assurer un rôle préventif et créer le sentiment de pouvoir être contrôlé en permanence,
- accroître l'efficacité des contrôles :
  - en développant des matériels et des modes opératoires simples d'utilisation afin d'améliorer la performance des contrôles et d'assurer leur valeur probante,
  - en supprimant toute possibilité pour le conducteur fautif de se soustraire aux poursuites,
  - en interdisant l'usage de dispositifs permettant de détecter la présence des appareils de contrôle,

---

<sup>1</sup> La délégation grecque émet une réserve sous ce point.

<sup>2</sup> La délégation danoise émet une réserve sous ce point.

- développer la fonction pédagogique des sanctions, par exemple,
  - en favorisant la progressivité de leur sévérité en fonction de l'importance de l'infraction, notamment de la valeur du dépassement de la vitesse limite,
  - en réduisant au maximum le délai entre la commission de l'infraction et la prononciation de la peine,
  - en développant les sanctions alternatives, comme, par exemple, des stages en hôpitaux,
- favoriser le développement de cours de recyclage pour les récidivistes, adaptés aux comportements infractionnistes.
- développer la coopération judiciaire entre les Etats pour la poursuite des infractions les plus graves,

**CHARGE** le Comité des Suppléants de veiller à l'application de ces recommandations et en particulier à l'étude des possibilités de limitations générales de vitesse harmonisées en vue d'améliorer la sécurité routière et, sur les bases préconisées, de faire rapport, en temps utile, sur des propositions plus concrètes en la matière.

## RESOLUTION No. 97/5 SUR LES CYCLISTES

[CEMT/CM(97)11]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997,

VU le rapport sur la sécurité des cyclistes [document CEMT/CM(97)12] ;

### CONSTATANT,

- que, quoique l'usage de la bicyclette soit déjà bien répandu dans certains pays d'Europe, le cyclisme connaît aujourd'hui un nouvel essor dans beaucoup de pays Membres de la CEMT,
- que de nombreux pays développent des politiques d'incitation à l'usage de la bicyclette, notamment parce que ce mode de locomotion est peu encombrant et respectueux de l'environnement et qu'il offre une alternative aux autres modes de transport, en particulier en site urbain,
- que les cyclistes paient un lourd tribut aux accidents de la circulation routière, particulièrement en raison de leur vulnérabilité ;

**CONVAINCU** que toute politique d'incitation à l'usage de la bicyclette doit impérativement être accompagnée d'une véritable politique cohérente et efficace de sécurité ;

**RESOLU** à prendre toutes les mesures nécessaires pour accroître la sécurité des cyclistes et favoriser un comportement convivial entre tous les usagers de la route ;

**ESTIMANT** que ces mesures doivent porter à la fois sur :

- les aspects réglementaires,
- l'organisation de la circulation,
- l'infrastructure et sa cohérence avec les règles de circulation et de signalisation,
- les aspects techniques liés aux véhicules,
- la formation et le comportement des cyclistes et des autres usagers de la route ;

**RECOMMANDE** d'approfondir la connaissance des besoins des utilisateurs de bicyclettes et des dangers auxquels ils sont exposés afin de dégager les mesures de sécurité nécessaires, en particulier :

- s'agissant de l'*organisation de la circulation* :
  - de prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres modes de transport, les cyclistes dans l'élaboration des plans de déplacement et de circulation ;
- s'agissant de l'*aménagement des infrastructures routières* :
  - de garantir, là où cela est nécessaire, la continuité des pistes ou itinéraires cyclables, sans interruption, pour assurer la sécurité des cyclistes,
  - de porter une attention particulière à la création ou au réaménagement d'infrastructures destinées aux cyclistes. Pour cela, il convient de leur dédier certains itinéraires, en adoptant par exemple, des revêtements appropriés, des marquages et signalisations adéquates ;



d'assurer une protection efficace, notamment aux intersections, en favorisant l'implantation d'équipements spécifiques (feux décalés, "sas",....) ;

- s'agissant des *aspects techniques liés aux véhicules et des dispositifs de sécurité* :
  - d'adopter des normes de qualité applicables aux bicyclettes pour que seuls des véhicules et des dispositifs fiables puissent être mis sur le marché et utilisés ; ces normes peuvent, par exemple, concerner le cadre, les dispositifs d'éclairage, de freinage, les sièges pour enfants ou les dispositifs rétro-réfléchissants,
  - de prendre les mesures nécessaires pour obliger les cyclistes à utiliser de nuit et chaque fois que les conditions atmosphériques l'exigent, un dispositif d'éclairage fiable et efficace et à équiper leurs cycles de catadioptrés,
  - d'encourager les cyclistes à porter un casque qui réponde à des normes de sécurité ;
- s'agissant du *comportement* :
  - de réfléchir à l'opportunité d'introduire un âge minimum d'accès à l'utilisation de la bicyclette sur la route,
  - de dispenser aux enfants l'éducation nécessaire pour appréhender les dangers de la circulation lorsqu'ils utilisent une bicyclette, notamment par une connaissance minimale des règles,
  - de développer des stratégies destinées à améliorer le respect des règles de circulation, stratégies qui englobent à la fois la formation, la communication, l'éducation des usagers, les contrôles et les sanctions, selon des méthodes, en des lieux et sur des supports appropriés aux personnes que l'on veut sensibiliser,
  - d'impliquer dans la mise en œuvre de ces stratégies tous les partenaires concernés, notamment les parents, les milieux scolaires, les forces de police, les associations d'usagers de la route, les compagnies d'assurances,
  - d'encourager les cyclistes à être visibles dans la circulation, par exemple en portant des vêtements clairs ou rétro-réfléchissants,
  - d'inclure dans la formation des autres usagers de la route, notamment lors du passage du permis de conduire, une prise de conscience des problèmes spécifiques rencontrés par les cyclistes ;

**APPROUVE** les propositions d'amendements aux Conventions sur la Circulation et sur la Signalisation Routières des Nations Unies, selon les orientations formulées en Annexe 2 du rapport CEMT/CM(97)12 et décide de les transmettre aux organes compétents de la CEE/ONU pour la suite utile :

**CHARGE** le Comité des Suppléants d'assurer la diffusion du rapport et des recommandations qui viennent d'être adoptés auprès des instances directement impliquées dans leur mise en œuvre, de transmettre aux organes compétents de la CEE/ONU les propositions d'amendements aux Conventions sur la Circulation et la Signalisation Routières dont elle est dépositaire, et de veiller à l'application de cette Résolution.

## **RECOMMANDATION SUR LES USAGERS DE LA ROUTE VULNERABLES : LES PIETONS**

[CEMT/CM(98)19/FINAL]

Bien que le nombre de piétons, victimes d'accidents de la route ait diminué au cours de ces vingt dernières années dans des proportions souvent plus importantes qu'en ce qui concerne les autres catégories d'usagers, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui encore, dans de nombreux pays Membres de la CEMT, la part des piétons victimes d'accidents de la route reste importante. Il n'y a pas eu notamment d'amélioration sensible de la situation des personnes les plus exposées, les enfants, en particulier les plus jeunes, et les personnes âgées.

L'étude de la situation, telle qu'elle ressort du premier chapitre, a montré, entre autres, que la grande majorité (neuf dixièmes des victimes) des accidents dans lesquels sont impliqués des piétons surviennent en agglomération. Par contre, le risque pour un piéton d'être tué, s'il est victime d'un accident est 3 à 4 fois plus élevé hors agglomération. Les accidents de nuit et par mauvaises conditions atmosphériques sont particulièrement inquiétants parce qu'ils ont tendance à s'accroître et sont, de surcroît, encore peu étudiés.

La vitesse actuelle dans les zones urbaines, où coexistent la circulation des voitures et des piétons, est d'une importance vitale lorsqu'il s'agit de la sécurité routière de ces derniers. Tout d'abord, la vitesse a un fort impact sur la capacité des conducteurs à percevoir les piétons et à s'arrêter en cas de situation critique. Ensuite, la vitesse est un facteur déterminant de la gravité de l'accident lorsqu'un piéton est heurté par une voiture.

Le comportement humain joue un rôle déterminant dans les accidents dans lesquels les piétons sont impliqués : que ce soit le conducteur d'un véhicule motorisé qui doit prendre en compte les erreurs potentielles du piéton ou le piéton lui-même qui doit apprendre à composer avec les autres usagers de la route, mieux protégés et plus véloces.

Par ailleurs, au cours des dernières années, est apparu un changement dans la mentalité des usagers potentiels de la route : la civilisation des loisirs, favorisée par une diminution du temps de travail, a entraîné, chez les individus, une préoccupation plus grande de leur santé, et de ce fait un développement de la marche ; elle a également accentué le désir de mouvements de chacun et conduit les instances responsables à envisager une politique de déplacement qui prenne mieux en compte ce désir dans l'aménagement du territoire et l'implantation des infrastructures.

Face à cette situation, il est urgent que, tant sur le plan national que sur le plan international, les responsables, à tous niveaux, maintiennent dans leurs activités le souci d'assurer une meilleure sécurité du piéton dans la circulation, car il représente l'usager de la route le plus particulièrement vulnérable. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que la plupart des pays d'Europe sont confrontés aux problèmes posés par le vieillissement de leur population et que les risques constatés à présent ne peuvent que s'accroître à l'avenir, s'ils n'ont pas été anticipés dès maintenant.

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Copenhague, les 26 et 27 mai 1998,

VU le rapport sur la sécurité des piétons, reproduit dans le document CEMT/CM(98)17,

**TENANT COMPTE** des travaux poursuivis au sein des autres Organisations internationales sur ce sujet, notamment l'OCDE qui a, en 1996, publié les résultats d'une étude sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, au sein de son Programme de Coopération dans le domaine des Recherches en matière de Routes et de Transports Routiers,

**CONSCIENT :**

- que la sécurité des piétons est un problème sérieux qui nécessite une approche globale et cohérente et un changement profond des comportements en vue d'assurer une véritable convivialité entre les différents usagers de la route,
- que cette sécurité requiert l'assurance d'un droit à la mobilité qui prend en compte les handicaps dans la circulation et qui rencontre un aspect peu traité dans les transports, la santé,
- de l'importance d'assurer cette sécurité dans toute décision concernant la politique des déplacements mise en œuvre au niveau national et local,

**RAPPELLE** les Résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière, principalement :

- la Résolution n° 34, de décembre 1975, relative à la sécurité des piétons,
- la Résolution n° 40, de mai 1979, concernant les mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit,
- la Résolution n° 50, de mai 1987, sur la sécurité routière des enfants, et
- la Résolution n° 91/3, de mai 1991, sur l'amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées,
- la Recommandation CEMT/CM(96)11/Final, de mai 1996, sur la modération des vitesses, en ce qui concerne les limites de vitesse dans les zones urbaines,

**NOTE** certaines dispositions prévues dans ces Résolutions qui restent pertinentes, en particulier :

- "qu'il convient de donner à la sécurité routière des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, de s'assurer, à cet effet, que les mesures relatives à la sécurité des piétons occupent la place qui leur revient tant au niveau réglementaire et législatif qu'au niveau des programmes d'actions nationaux et que les actions prévues à cet égard bénéficient des ressources suffisantes,
- que le développement d'équipements spécifiques dans les voiries urbaines, permettant d'améliorer de manière sensible la sécurité des piétons, doit toujours être encouragé,....

- que, “lors de la construction de nouvelles routes ou de l’amélioration du réseau existant, il convient d’accorder la plus grande attention aux caractéristiques nocturnes des routes telles que le choix de revêtements, l’éclairage public, particulièrement en zone urbaine au droit des passages pour piétons, sur les voies urbaines à grande circulation, dans certains carrefours ruraux et en tout autre point dangereux,
- qu’il faut encourager les piétons à se rendre visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l’emploi de dispositifs réflectorisés,
- qu’il est nécessaire de prescrire aux piétons, en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne sur la Circulation Routière, de marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne et lorsque cette réglementation est déjà édictée, de veiller à ce qu’elle soit respectée,
- qu’il convient d’inclure dans les formations existantes des usagers de la route piétons, surtout à l’école, des notions relatives aux accidents de nuit”,...
- “que dans chaque pays, une attention toute particulière soit donnée, en dehors des zones d’habitation, au tracé et à la localisation des passages protégés utilisés par les enfants, surtout aux abords des écoles et aux endroits où les enfants se mêlent au trafic,”
- “qu’il faut :
  - attirer l’attention de l’ensemble des usagers de la route sur les difficultés que rencontrent les personnes âgées dans la circulation et leur rappeler leurs obligations envers ces personnes,
  - 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,
  - veiller à ce que les aménagements des infrastructures routières répondent le mieux possible aux besoins spécifiques des personnes âgées,”...
- “sur le réseau routier, [qu’il convient d’] adapter les niveaux de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d’autres plus vulnérables, afin d’assurer une mixité plus sûre du trafic,”...

**CONSTATE** que dégager des principes de sécurité pour les piétons n’est pas seulement un problème de politique des transports mais aussi un problème de société, dans la mesure où chaque usager de la route est, à un moment ou un autre, un piéton et que pallier son insécurité nécessite une approche globale tant au niveau de l’infrastructure que des véhicules et des usagers,

**RECOMMANDE :**

• *d’une manière générale :*

- de rassembler plus efficacement et plus régulièrement, les données statistiques nécessaires à l’appréciation de la sécurité des piétons dans la circulation routière, pour affiner la connaissance de ce problème,

- *en ce qui concerne l'organisation de la circulation :*

- de prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres moyens de transport, les piétons dans l'élaboration des plans de déplacement et de circulation, à l'instar de ce qui avait été recommandé en 1997 dans la Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11],

- *en ce qui concerne l'infrastructure :*

- de s'attacher avant tout à créer un environnement sûr pour les piétons dans toute création ou amélioration d'infrastructures, et que ce souci soit préalable à toute planification d'utilisation du territoire, en particulier abaisser les niveaux des limites de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d'autres, plus vulnérables, afin d'assurer une mixité plus sûre du trafic ; les Recommandations adoptées en 1996 à Budapest sur la modération des vitesses sont particulièrement pertinentes à cet égard,
- de veiller à une coordination efficace des différents services responsables de la conception et de la gestion de la circulation pour qu'ils prennent en compte la sécurité des piétons dans tout exercice de planification et que, dès cette conception, ils veillent à la cohérence entre l'infrastructure, la signalisation et les règles de circulation routières,
- d'impliquer les riverains des quartiers concernés afin qu'ils contribuent par leurs suggestions, dès la conception de la planification urbaine, à l'amélioration de la sécurité des piétons,
- de veiller, lorsqu'il existe des passages surélevés ou des passages souterrains, à ce que ceux-ci soient correctement entretenus et accessibles pour tous les usagers, y compris ceux à mobilité réduite et de prendre en considération les rapports coûts/efficacité avant d'envisager toute nouvelle infrastructure,
- de porter une attention spécifique à la sécurité des piétons dans les lieux les plus exposés, en particulier aux abords et sur le chemin des écoles, ainsi que dans les lieux où des concentrations de piétons sont prévisibles,

- *en ce qui concerne les véhicules :*

- d'apporter toutes les améliorations nécessaires, dès la conception des véhicules, légers ou lourds, afin que l'impact de ceux-ci, lors d'un accident, soit minimisé vis-à-vis des piétons ; en particulier, interdire la présence d'accessoires dangereux sur des véhicules dont l'usage n'en nécessite pas l'installation,
- d'assurer, de manière systématique, une visibilité optimale dans tous les véhicules, à la fois pour le conducteur et pour le piéton,
- d'inciter les organisations compétentes pour l'établissement et le respect des normes industrielles, à faire appliquer celles-ci pour une meilleure sécurité des piétons,

- *en ce qui concerne les usagers :*

- de sensibiliser d'une manière continue le public à la sécurité et au respect de la convivialité entre les différents usagers de la route, en particulier vis-à-vis des piétons qui sont les plus vulnérables,

- d'accorder à cet égard une attention particulière aux aspects formation et éducation dès la plus petite enfance,
- d'élever le niveau de prise en compte, par ceux qui sont responsables des voyages d'affaires et des déplacements journaliers de travail, de l'importance d'assurer la sécurité des transports dont ils ont la charge, lorsqu'ils ont un impact élevé sur la sécurité des usagers vulnérables, en particulier des piétons,
- d'encourager autant que possible la marche, compte tenu de son caractère économique, favorable à l'environnement et bénéfique pour la santé,

**CHARGE** le Comité des Suppléants :

- de transmettre aux services compétents de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) le rapport, étant donné qu'il contient des propositions d'amendement à la Convention sur la Circulation Routière de 1968, concernant le comportement aux passages pour piétons, et des réflexions sur la conception des véhicules,
- de suivre l'évolution de la situation à l'égard de la sécurité des piétons et de faire rapport au Conseil en temps utile.

**RÉSOLUTION N° 99/5 SUR LES USAGERS DE LA ROUTE VULNÉRABLES :  
LES CYCLOMOTORISTES ET LES MOTOCYCLISTES**

[CEMT/CM(99)17/FINAL]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie, les 19 et 20 mai 1999 :

**VU** le rapport sur la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes [CEMT/CM(99)19] ;

**CONSCIENT** de la vulnérabilité des cyclomotoristes et des motocyclistes, due particulièrement à leur manque de protection extérieure et à leur mauvaise perception par les autres usagers de la route ;

**CONSCIENT** également d'une détérioration latente de la sécurité des utilisateurs de deux-roues à moteur en raison de l'augmentation générale du trafic, particulièrement perceptible en milieu urbain ;

**RAPPELANT** les Résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière à savoir la Résolution n° 31 de 1974, relative aux problèmes de sécurité des véhicules à deux roues et la Résolution n° 42 de 1980 sur la sécurité des utilisateurs de véhicules à deux roues à moteur ;

**CONSTATANT :**

- la diversité du parc d'engins motorisés à deux roues,
- la variété d'utilisation de ces engins,
- le développement de leurs capacités techniques, tant en ce qui concerne leur sûreté que leurs performances ;

**TENANT COMPTE** des travaux entrepris et des réflexions poursuivies au sein des autres organisations internationales traitant du sujet concerné, qu'elles représentent les usagers, les constructeurs ou les institutions ;

**DETERMINE** à prendre toutes les mesures nécessaires pour accroître la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes à favoriser un comportement convivial entre tous les usagers de la route, tel qu'il l'avait affirmé à Berlin, en adoptant le projet de Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11] ;

**RECOMMANDE :**

- *Dans un cadre général* et afin d'assurer une meilleure connaissance du problème sur le plan statistique,
  - de veiller à une meilleure homogénéité des types d'engins concernés ou de leur classification,
  - d'améliorer, par la suite, le recueil des données relatives au parc et à l'accidentologie de ces catégories de véhicules ;
- *En ce qui concerne les véhicules,*
  - d'établir des critères de classification suffisamment clairs et précis pour que chaque engin sur le marché soit aisément identifiable comme appartenant à l'une des deux catégories à l'étude – cyclomoteur ou motorcycle,

- d'empêcher toute possibilité de manipulation, à l'instar des décisions prises au sein de l'Union Européenne, de manière à ce qu'au terme de la décennie à venir, le parc des deux-roues à moteur, pour l'ensemble des pays de la CEMT, soit conforme à la classification établie,
- de veiller, au niveau de la construction des voitures et des poids lourds, à mieux prendre en compte la problématique de collision avec les deux-roues motorisés,
- de favoriser les recherches permettant d'assurer la sécurité d'utilisation de ces véhicules,
- d'étudier dans quelle mesure il serait utile d'instaurer, à l'exemple de ce qui existe pour les autres véhicules à moteur, un contrôle technique obligatoire des engins concernés ;

– *En ce qui concerne les infrastructures,*

- de porter une attention particulière à la coexistence cyclistes/cyclomotoristes sur les pistes cyclables, et de moduler la présence des cyclomotoristes sur celles-ci selon la qualité de leur aménagement et selon la vitesse des cyclomoteurs concernés
- de veiller, dans la circulation générale, à ne pas mettre en danger l'équilibre des deux-roues motorisés :

\* en assurant la qualité de la surface de roulement et du marquage routier, et

\* en étant attentif aux aménagements latéraux qui peuvent constituer un danger lorsque ces véhicules ralentissent au changement de direction, et

- à l'intention des motocyclistes, sur les réseaux rapides :

\* d'une part, d'interdire les rainures et de réparer la voirie, de telle sorte qu'il n'y ait pas d'ornière, et

\* d'autre part, de mettre en place des glissières de sécurité présentant moins de danger pour les motocyclistes et leurs passagers ;

– *En ce qui concerne la formation,*

- d'améliorer la qualité des formations existantes dans les pays Membres en s'inspirant, par échange d'informations, des meilleures pratiques,
- de mettre une formation à la conduite à la disposition des adolescents, aussitôt que possible, par un apprentissage réglementé de la conduite du cyclomoteur,
- d'élargir à tous les pays Membres l'accès progressif à la conduite des motocycles, en fonction de leur puissance et pour autant que les motocycles répondent techniquement à la catégorie d'accès visée, afin d'obtenir un comportement du conducteur plus sûr,
- de mettre en place un examen pratique, en sus de l'examen théorique qui est généralisé, préalable à l'obtention de tout permis de conduire de motocycles ;

– *En ce qui concerne les usagers de la route,*

- de sensibiliser, d'une manière continue, tant les conducteurs de deux-roues à moteur que les autres usagers de la route, au problème récurrent de la perception des véhicules considérés dans ce rapport, par les autres usagers,
- d'encourager les conducteurs de deux-roues à moteur à être plus en sécurité et à être plus visibles, par l'utilisation de vêtements appropriés et par l'obligation d'utilisation des feux de jour,



- d'encourager également ces conducteurs à être plus en sécurité en entretenant régulièrement et correctement leur véhicule,
- de veiller à ce que, tant les conducteurs que les passagers des deux-roues motorisés<sup>1</sup> portent systématiquement et correctement un casque homologué,
- de veiller également à ce que les conducteurs de deux-roues à moteur ne mettent en danger ni leur sécurité ni celle des autres usagers, en leur faisant respecter les règles de circulation, notamment en ce qui concerne leur place sur la route ;

**CHARGE** le Comité des Suppléants

- de diffuser ces recommandations à tous ceux susceptibles de les mettre en œuvre,
- de suivre l'évolution de la situation à l'égard de ces catégories d'usagers et de faire rapport au Conseil en temps utile.

---

1 . En Belgique et aux Pays-Bas, seulement ceux ayant une limite de vitesse supérieure à 25 km/h.

## **RÉSOLUTION N° 99/4 SUR LA COMMUNICATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

[CEMT/CM(99)16/FINAL]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie, les 19 et 20 mai 1999 :

**PREND NOTE** de la publication des actes du Séminaire international sur la communication en sécurité routière, tenu en Pologne en 1997 ;

**CONSIDERE** que la circulation sur les routes et le désir de se déplacer des citoyens constituent non seulement un droit à la mobilité mais surtout à une mobilité responsable et sûre ;

**CONSIDERE**, par conséquent, que la communication en sécurité routière est un outil indispensable pour garantir cette mobilité, en particulier dans les meilleures conditions de sécurité possibles ;

**CONSCIENT** que la grande majorité des accidents de la circulation est provoquée par un comportement inadéquat des usagers de la route ;

**CONSTATE** que la banalisation de l'insécurité routière peut entraîner une diminution de l'impact de la communication à cet égard ;

**RAPPELLE** certains éléments des rapports et Résolutions antérieurs de la CEMT, particulièrement pertinents dans ce contexte :

- En ce qui concerne les moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière [Résolution n° 48 - CM(86)16]
- d'échanger, sur le plan international, des expériences sur les campagnes et actions menées, notamment en ce qui concerne les médias 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.
- En ce qui concerne la publicité nuisible à la sécurité routière [Résolution n° 56 - CM(89)37]
- 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 ;

**ESTIME**, à ce titre, conformément à la Résolution n° 55 [CM(89)17], 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 ;

**NOTE** que si la communication permet d'accroître la sécurité routière, elle n'est pas la seule méthode et qu'afin d'influer sur les usagers de la route, elle ne doit pas intervenir isolément, et être toujours utilisée complémentirement aux autres moyens développés ;

**SOULIGNE** que la recherche d'une débanalisation des accidents de la circulation doit être systématique et qu'il convient pour cela de motiver la presse, la radio et la télévision pour qu'elles améliorent ainsi la prise de conscience de chaque individu et son refus de l'insécurité routière ;

**ENCOURAGE** toute initiative en ce sens,

**RECOMMANDE :**

- d'adapter la communication au groupe-cible, et de la lier aux principes du marketing, ce qui signifie en particulier de faire usage du principe de valeur ajoutée, i.e. une adéquation optimale de la communication au résultat escompté ;
- d'augmenter notablement les chances de succès, en :
  - formulant des objectifs opérationnels,
  - intensifiant les attitudes et modèles comportementaux exemplaires existant,
  - faisant en sorte que le message destiné à chaque groupe-cible atteigne, personnellement, chaque individu du groupe ;
- de considérer la communication comme un outil à utiliser de façon continue, dont les effets durables ne se font sentir qu'à long terme ;
- de prévoir, après chaque campagne, chaque effort de sensibilisation des usagers de la route, une évaluation des résultats obtenus, afin d'améliorer continuellement la qualité du travail et son impact ;
- de renforcer l'ensemble des mesures de sécurité routière, qu'elles soient juridiques, techniques, psychologiques et surtout pédagogiques, par un effort de communication systématique ;
- d'inclure aussi, de manière systématique l'effort de communication dans les politiques de sécurité routière à moyen et long termes, ;
- de poursuivre, entre les pays Membres de la CEMT, les échanges d'expériences permettant d'établir un contact étroit entre tous les agents responsables de la communication et de sensibiliser le groupe-cible "usagers de la route" ;

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