

**RÉSOLUTION N° 39**  
**CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ENFANTS ET DES JEUNES**

[CM(79)21]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, le 23 novembre 1979,

- profondément préoccupé par le grand nombre d'enfants, d'écoliers et d'adolescents qui sont victimes chaque année des accidents de la circulation routière dans l'ensemble des pays membres ;
- constatant que l'année 1979 a été déclarée "Année internationale de l'enfant" par les Nations Unies ;
- saisissant cette occasion pour dresser l'inventaire de toutes les actions que la Conférence Européenne des Ministres des Transports a entreprises depuis plus de 15 ans en faveur de la sécurité routière des enfants et des adolescents ;
- considérant par ailleurs les travaux accomplis en la matière dans le cadre d'autres Organisations internationales ;
- désireux de poursuivre cette oeuvre de longue haleine par une recommandation globale faisant la synthèse des idées acquises durant cette période et des idées nouvelles qui lui paraissent propres à améliorer la situation dans ce domaine ;

**TIENT D'ABORD A RAPPELER :**

- qu'il a adopté, en juin 1974, une Résolution sur les problèmes de sécurité des véhicules à deux roues comportant une série de recommandations d'ordre technique, réglementaire, éducatif et autres, destinées à mieux prévenir les usagers des diverses catégories de véhicules à deux roues des dangers particulièrement élevés auxquels ils sont exposés dans la circulation routière ;
- qu'il a adopté en outre, en juin 1975, une Résolution recommandant d'imposer - sauf exception justifiée - le transport des enfants en bas âge, à savoir des enfants dont l'âge ou la taille ne permet pas le port de la ceinture de sécurité, sur les places arrière des véhicules automobiles ;
- que la CEMT a organisé, en collaboration avec le Conseil de l'Europe, deux conférences mixtes, composées d'experts gouvernementaux, sur l'enseignement en matière de sécurité routière dans les écoles, tenues respectivement à Paris en 1963 et à Vienne en 1971 ;
- que les résultats obtenus lors de ces deux conférences ont été très positifs et on concouru à donner, sur le plan politique, une impulsion nécessaire à l'amélioration de la situation dans ce domaine ;
- qu'un groupe restreint d'experts de la CEMT et du Conseil de l'Europe s'est ensuite réuni à Strasbourg, en septembre 1974, pour suivre et, le cas échéant, pour coordonner la

mise en oeuvre des propositions et recommandations de la Conférence de Vienne de 1971 sur l'enseignement en matière de sécurité routière dans les écoles ;

- que des contacts ont été pris dès 1978 avec le Conseil de l'Europe en vue d'organiser dans les meilleurs délais possibles, une nouvelle conférence mixte destinée à développer certaines actions et à combler certaines lacunes.

**ESTIME** que compte tenu des résolutions antérieures de la CEMT, des travaux effectués dans d'autres Organisations Internationales ainsi que la teneur essentielle des conclusions adoptées par les conférences de Paris (1963) et de Vienne (1971), les actions à mener en la matière doivent s'inspirer des éléments et des principes exposés ci-après :

## **1. Adaptations de l'environnement en fonction des capacités psychologiques et biologiques de l'enfant**

Ces adaptations sont liées au comportement différent de l'enfant par rapport à celui de l'adulte en raison de ses facultés psychologiques non encore entièrement développées (champs visuels et perception auditive limités), de son impulsivité (brusques réactions) et de sa capacité encore restreinte sur les plans de la concentration et de l'évaluation des risques.

Il importe que ces facteurs soient pris en considération par les autorités publiques appelées à intervenir en la matière par une adaptation adéquate de l'environnement des enfants, c'est-à-dire en prenant des mesures qui relèvent notamment de la planification urbaine, de l'aménagement routier, de la construction d'établissements scolaires, de la réglementation du trafic et en interdisant le stationnement des véhicules à proximité des passages pour piétons et des zones où se trouvent des écoles et des terrains de jeux.

Il importe d'installer, par exemple, à proximité des bâtiments scolaires, c'est-à-dire entre la route et le trottoir, des barrières pour empêcher que les écoliers ne s'élancent brusquement et à l'improviste sur la chaussée et ne provoquent des accidents.

Il faut enfin relever que la création de "zones résidentielles" (cours urbaines) où les enfants peuvent circuler et jouer sans contrainte et où la vitesse des véhicules est très réduite, constitue un moyen adéquat d'atténuer fortement les risques d'accidents. La création des zones réservées aux piétons présente également de grands avantages dans ce domaine.

## **2. Rôle des parents**

On retiendra le rôle primordial que les parents ont à jouer pour développer le sens des problèmes de sécurité routière dans l'éducation des enfants. Cette intervention des parents est particulièrement importante pour donner à l'enfant, dès le plus jeune âge, les notions de base, comme par exemple, la distinction radicale entre les parties de la route réservée aux véhicules d'une part et aux piétons de l'autre, ou la manière de traverser la route.

Cette éducation par les parents doit se prolonger par la suite en développant progressivement chez l'enfant la connaissance des règles essentielles de la circulation (signaux lumineux, passages pour piétons, etc.), ainsi qu'en le sensibilisant au trafic de manière à développer en lui une expérience personnelle de la circulation et des dangers qu'elle peut présenter.

Cette tâche des parents est indispensable quelles que soient les dispositions prises pour développer l'enseignement de la sécurité routière au niveau de l'école.

Les parents, enfin, ne peuvent espérer avoir préparé valablement leurs enfants à affronter la circulation routière que si eux-mêmes, tout au long de cette éducation, leur ont donné le bon exemple, tant à pied qu'au volant. En effet, il ne faut pas perdre de vue que les enfants acquièrent une grande partie de leurs connaissances en imitant les adultes.

### **3. Place de l'éducation routière dans les programmes scolaires**

L'éducation en matière de sécurité routière, pour être efficace, doit être dispensée systématiquement et de façon continue dans les établissements pré-scolaires, les écoles primaires et secondaires. Il est indispensable que les problèmes étudiés en théorie soient ensuite expérimentés dans la réalité, au milieu de la circulation ou sur des terrains d'exercice.

Les conditions et les modalités de cet enseignement de la sécurité relèvent sans doute de l'établissement des programmes scolaires. A cet égard, les modalités d'organisation de l'enseignement de la sécurité routière importent moins que le fait que cet enseignement puisse être effectivement et efficacement dispensé.

Pour l'éducation en matière de sécurité routière, il s'impose de prévoir par année scolaire un nombre minimum d'heures compris entre 10 et 10 heures en s'inspirant du barème fixé par la conférence de Vienne en 1971 suivant les classes et degrés scolaires.

### **4. Contenu de l'enseignement**

Il convient d'appliquer, pour l'essentiel, le plan-programme mis au point par la Conférence de Paris en 1963, qui a réparti les matières suivant des tranches d'âge (5 à 10 ans / 10 à 15 ans / au-delà).

L'enseignement de la sécurité routière doit avoir pour but principal :

- d'inculquer aux élèves les connaissances nécessaires au respect des règles de la circulation et de la sécurité sur la chaussée dans leur propre intérêt et dans l'intérêt des autres ;
- d'assurer un comportement correct dans les diverses situations de la circulation tout en faisant prendre conscience aux élèves de l'importance et de l'utilité des mesures de sécurité routière, afin qu'ils deviennent des usagers de la route responsables.

### **5. Méthodes à appliquer**

Ces méthodes restent de la compétence des responsables de l'enseignement. Tout au plus doit-on considérer l'importance de l'utilisation de moyens modernes, comme l'utilisation de l'audiovisuel, et l'emploi de tous les manuels et de documents d'exercice actuellement mis au point et largement diffusés. Il va de soi que la qualité de l'enseignement qui sera dispensé est fonction de la formation adaptée que les maîtres pourront recevoir à cet égard.

## **6. Sécurité sur les trajets scolaires**

a) Il convient d'inciter les parents et les autorités scolaires à faire en sorte que les élèves, qu'ils circulent à pied ou sur des véhicules à deux roues, portent des vêtements de couleur vive et des dispositifs de sécurité en matériaux réfléchissants et fluorescents.

Les parents devraient être encouragés à accompagner ou à faire accompagner les enfants à l'école, particulièrement les plus jeunes, puis à les rendre progressivement aptes à se déplacer seuls.

b) Des patrouilles (constituées d'élèves de 14 à 16 ans, d'agents de police, d'enseignants, de parents ou de retraités) sont à recommander pour assurer la protection des enfants aux endroits dangereux sur les trajets scolaires et particulièrement à proximité des écoles. A cet égard, il convient de noter que les patrouilles constituées d'adolescents permettent non seulement d'améliorer la sécurité des élèves, mais encore de les éduquer en la matière, tout en développant leur sens de la responsabilité.

c) Les transports destinés au "ramassage scolaire" doivent être encouragés, notamment pour les élèves les plus jeunes, et surtout si l'établissement scolaire est éloigné des zones d'habitation. Les véhicules servant régulièrement à ces transports doivent être signalés à l'arrière par un panneau rectangulaire à fond jaune portant les silhouettes noires des enfants qui figurent sur la signal A 12 de la Convention de Vienne de 1968.

Pour que ces transports puissent s'effectuer dans les meilleures conditions de sécurité, il convient d'accorder une attention toute spéciale aux qualifications du conducteur, à l'état technique du véhicule, à l'emplacement des arrêts et à la surveillance appropriée des enfants à l'occasion du transport.

d) Il faut instruire tout spécialement les jeunes qui utilisent un cycle ou un cyclomoteur, en insistant sur l'importance d'avoir un véhicule correctement équipé (pour éclairer, pour être visible, freiner, etc.), et sur les dangers particuliers qu'ils courent lorsqu'ils empruntent des routes à grande circulation. Il convient en outre de recommander aux cyclomotoristes ou de les obliger à porter un casque protecteur.

e) Il serait souhaitable que les représentants des municipalités, des enseignants et de la police, en accord avec les parents, choisissent ensemble plusieurs itinéraires suivant la provenance géographique des élèves, afin d'éviter les points les plus dangereux et de permettre aux élèves d'emprunter des carrefours munis d'un passage pour piétons avec feux de signalisation ou d'un passage souterrain.

## **7. Campagnes de sécurité en faveur des enfants**

Compte tenu de la vulnérabilité particulière des enfants dérivant de leurs caractéristiques morphologiques et psychologiques propres et notamment de leur impulsivité et des réactions inattendues qu'elle peut entraîner, on ne saurait trop insister sur l'importance des campagnes nationales de sécurité menées périodiquement en faveur des enfants, que ces campagnes s'adressent aux enfants eux-mêmes, aux parents, aux enseignants ou aux divers usagers de la route. A ce titre, il faut notamment souligner la nécessité d'en appeler à la prudence des automobilistes eu égard aux traits de comportement sus-mentionnés.

Afin d'en assurer l'impact voulu, il serait indiqué de mener ces campagnes par les média de publicité les plus divers et notamment par la voie d'affiches, de la presse, de la radio, de la télévision ou par d'autres moyens appropriés.

## **8. Coordination des actions**

Il résulte de ce qui précède que les résultats souhaités dépendent :

- d'une action constante et soutenue de la part des autorités, organismes ou personnes dont la responsabilité est engagée pour assurer la sécurité routière des enfants au regard des problèmes de circulation ;
- d'une coordination permanente des efforts de ces responsables d'ordre à la fois général et par les dispositions concrètes qui peuvent être prises sur le "terrain", notamment par la collaboration des parents, des enseignants, des autorités locales et des autorités de police.

**RECOMMANDE** que la politique qui sera suivie et mise en oeuvre dans les pays Membres en ce qui concerne la sécurité routière des enfants prenne en considération les orientations ci-dessus et les mesures préconisées.