

RESTREINT

TRANS/SC.1/WP.1/R.99
2 février 1994

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal des transports routiers

Groupe de travail de la sécurité de la circulation
(Vingt-deuxième session, 11-15 avril 1994,
point 3 de l'ordre du jour)

PROJET DE TEXTE DE LA BROCHURE A PUBLIER POUR LA DEUXIEME SEMAINE
DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LA REGION DE LA CEE

Note du secrétariat

A sa vingt et unième session, le Groupe de travail a adopté le plan général de la brochure qui sera publiée pour la deuxième Semaine de la sécurité routière (TRANS/SC.1/WP.1/86, annexe). Il a été convenu qu'un projet de texte portant sur les points 4 à 6 de la brochure serait rédigé par le secrétariat et adopté par le Groupe de travail à sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.1/WP.1/42, par. 4).

Le projet de texte susmentionné est reproduit ci-après.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

CAMPAGNES POUR LA SECURITE ROUTIERE - UN INSTRUMENT ESSENTIEL POUR INFLUER SUR LE COMPORTEMENT DES USAGERS DE LA ROUTE

Dans le polynôme "usager de la route/véhicule/route/environnement", le facteur humain représente une des causes éventuelles d'accidents de la circulation. La mise en oeuvre de mesures susceptibles d'influer efficacement sur le comportement des usagers de la route devrait par conséquent être reconnue comme l'objectif primordial des activités en matière de sécurité routière.

Les campagnes pour la sécurité routière constituent un instrument important pour atteindre cet objectif. Des campagnes dirigées vers un groupe cible, spécifique, d'usagers de la route et conçues pour modifier leur comportement devraient faire intervenir des institutions et des organisations gouvernementales, municipales et non gouvernementales ainsi que des médias ayant la plus vaste portée possible. Les résultats en matière de sécurité routière dépendent avant tout de la manière dont on communique avec les usagers de la route. Pour le faire efficacement, le Séminaire de la CEE sur la sécurité routière (Genève, 23 et 24 mars 1992) a recommandé les principes suivants :

"La communication sur la sécurité routière ne devrait pas être utilisée uniquement en tant que mesure de sécurité isolée mais être aussi associée à d'autres mesures notamment d'ordre législatif, technique, éducatif et exécutoire.

L'objectif primordial de la communication devrait être de motiver le groupe cible afin qu'il adopte un comportement plus sûr à titre habituel ou, d'une façon générale, de le sensibiliser aux problèmes de sécurité. Les messages devraient donc être conçus non seulement pour attirer l'attention mais aussi pour souligner le fait que chaque individu est en danger et court le risque d'avoir un accident, pour surmonter toute résistance psychologique et la transformer en acceptation.

Le message devrait être aussi spécifique que possible afin de donner une directive claire pour une situation donnée et il devrait être considéré comme véridique. L'informateur et le moyen d'information devraient donc inspirer confiance par leurs actes et par l'utilisation de sources d'information fiables. Une communication efficace dépend aussi d'un système de statistiques fiable, détaillé et actualisé.

La communication devrait aussi prendre en considération le fait que les individus ont tendance à surestimer les possibilités données par les dispositifs techniques qui équipent les véhicules et leurs talents de conducteur et à se sentir ainsi plus en sécurité qu'ils ne le sont réellement.

Les facteurs nécessaires au succès du dialogue entre les experts de la circulation et les usagers de la route peuvent être inspirés des techniques de communication à but commercial. Il faudrait choisir des médias et des formes de publicité appropriées qui s'adaptent le mieux possible aux groupes cibles et au thème retenu."

Chaque pays étant confronté à ses propres problèmes de sécurité routière, les messages spécifiques adressés au même groupe cible choisi pour une campagne peuvent varier d'un pays à l'autre, voire à l'intérieur d'un même pays. Il convient toutefois de souligner également que l'interdépendance croissante entre les pays d'Europe se traduit par une augmentation considérable des déplacements de personnes par-delà les frontières avec pour conséquence que la sécurité routière devient de plus en plus un phénomène de dimension internationale et que les mesures adoptées par les pays dans le but d'améliorer la sécurité routière devraient être associées à une action efficace coordonnée au plan international et soutenues par celle-ci. La première Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE organisée en octobre 1990 donne un exemple d'une telle action internationale. Les Etats membres de la CEE ont évalué de façon positive cette manifestation qui, par sa dimension internationale, a représenté une valeur ajoutée aux campagnes nationales pour sensibiliser davantage le public aux problèmes de la sécurité routière. Consciente de la nécessité de poursuivre des efforts communs en vue de réduire le nombre intolérablement élevé d'accidents et de victimes, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a désigné la semaine du 27 mars au 2 avril 1995 comme la deuxième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE pour y mener simultanément des campagnes nationales adaptées aux problèmes de sécurité routière spécifiques à chaque pays. Le caractère international de ces campagnes doit s'exprimer par le choix d'un groupe cible commun, les jeunes usagers de la route, d'un slogan et d'un emblème communs et par l'organisation de campagnes la même semaine.

POURQUOI CHOISIR LES JEUNES USAGERS DE LA ROUTE COMME GROUPE CIBLE ?

Les jeunes sont beaucoup plus impliqués dans les accidents de la route que les autres groupes d'âge. Il ressort des statistiques (voir les graphiques ci-après 1/) et des études sur la sécurité routière que jusqu'à 24 ans, les conducteurs sont plus exposés aux accidents que la moyenne, en particulier aux accidents graves. Le risque encouru par les jeunes conducteurs est en fait trois fois plus élevé que celui des conducteurs des autres groupes d'âges. Quant aux dangers auxquels les jeunes motocyclistes sont exposés, ils sont jusqu'à 20 fois plus élevés que pour d'autres usagers de la route. Le pourcentage d'enfants victimes d'accidents de la route dans certains pays est intolérablement élevé. Or cette situation défavorable des jeunes usagers de la route sur le plan de la sécurité ne s'est pas améliorée ces dernières années.

Les jeunes usagers de la route représentent un problème majeur dans tous les pays où l'automobile est très répandue. Parmi tous les accidents qui peuvent leur arriver à cet âge, c'est dans des accidents de la route qu'ils ont le plus de risques de se trouver impliqués.

1/ Les graphiques qui illustrent le rôle des jeunes usagers de la route dans les accidents de la circulation seront distribués au cours de la session du Groupe de travail.

Leur comportement est en contraste frappant avec celui des conducteurs d'un autre groupe d'âge. Leur comportement sur la route, qui diffère considérablement de celui des conducteurs plus âgés, est dû à différents facteurs :

Des facteurs psychologiques qui caractérisent le rapport du jeune conducteur avec sa voiture, la façon dont il explore ses propres capacités à la conduite, un plus grand besoin de stimulation et d'excitation;

Des facteurs sociologiques (vie familiale, influence des médias, importance pour lui des performances en concurrence avec les adultes) qui caractérisent le comportement social des jeunes conducteurs;

Des facteurs psychologiques, en particulier l'influence de l'alcool sur les capacités de conduite;

Des facteurs de formation (formation minimale, expérience insuffisante de la conduite et enseignement déficient) qui entraînent le manque de capacités des jeunes conducteurs pour se sortir de situations difficiles.

La proportion de jeunes conducteurs par rapport à l'ensemble des automobilistes augmente rapidement et, parallèlement, l'utilisation accrue des voitures à des fins de loisirs a été l'élément le plus marquant dans ce domaine au cours des dernières années.

Les enfants représentent le groupe d'utilisateurs de la route le plus vulnérable. Les accidents de la route sont particulièrement dangereux pour les enfants du fait de leur sensibilité aux traumatismes et du risque d'incapacité permanente qui peut avoir des incidences profondes sur la qualité de vie des victimes. La circulation routière est l'aspect le plus complexe et le plus déroutant de l'environnement auquel l'enfant puisse se trouver confronté. Son développement psychologique et physiologique fait que le comportement d'un enfant est en perpétuelle évolution et qu'il est fondamentalement différent de celui d'un adulte.

Le coût très élevé des accidents dans lesquels des jeunes sont impliqués : douleur, chagrin et répercussions sociales et économiques dans les familles et la société, exige des mesures efficaces pour protéger la vie des jeunes.

COMMENT AMELIORER LA SECURITE DES JEUNES ?

Les programmes qui visent à améliorer la sécurité routière en général devraient tenir compte avant tout des facteurs humains et comporter diverses mesures ayant trait à tous les composants de la sécurité routière. Pour être efficaces, ces diverses mesures devraient être appliquées de façon coordonnée. Parmi elles on peut citer :

Une meilleure sélection des usagers de la route et une amélioration du système d'enseignement et d'examen pour l'obtention des permis de conduire;

Une amélioration des connaissances et des compétences des usagers de la route grâce à un enseignement permanent dans les écoles, à tous les niveaux, et à différents stades de la durée de validité d'un permis de conduire, une formation de tous les usagers de véhicules qui soit davantage axée sur la sécurité, une information générale permanente dans différents médias sur les objectifs, les conditions, les résultats, les modifications, etc., de la circulation, des campagnes de sécurité routière, de l'application des règlements sur la circulation;

Une meilleure adaptation des routes, de la signalisation routière, des règlements sur la circulation, de la gestion du trafic et de la construction et de l'équipement des véhicules aux prescriptions de sécurité, en tenant compte des caractéristiques et des limites psychologiques et physiques de l'homme.

Les jeunes usagers de la route (conducteurs, utilisateurs de cyclomoteurs et de bicyclettes, piétons et passagers) constituent des groupes d'usagers de la route spécifiques. Lorsque des mesures concernant la sécurité routière sont conçues pour ces groupes, il conviendra de bien tenir compte de leurs caractéristiques physiques, psychologiques et sociologiques spécifiques.

Améliorer la sécurité des jeunes conducteurs (jusqu'à 24 ou 25 ans en général), qui sont couramment surreprésentés dans les accidents de la route, est une des tâches les plus importantes et des plus difficiles dans le domaine de la sécurité routière. Les conclusions ci-après auxquelles a abouti le débat du Séminaire de la CEE sur la sécurité des jeunes conducteurs (Tel Aviv, 10-12 octobre 1993) donneront peut-être quelques indications sur la manière d'aborder ce problème :

Les jeunes conducteurs ne constituent pas un groupe homogène ayant des schémas de comportement communs dans la circulation routière. Il existe de nettes différences de comportement sur la route entre les hommes et les femmes de même qu'entre les groupes ayant des styles de vie différents. L'analyse de ces derniers permet en partie de définir ces différences entre les groupes sur le plan de la sécurité. La méthode des styles de vie offre non seulement une analyse plus fine des problèmes de sécurité des jeunes conducteurs, mais permet aussi de concevoir des contre-mesures plus précises.

Les jeunes conducteurs ne mettent pas leur vie et celle des autres en danger uniquement par manque de connaissance du code de la route. La raison est très liée au style de vie, aux règles sociales, à la responsabilité à l'égard de la société, à la prise de conscience des risques et à la confiance en soi. Dans ce contexte, le rôle du moniteur de conduite est très important et nécessite un degré de compétence élevé. La formation des instructeurs doit mettre l'accent sur le problème spécifique des jeunes conducteurs : comment leur inculquer "un sens de la circulation" et ne pas se contenter de leur apprendre le maniement du véhicule. La formation et les examens doivent prévoir une situation à haut risque. Grâce à de nouvelles techniques comme la vidéo interactive, il est possible de créer des programmes de formation plus réalistes en ce qui concerne la perception des risques et la prise de décisions.

L'enseignement des règles de circulation et le renforcement du sens des responsabilités sont des mesures à long terme exigeant des efforts qui doivent être réalisés par la société dans son ensemble (enseignants, parents, administrateurs, politiciens, chercheurs, etc.). Les études scientifiques visant à analyser les activités, les compétences et le comportement des conducteurs doivent être mieux réparties afin d'améliorer le contenu et les méthodes des systèmes d'enseignement et de formation des conducteurs. Les résultats de ces études peuvent également favoriser l'élaboration d'une politique de la sécurité routière par les responsables.

C'est de nuit et en fin de semaine que les jeunes conducteurs, et en particulier les hommes, courent les plus graves dangers ("accidents disco"). Dans ce cas particulier, une application plus rigoureuse des règles de circulation par la police et des restrictions apportées à la distribution de l'alcool peuvent avoir une valeur et des effets préventifs.

Les politiques de la sécurité routière connues pour réduire efficacement les risques d'accident impliquent en général des limitations quantitatives et qualitatives de l'exposition aux risques de la conduite, par exemple en reculant l'âge du permis, en limitant les jeunes conducteurs aux situations de conduite les moins risquées, comme la conduite de jour uniquement, etc. Ces mesures dénotent obligatoirement un compromis entre la sécurité et la mobilité, la société devant trouver l'équilibre entre la mobilité des jeunes et la sécurité qui concerne l'ensemble de la collectivité.

Les enfants qui ont un rôle à jouer dans la sécurité routière en tant que piétons, passagers ou utilisateurs de bicyclettes ou de cyclomoteurs représentent, en dehors des jeunes conducteurs, des groupes de jeunes usagers de la route qui suscitent des préoccupations particulières.

La principale tâche en matière de sécurité des enfants sur la route est de pratiquer un enseignement efficace de la sécurité routière ayant pour objet :

De leur inculquer les connaissances nécessaires pour qu'ils observent les règles de sécurité routière;

De garantir un comportement correct dans différentes situations de la circulation;

De leur faire mieux prendre conscience de l'importance et de l'utilité des mesures relatives à la sécurité de la circulation routière.

Pour être efficace, l'enseignement de la circulation routière doit être dispensé de façon systématique et continue dans les établissements préscolaires ainsi que les écoles primaires et secondaires. L'enseignement de la sécurité routière doit constituer une part intégrante de l'éducation des enfants. Non contente de constituer une matière à part entière, la sécurité routière doit donc figurer dans d'autres secteurs de l'enseignement comme les matières techniques, les sciences naturelles, l'éthique, les sciences sociales et l'éducation physique. Tout doit être mis en oeuvre pour assurer la coopération des parents dans ce domaine.

Pour réduire efficacement le nombre de victimes d'accidents de la route parmi les enfants, l'enseignement de la sécurité routière doit être complété par :

Une protection des enfants par des mesures de sécurité active et passive (un comportement plus raisonnable à l'égard des enfants de la part des autres usagers de la route, l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures, celle de casques de protection par les utilisateurs de bicyclettes et de cyclomoteurs, etc.);

L'élimination, dans la mesure du possible, des situations dangereuses sur les routes à proximité des écoles et sur les itinéraires empruntés par les enfants pour s'y rendre;

L'adaptation, dans la mesure du possible, de l'environnement de la circulation de façon à tenir compte des problèmes particuliers des enfants;

L'assurance d'une sécurité maximale pour les enfants transportés par les autobus scolaires.
