

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

[CM(86)16]

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

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

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

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

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

INVITE LES PAYS MEMBRES :

- À 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.
- À 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.
- À 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.

- À 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.
- À 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.
- À 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.
- À 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.
- À faire en sorte qu'une large publicité soit accordée aux opérations exemplaires de contrôle et de répression des comportements dangereux.
- À 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.
- À encourager un enseignement scolaire significatif des règles et comportements essentiels de sécurité routière incluant un minimum d'exercices pratiques.
- À 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.
- À 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.
- À favoriser les initiatives visant au recyclage et au perfectionnement des conducteurs, en particulier des conducteurs s'étant rendus coupables d'infractions répétées.
- À 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.

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

[CM(86)15]

RÉSUMÉS DES DIVERS CHAPITRES

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

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

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

Une étude effectuée au Royaume-Uni dans les années 70 et au début des années 80 a fourni de précieux éclaircissements sur les **principaux facteurs responsables des accidents**. Les résultats de cette étude ont montré que les facteurs humains ont contribué à environ 95 % des accidents, les facteurs relatifs à l'environnement routier à environ 20-30 % et les facteurs relatifs au véhicule à 5-10 %. Les résultats obtenus pour l'Allemagne, la France et la Suisse font apparaître plusieurs traits communs à cet

égard. Néanmoins, il faut interpréter avec prudence ce type de facteurs responsables des accidents. Il y a de nombreuses interactions : par exemple, le comportement des individus est lui-même très influencé par le tracé de la route et l'environnement.

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

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

Chapitre II. L'éducation routière

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

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

Il conviendrait de développer au niveau central ou local **un programme ambitieux d'éducation** pour donner aux parents, au personnel d'encadrement préscolaire et aux enseignants la motivation de promouvoir la sécurité routière auprès des enfants et adolescents.

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

Aujourd'hui, les parents comme les écoles, assurent une certaine éducation en matière de sécurité routière. Des matériaux pédagogiques contenant des suggestions de programme sont déjà disponibles. Le domaine qui appelle le plus d'améliorations est celui de l'information et de l'éducation des parents et des

enseignants par les différentes autorités et organisations. Ces actions doivent être dirigées de façon beaucoup plus nette vers la **motivation de ceux qui sont chargés d'éduquer** les enfants et les adolescents.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III. Information du public

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

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

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

Chapitre IV. Surveillance et sanctions

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

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

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

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

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

Chapitre V. Le rôle des partenaires de l'État

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

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

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

Globalement, on peut estimer que la part prise par l'ensemble de ces intervenants privés ou parapublics pourrait être sensiblement augmentée dans de nombreux pays d'Europe, quitte à ce que les États les aident à cet effet. La tendance semble d'ailleurs aller dans ce sens depuis quelques années dans certains pays. En tout état de cause, il est clair que l'action pour l'amélioration des comportements doit être faite **au plus près des usagers eux-mêmes**, donc, par le canal de l'ensemble de ces organismes, souvent plus proches, psychologiquement et géographiquement, des citoyens eux-mêmes.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	9
CHAPITRE I : LE PROBLÈME SUR LE PLAN GÉNÉRAL ET L'ANALYSE DES PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENTS	11
1. Approches possibles en vue d'améliorer la sécurité routière	11
2. Analyse statistique des accidents de la route	11
2.1 Typologie des accidents	11
2.2 Tendances	12
2.3 Principales causes d'accidents	12
3. La difficulté de mesures correctrices	13
3.1 La recherche des moyens permettant d'agir sur les comportements	13
3.2 Un cas particulièrement préoccupant : la conduite sous l'influence de l'alcool	14
3.3 Médicaments et drogues	15
4. Conclusions	15
CHAPITRE II : L'ÉDUCATION ROUTIÈRE	22
1. Introduction	22
1.1 Définition de l'expression "éducation routière"	22
1.2 Résolutions et Recommandations de la CEMT et études de l'OCDE	22
2. Exposé des problèmes	23
2.1 Généralités	23
2.2 Enfants de 0 à 14 ans	24
2.3 Adolescents de 15 à 17 ans	25
2.4 Jeunes usagers de 18 à 24 ans	26
3. Éducation routière au foyer, en milieu préscolaire et à l'école	26
3.1 Situation actuelle en Europe	26
3.2 Ressources	27
3.3 Stratégie	28
3.4 Objectifs et moyens	29
3.5 Orientations de l'éducation routière	29
4. Formation des conducteurs et préparation au permis de conduire	30
4.1 Situation actuelle en Europe	30
4.2 Mesures	32
5. Conclusions	32
CHAPITRE III : L'INFORMATION DU PUBLIC	34
1. Organisation des activités relevant de l'information du public	34
2. Stratégies et moyens d'information du public	35
3. Principaux thèmes donnant lieu à des campagnes d'information	36
4. Conclusions	41
CHAPITRE IV : SURVEILLANCE ET SANCTIONS	42
1. Surveillance et contrôle	42

2. Sanctions.....	43
3. Conclusions	44
CHAPITRE V : LE RÔLE DES PARTENAIRES DE L'ÉTAT	45
1. Le rôle global des partenaires de l'État	46
2. La contribution des mass media	47
3. Le rôle des constructeurs et des importateurs	48
4. La contribution du système d'assurance automobile.....	49
5. La contribution des groupements d'usagers et associations de prévention	50
6. La contribution du corps médical	51
7. Contribution des entreprises	51
8. Expériences de conseils consultatifs mixtes	52
9. Conclusion	53
ANNEXE	54

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

Le Chapitre III, ayant pour objet l'information du public, a été fourni par la délégation allemande.

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

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

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

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

CHAPITRE I

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

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

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

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

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

2. Analyse statistique des accidents de la route

2.1 Typologie des accidents

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

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

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

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

2.2 Tendances

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

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

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

2.3 Principales causes d'accidents

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

D'après ces études, les principaux facteurs responsables des accidents sont résumés au Tableau 3a. Les statistiques d'accidents de la Suisse, de la France et de l'Allemagne, permettant une ventilation similaire des facteurs, on trouvera les chiffres correspondants sur les Tableaux 3. Pour le Royaume-Uni, les facteurs humains, dans leur ensemble, expliquent 84 % des accidents, les facteurs routiers liés à la

route et à son environnement 13 % et les facteurs relatifs au véhicule, 3 %. Les statistiques suisses font apparaître des résultats similaires avec respectivement 96 %, 3 % et 1 %. Les erreurs humaines individuelles sont présentées sur le tableau par ordre de fréquence décroissante. Les habitudes de conduite arrivent en tête, la plus grande partie des erreurs étant dues à des fautes de manœuvre et seulement un très faible pourcentage à un comportement agressif ou irresponsable. En deuxième position, on trouve les erreurs de perception et en troisième, l'état physique du conducteur. Les moyens de faire baisser le nombre d'accidents sont beaucoup moins évidents pour les deux premières catégories que pour la dernière. En outre, il est beaucoup plus délicat d'influencer les comportements que de corriger les défauts de la route ou du véhicule. De plus, les interactions entre ces différents éléments sont importantes. Un exemple de ces interactions est présenté pour le Royaume-Uni au Tableau 4.

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

- Vitesse non adaptée aux conditions de circulation.
- Refus de priorité.
- Dépassement imprudent ou insuffisance des distances entre véhicules.
- Diverses erreurs de perception ou de jugement.
- L'alcool au volant.
- Incompétence ou inaptitude du conducteur.

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

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

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

3. La difficulté de mesures correctrices

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

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

situations où l'on peut estimer que la cause unique de l'accident est due à une erreur humaine ou à l'état physique du conducteur, il peut être plus facile d'influencer le comportement des individus par des moyens techniques que par l'enseignement ou la répression des infractions.

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

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

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

L'alcool au volant constitue un problème particulièrement préoccupant dans tous les pays Membres. C'est donc là une question d'intérêt général, sur laquelle la CEMT s'est déjà penchée à plusieurs reprises¹.

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

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

- Empêcher qu'une personne qui se trouve sous l'influence d'alcool conduise une voiture.

Éviter ou empêcher que la personne qui doit conduire une voiture absorbe de l'alcool auparavant.

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

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

Le contrôle de l'alcoolémie par analyse de sang est une procédure complexe, coûteuse et qui prend du temps. Son remplacement, en tant que preuve juridique, par l'analyse de l'air expiré au moyen

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

d'appareils électroniques fiables constitue une méthode bien plus rapide et pourrait améliorer considérablement les contrôles actuels. L'Australie, le Canada, l'Espagne, l'Irlande du Nord et les États-Unis utilisent ce type d'appareil depuis quelques années ; une réglementation en ce sens est entrée en vigueur en 1983 au Royaume-Uni et en 1986 en Autriche ; la France a pris depuis quelque temps des dispositions du même ordre et une réglementation devrait entrer en vigueur à ce sujet aux Pays-Bas en 1987.

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

3.3 Médicaments et drogues

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

4. Conclusions

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

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

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

	Piétons %	Cycles %	Cyclomoteurs %	Motos %	Voitures		Autres ¹ + inconnus %	Nombre total de tués %
					Conducteur %	Passager %		
1984 A AUTRICHE	19.60	5.20	10.50	8.80	34.10	16.90	4.90	100 1 758
1984 B BELGIQUE	17.60	10.80	5.80	7.10	37.90	16.90	4.00	100 1 893
1984 CH SUISSE	19.60	6.70	9.00	14.90	31.10	15.50	3.20	100 1 097
1984 D ALLEMAGNE	22.20	9.60	3.40	11.80	33.10	17.20	2.70	100 10 199
1984 DK DANEMARK	19.20	14.70	8.00	6.90	32.00	17.60	1.50	100 665
1984 E ESPAGNE	21.20	2.10	6.80	4.40	29.50	25.90	10.00	100 6 275
1984 F FRANCE	15.30	4.00	7.50	7.10	39.10	22.60	4.40	100 12 562
1984 UK ROYAUME-UNI	33.40	6.20	1.10	15.50	22.20	16.90	4.80	100 5 788
1984 GR GRÈCE	25.20	1.60	9.90	11.50	16.10	15.80	19.90	100 1 908
1983 I ITALIE	18.10	7.50	10.70	11.40	27.80	17.30	7.40	100 8 223
1984 IRL IRLANDE	33.50	8.60		12.70	23.40	16.80	4.90	100 465
1984 L LUXEMBOURG	18.60	4.30	1.40	5.70	50.00	20.00	0.00	100 70
1984 N NORVÈGE	25.80	4.70	2.90	7.40	31.00	21.10	7.10	100 407
1984 NL PAYS-BAS	13.10	22.30	7.90	6.00	31.70	16.20	2.70	100 1 615
1984 P PORTUGAL								
1984 S SUÈDE	19.00	13.90	4.00	9.40	32.20	19.20	2.40	100 801
1984 SF FINLANDE	27.40	15.90	5.20	3.50	26.10	16.80	5.20	100 541
1983 TR TURQUIE	38.10	1.80		2.50	7.60	11.90	38.10	100 7 021
1984 YU YOUGOSLAVIE	31.50	7.90	2.90	3.20	20.10	18.50	15.90	100 4 501
18 pays CEMT	23.30	6.40	5.50	8.40	28.10	18.50	9.80	100 65 789 ²
1983 USA ÉTATS-UNIS	16.00	1.90		9.60	34.60	17.90	20.00	100 42 500
1984 CDN CANADA	14.40	3.00		10.20	45.60	24.30	2.50	100 4 120
1984 AUS AUSTRALIE	19.20	3.20		13.80	36.70	26.80	0.30	100 2 822
1984 JAP JAPON	27.80	10.20		25.10	36.60		0.30	100 12 041
4 pays associés	18.40	3.70		-12.90		-51.00	14.10	100 61 483

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

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

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

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

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

	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE (1982)				
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total	
Zones bâties	4.06	73.63	210.07	287.76	
Zones non bâties	3.15	25.90	44.63	73.67	
Autoroutes fédérales	0.93	6.75	19.53	27.22	
	FRANCE (1984)				
	Accidents matériels	Décès	Nombre de blessés		Nombre de victimes
graves			légers		
En milieu urbain dans les villes de + de 5 000 habitants	111	3.0	27.6	122	149
En zone découverte et dans les villes de - de 5 000 habitants					
• Grandes routes	31	5.1	22.0	34	62
• Autres routes	30	3.0	18.0	29	50
• Total	30	3.6	19.0	30	53
Autoroutes	10	1.0	3.5	13	17
	SUÈDE (1982)				
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total	
Zones bâties	1.5	17	41	60	
Zones non bâties	1.5	7	12	21	
	ROYAUME-UNI (1982)				
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total	
Zones bâties					
Grandes routes	2.5	35	136	174	
Autres routes (sauf autoroutes)	1.7	35	120	156	
Total (sauf autoroutes)	2.1	35	127	164	
Zones non bâties	2.5	21	46	69	
Grandes routes	1.8	24	50	76	
Autres routes (sauf autoroutes)	2.2	22	48	72	
Total (sauf autoroutes)	0.70		5.5	1 723	
Autoroutes	2.5	35	136	174	

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

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

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

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

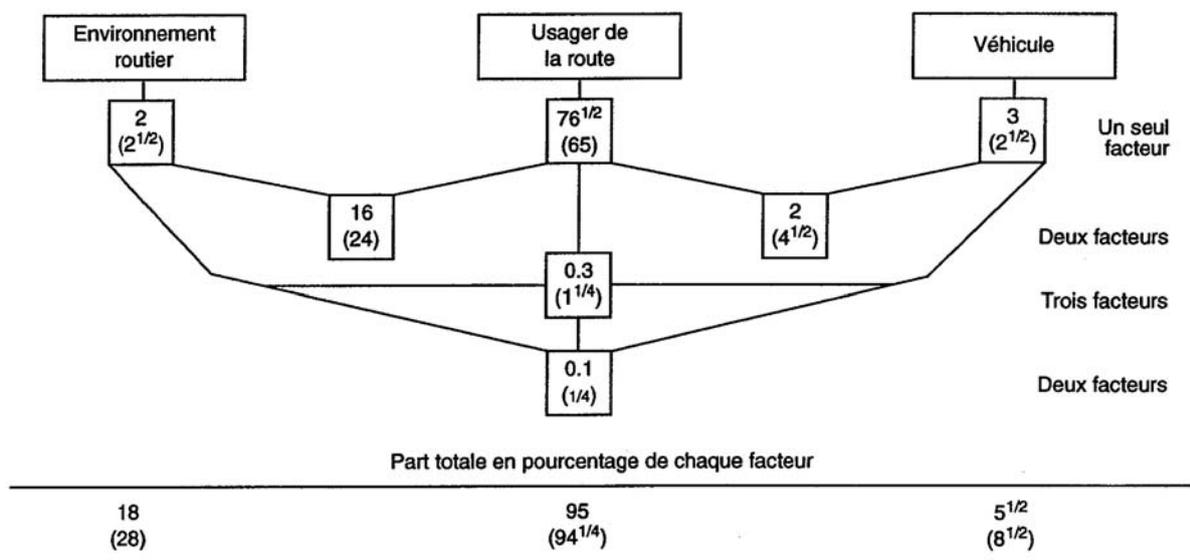
Tableau 3b. **Facteurs responsables des accidents
France (Enquêtes Réagir)**

	1984	
A. Facteurs humains		
1. Facteurs liés à la condition et aux aptitudes du conducteur		
Problèmes physiques	280	4.05
<i>Dont :</i> Maladie	31	0.45
Effets des médicaments	42	0.61
Évanouissement	120	1.74
Handicap	19	0.28
Affaiblissement de la vision	49	0.71
Fatigue	465	6.73
Alcool	762	11.03
Aptitude à la conduite	398	5.76
<i>Dont :</i> Manque de familiarité avec le véhicule utilisé	159	2.30
Expérience récente de la conduite	175	2.53
Expérience limitée de la conduite	55	0.80
2. Facteurs liés au comportement duc conducteur		
Infractions	343	4.96
<i>Dont :</i> Refus de laisser le passage	85	1.23
Refus de s'arrêter au signal STOP	40	0.58
Traversée d'une ligne continue	30	0.43
Non-respect des signaux de circulation	39	0.56
Conduite sur la mauvaise file dans une rue en sens unique	9	0.13
Stationnement gênant	22	0.32
Conduite dangereuse	394	5.70
<i>Dont :</i> Comportement agressif	10	0.14
Dépassement dangereux	94	1.36
Talonnement excessif du véhicule qui précède	32	0.46
Mauvaise appréciation de la situation	112	1.62
Comportement inadéquat dans une situation d'urgence	336	4.86
<i>Dont :</i> Perte de contrôle du véhicule	198	2.86
Incapacité à faire une manœuvre d'urgence	76	1.10
Manœuvre dangereuse pour éviter un véhicule	65	0.94
B. Facteurs relatifs à l'environnement routier		
État de la chaussée	95	1.37
Tracé	489	7.08
Difficultés avec les signaux verticaux	188	2.72
Difficultés avec les signaux horizontaux	240	3.47
Difficultés avec les signaux de circulation	24	0.35
Difficultés avec l'éclairage	132	1.91
Travaux	20	0.29
Difficultés dues aux conditions atmosphériques	414	5.99
<i>Dont :</i> Route glissante	273	3.95
Mauvaise visibilité	172	2.49
C. Facteurs relatifs au véhicule		
Défauts		
Pneus	247	3.57
Freins	44	0.64
Manque d'entretien	49	0.71
Feux de position	83	1.20
		99.98

Tableau 3b. (suite) **Facteurs responsables des accidents**
République fédérale d'Allemagne

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

Tableau 4. **Interactions entre les facteurs responsables d'accidents au Royaume-Uni**
Parts en pourcentages¹



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

CHAPITRE II

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

1. Introduction

1.1 Définition de l'expression « éducation routière »

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

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

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

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

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

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

1. La situation générale des enfants et des adolescents.
2. La façon dont les établissements d'enseignement peuvent contribuer à améliorer la situation.
3. La façon dont les personnes extérieures à l'école peuvent contribuer à améliorer la situation.

Le présent chapitre s'appuie sur ces recommandations.

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

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

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

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

2. Exposé des problèmes

2.1 Généralités

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

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

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

Groupes d'âge	Rôles dominants dans la circulation					
	Piéton	Cycliste	Cyclo-motoriste	Moto-cycliste	Conducteur d'automobile	Passager d'automobile
0-4	x	-	-	-	-	x
5-9	x	x	-	-	-	x
10-14	-	x	-	-	-	x
15-17	-	-	x	x	-	x
18-20	-	-	-	x	x	x

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

2.2 Enfants de 0 à 14 ans

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

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

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

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

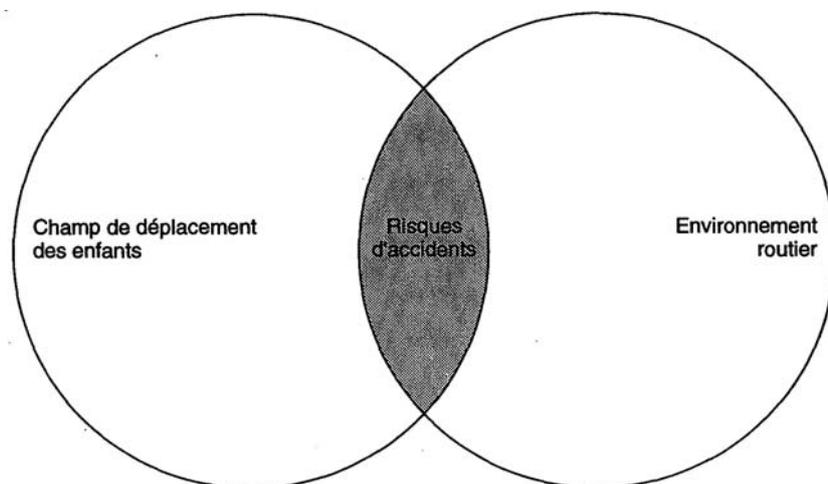
Les trois principaux domaines de préoccupation pour l'ensemble du groupe des enfants âgés de 0 à 14 ans sont donc les suivants :

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

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

Problèmes de sécurité routière des enfants non protégés

Modèle 1



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

2.3 Adolescents de 15 à 17 ans

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

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

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

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

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

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

2.4 Jeunes usagers de 18 à 24 ans

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Situation actuelle en Europe

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

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

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

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

3.2 *Ressources*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Stratégie

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

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

- i. Partir des besoins propres des enfants et de l'expérience qu'ils ont de leur environnement local ;
- ii. Commencer par les rôles dominants qu'ils assument en tant qu'usagers de la route ;
- iii. S'attaquer aux problèmes les plus importants de sécurité routière ;
- iv. Utiliser un message simple et efficace ;
- v. Motiver les enseignants et les parents ;
- vi. Donner la priorité aux mesures intéressant d'importants groupes cibles ;
- vii. Concentrer et programmer l'adoption des mesures.

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

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

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

3.4 Objectifs et moyens

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

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

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

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

- Développer la compréhension par les enfants des problèmes de sécurité routière posés par la circulation des véhicules à moteur.
- Sensibiliser les enfants à la façon dont leur propre comportement influe sur leur sécurité.
- Amener les enfants à assumer la responsabilité de leur propre sécurité sur les routes.

3.5 Orientations de l'éducation routière

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

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

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

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

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

4. Formation des conducteurs et préparation au permis de conduire

4.1 Situation actuelle en Europe

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

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

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

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

i) Nature et formes d'apprentissage

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

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

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

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

ii) Age d'accès au permis

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

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

iii) Durée de l'épreuve pratique du permis

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

iv) Existence de régimes spéciaux pour les conducteurs débutants

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

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

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

Espagne

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

Finlande

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

France

- Plaque 90 km/h.

Grèce

- Plaque N.

Luxembourg

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

Norvège

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

Portugal

- Plaque 90 km/h.

Japon

- Plaque comportant un symbole indiquant un conducteur débutant

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

v) *Formation complémentaire et recyclage*

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

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

4.2 Mesures

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

Les mesures suivantes sont envisagées dans plusieurs pays :

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

5. Conclusions

Il apparaît souhaitable en matière d'éducation routière :

- De s'orienter vers un système de formation continue de la petite enfance jusqu'aux années qui suivent l'obtention du permis de conduire.
- D'améliorer les contenus et modalités de l'enseignement de la sécurité routière à l'école et de développer à cet égard, le rôle essentiel joué par les parents et les enseignants.
- De perfectionner la formation dispensée dans les écoles de conduite afin de favoriser l'émergence de véritables comportements de sécurité.
- D'instituer des mécanismes de suivi et de recyclage des conducteurs débutants.

CHAPITRE III

L'INFORMATION DU PUBLIC

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

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

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

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

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

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

façon responsable et participer au financement des campagnes. Par ailleurs, elles constituent des leviers très importants pour la diffusion de l'information.

2. Stratégies et moyens d'information du public

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sont libres des moyens à utiliser, les administrations ou associations nationales chargées de la sécurité routière jouant un simple rôle de coordination.

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

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

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

République Fédérale d'Allemagne

Les principaux thèmes retenus sont :

- Premier secours.
- Port de la ceinture de sécurité.
- Les enfants dans la circulation.
- Les jeunes conducteurs.
- L'alcool dans la circulation routière.

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

Autriche

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

Belgique

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

- L'alcool.
- Les enfants.
- La ceinture de sécurité.
- La vitesse
- Les deux-roues.

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

Danemark

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

- Accidents isolés
- Pneus
- Alcool au volant
- Motocycles
- Cyclistes
- Piétons
- Voir et être vu
- La sécurité des enfants
- Tourner à gauche
- Ceinture de sécurité
- Les jeunes dans la circulation
- Limitations de vitesse dans les agglomérations
- Véhicules lourds.

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

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

Espagne

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

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

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

Finlande

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

- Alcool au volant.
- Voir et être vu (spécialement en ce qui concerne la visibilité des cyclistes et des piétons).

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

France

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

- Lutte contre l'alcool au volant.
- Respect de la limitation de vitesse en ville.
- Respect des feux rouges.
- Port de la ceinture de sécurité.

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

Luxembourg

Les principaux thèmes des campagnes d'information sont :

- Conduite écologique = conduite sûre (en 1982).
- "Tenez vos distances !" (en 1983).
- Aquaplaning (en 1984).
- Les jeunes conducteurs (en 1985).
- Attention aux enfants (en 1986).

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

Pays-Bas

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

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

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

Deux conclusions importantes peuvent être tirées de ces résultats :

- i. Les actions régionales peuvent être plus efficaces que celles menées au niveau national, parce qu'elles peuvent être plus facilement combinées avec d'autres mesures (approche reposant sur plusieurs facteurs) ;

- ii. Les campagnes sans mesures additionnelles (approche reposant sur un seul facteur) ont apparemment un impact plus faible, tandis qu'une combinaison avec d'autres mesures (par exemple contrôles, surveillance, démonstrations, etc.) paraissent considérablement plus efficaces (approche intégrée reposant sur plusieurs facteurs).

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

- L'alcool au volant.
- La ceinture de sécurité.
- Zones à 30 km/h.
- Bicyclettes : visibilité, éclairage, dispositifs réflectorisants du côté latéral.
- les personnes âgées dans la circulation.

Royaume-Uni

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

Suède

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

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

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

Suisse

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

- Amabilité = sécurité (en 1983).
- Être pressé = danger (en 1984).
- Priorité à la courtoisie (en 1985).

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

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

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

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

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

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

4. Conclusions

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

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

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

- D'échanger, sur le plan international, des expériences sur les campagnes et actions menées, notamment en ce qui concerne les 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.
- D'indiquer aux touristes en visite ou en transit dans leurs propres langues des particularités d'ordre national ou régional ayant une importance du point de vue de sécurité routière.
- De mettre à disposition des moyens appropriés pour permettre une planification à long terme des activités relevant de l'information du public.

CHAPITRE IV

SURVEILLANCE ET SANCTIONS

1. Surveillance et contrôle

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sanctions

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

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

Le but des sanctions est d'amener l'auteur de l'infraction à respecter les règlements de circulation et à modifier en conséquence son comportement.

Pour que ce but puisse être atteint, il faut que la sanction soit prononcée assez rapidement après la constatation de l'infraction. S'il s'écoule un long délai entre l'infraction et la sanction, il est très douteux que celle-ci puisse encore avoir quelque influence sur le comportement futur du contrevenant.

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

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

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

Il y a donc là un effet psychologique doublement néfaste.

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

Parmi celles-ci, il faut citer :

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

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

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

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

3. Conclusions

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

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

Enfin, il conviendrait de mettre l'accent :

- Pour compléter l'effet des sanctions et surtout corriger les comportements futurs, sur l'intérêt des mesures rééducatives telles que le recyclage des conducteurs récidivistes ;

Pour accentuer l'aspect dissuasif des contrôles et des sanctions, sur la publicité administrative et judiciaire à donner aux opérations de surveillance et de répression.

CHAPITRE V

LE RÔLE DES PARTENAIRES DE L'ÉTAT

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

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

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

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

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

- Les mass media.
- Les constructeurs.
- Les assurances.
- Les groupements d'usagers.
- Le corps médical.
- Les entreprises.

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

A cette fin, il convient d'examiner le rôle général des partenaires de l'État dans le système de sécurité routière, la contribution des six catégories spécifiques ci-dessus mentionnées et les expériences tendant à constituer des organismes mixtes, mi-publics mi-privés, destinés à jouer un rôle consultatif auprès des administrations nationales (ou fédérales) de sécurité routière, selon le plan suivant¹ :

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

1. Le rôle global des partenaires de l'État

Dans la plupart des pays, l'intervention dans le système de sécurité routière des partenaires privés de l'État est ancienne. Cette situation correspond à une réalité historique. En effet, ce n'est en général –sauf exceptions marquantes, comme en Scandinavie ou aux États-Unis – qu'après la seconde guerre mondiale, et quelquefois seulement depuis les années 1960, que s'est affirmée et individualisée l'intervention de la puissance publique dans la gestion du système de sécurité routière. Il suffit de rappeler à cet égard que les limitations générales de vitesse, le port obligatoire de la ceinture de sécurité et la lutte contre l'alcoolémie au volant² datent, pour l'essentiel, des années 1970. En revanche, le développement de la circulation automobile a engendré, et cela bien avant que les accidents de la route constituent un véritable problème de société, la constitution d'organismes destinés à promouvoir et faciliter l'usage de l'automobile : automobile clubs, touring-clubs, puis – lorsque la circulation a commencé de provoquer son cortège croissant d'accidents – organismes privés de prévention tels que la Prévention Routière. Il était donc logique que, jusqu'à ces vingt ou trente dernières années, l'essentiel de l'action de sécurité routière soit assumée par les organismes privés s'occupant, parfois depuis le début du siècle, de la promotion de l'usage de l'automobile.

Toutefois, il faudrait affiner cette évaluation en fonction des catégories d'intervenants. Si les organismes traditionnellement chargés de la défense des intérêts des automobilistes ont pu aisément –non d'ailleurs sans ambiguïté comme on le verra plus loin – endosser certaines responsabilités en matière de

sécurité routière, et cela parfois avant que l'État lui-même s'en préoccupe, à l'inverse, l'intervention de certains milieux, comme les organismes d'assurance, les associations de consommateurs ou les entreprises est beaucoup plus récente. Ainsi, en France, ce n'est que tout récemment – essentiellement depuis 1982 – que se dessine dans certains secteurs (compagnies d'assurance, associations de victimes, entreprises, etc.) une réelle volonté de prise en charge de la sécurité routière.

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

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

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

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

2. La contribution des mass media

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

Il paraît intéressant d'essayer d'évaluer la place accordée, dans les différents pays, aux accidents de la route et à la sécurité routière par rapport au volume global d'information et par rapport au volume des informations consacrées en particulier à l'automobile et à la route. L'Australie, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, le Portugal et la Suisse estiment que cette place est relativement importante par rapport au volume global d'information, encore qu'il soit signalé que son contenu est souvent plus émotionnel que scientifique. En Finlande, en France, en République Fédérale d'Allemagne, au Royaume-Uni et en Suède, elle est considérée comme relativement faible dans les deux cas, l'information relative à l'automobile et à la route étant plutôt consacrée à la fluidité du trafic et au confort de l'automobiliste, voire aux performances des nouveaux modèles de véhicules, qu'aux aspects de sécurité. Il faut peut-être y voir le

signe redoutable d'une banalisation de l'accident de la route dans la conscience collective, l'accident étant souvent jugé inévitable et assumé comme rançon du progrès technique. Il convient toutefois de nuancer cette affirmation et de saluer, dans plusieurs pays, un accroissement récent, et méritoire, de l'information divulguée sur la sécurité routière proprement dite, en particulier en 1986, année européenne de la sécurité routière.

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

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

S'agissant de la radio, son rôle est assuré plutôt par les stations publiques dans six pays, indifféremment par les stations publiques et privées dans les cinq autres États. Il est surtout le fait des stations nationales en Finlande, au Portugal, en Suède et en Suisse, plutôt le fait des stations régionales ou locales en Australie et en République Fédérale d'Allemagne (Länder), indifféremment celui des stations nationales, régionales ou locales en Belgique, au Danemark, en Espagne, en France et au Royaume-Uni. Les formes d'intervention sont approximativement les mêmes que celles auxquelles la télévision a recours.

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

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

3. Le rôle des constructeurs et des importateurs

Sur les onze pays considérés, cinq seulement possèdent une véritable industrie automobile, les six autres n'ayant pas de constructeurs nationaux. Quoi qu'il en soit, sauf naturellement dans le domaine de la technique du véhicule, l'effort des constructeurs et des importateurs en faveur de la sécurité routière

semble dans l'ensemble modeste. Il semble surtout revêtir la forme de conseils de sécurité, en particulier en Australie. Le Danemark signale son intervention dans le domaine du contrôle volontaire des véhicules.

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

4. La contribution du système d'assurance automobile

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

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

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

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

Dans la plupart des pays existe un organisme dénommé "Prévention Routière". Il s'agit le plus souvent d'une association de droit privé, souvent largement financée par les compagnies d'assurance, qui intervient fréquemment dans le domaine de l'information (conseils aux usagers) et de l'éducation (enseignement de la sécurité routière à l'école, recyclage et perfectionnement des conducteurs, cours de conduite «défensive», formation et recyclage des enseignants de la conduite) et constitue parfois une force de propositions à l'égard des pouvoirs publics, qu'elle fasse partie d'un conseil consultatif officiel (comme «Via Secura», la Prévention Routière belge ou le Kuratorium für Verkehrssicherheit en Autriche) ou qu'elle agisse à titre autonome. A signaler qu'il existe dans certains pays, des associations (dénommées en France «Prévention Rurale») spécialement chargées de la prévention des accidents en milieu agricole.

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

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

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

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

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

Au total, l'implication des groupements d'usagers semble demeurer modeste dans le domaine de la prévention des accidents, peut-être parce qu'ils véhiculent des préoccupations, tantôt fragmentaires, tantôt disparates. Le programme RÉAGIR développé en France depuis 1982 a permis un début de participation plus active de ces organisations à l'action collective de sécurité routière, cette participation étant vivement encouragée par les pouvoirs publics.

6. La contribution du corps médical

En dehors de l'action traditionnelle du secteur de la santé publique davantage orienté vers la mise en place des secours d'urgence³, la traumatologie et la réadaptation fonctionnelle, l'intervention dans le système de sécurité routière des praticiens du secteur médical privé devrait à l'évidence constituer un élément important de prévention.

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

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

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

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

7. Contribution des entreprises

La plupart des pays estiment que l'intervention des employeurs (quel que soit leur statut juridique, ici indifférent : administrations, entreprises publiques, secteur privé) est dans l'ensemble limitée en matière de sécurité routière. Encore une fois, il semble que l'Australie constitue une référence particulièrement positive en particulier dans les entreprises de transport, le secteur des mines et celui de la construction.

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

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

8. Expériences de conseils consultatifs mixtes

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

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

En Belgique, un arrêté royal du 11 mai 1965 a créé le Conseil Supérieur de la Sécurité Routière dont le rôle est de mener toutes enquêtes et recherches susceptibles d'améliorer le système de prévention, d'établir des liaisons permanentes entre les ministères impliqués dans l'action de sécurité routière et le secteur privé, et de donner son avis sur l'ensemble des projets de lois et d'arrêtés intéressant la sécurité routière. Ses pouvoirs sont, en principe, très larges puisqu'il "prend les mesures nécessaires pour que les moyens susceptibles d'améliorer la sécurité routière soient portés à la connaissance des milieux intéressés, spécialement les usagers de la route, par tous les modes d'information, d'éducation et de vulgarisation appropriés". Placé auprès du Ministre des Communications et présidé par lui, cet organisme, constitué de 73 membres, regroupe les représentants de neuf ministères ainsi que des délégués des automobile clubs et touring-clubs, de "Via Secura" (Prévention Routière belge), de la Croix-Rouge, du Fonds d'études pour la sécurité routière, des experts en automobile, des milieux de l'assurance, etc. Sa contribution depuis vingt ans à l'amélioration de la sécurité routière en Belgique est considérée comme importante.

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

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

Le Portugal a décidé en 1983 de placer auprès de la Direction Générale du Trafic du ministère des Transports et des Communications un conseil consultatif présidé par le Directeur Général du Trafic et comprenant, outre les représentants de plusieurs autres ministères, des délégués de certains organismes

privés de prévention (automobile-clubs, Prévention Routière) ainsi que deux représentants des conseils municipaux de Lisbonne et de Porto. Ce conseil consultatif n'est pas encore entré en fonction.

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

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

En Suède, un Conseil consultatif composé de neuf représentants des autorités publiques et des organisations privées a été institué en 1985. Le Conseil est présidé par le Directeur Général de l'Office suédois de sécurité routière. La tâche principale assignée au Conseil vise à coordonner les travaux effectués par ses membres dans le domaine de la sécurité routière et à présenter au Gouvernement un plan d'action à long terme en cette matière.

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

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

9. Conclusion

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

NOTES

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

ANNEXE

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

République Fédérale d'Allemagne

Bundesministerium für Verkehr
(Ministère Fédéral des Transports)

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

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

Autriche

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

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

Au niveau inférieur, relevant du Ministère :

- La Police et la Gendarmerie.

Les organisations entièrement indépendantes telles que :

- Le Conseil de la Sécurité Routière.
- Les Automobile-Clubs comme l'ÖAMTC et l'ARBÖ.

Belgique

*Ministère des Communications.
Conseil supérieur de la Sécurité routière.*

Les ministères suivants sont représentés au Conseil :

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

Danemark

Radet for større Faerselssikkerhed (Conseil danois de la Sécurité routière).

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

Espagne

- *Direction Générale du Trafic*
Rattachée au Ministère de l'Intérieur.
- *Commission Nationale de la Sécurité Routière*
Organisation interministérielle où sont représentés 15 ministères et divers groupes sociaux Automobile-Clubs, Croix Rouge, constructeurs automobiles, etc.

Finlande

Liikenneturva (Organisation centrale pour la sécurité routière en Finlande).

- Association de droit public sous le contrôle du Ministère des Communications Responsable de l'information et de l'éducation routières.
- Financée par les compagnies d'assurances en vertu d'une loi.

France

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

Luxembourg

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

Pays-Bas

Veilig Verkeer Nederland (Sécurité routière des Pays-Bas).

En collaboration étroite avec le Ministère des Transports qui prend en charge 70 % du budget du « *Veilig Verkeer Nederland* ».

Royaume-Uni

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

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

Suède

- *National foreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* (Société nationale de la Sécurité routière).

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

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

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

Relève du Ministère des Transports. Responsable des informations sur les nouvelles réglementations.

Suisse

- *Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU)* (Bureau suisse de prévention des accidents) (BPA).

Fondation de droit privé.

Tâche : prévention de tous les accidents non professionnels.

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

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

Forme juridique : association.

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

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

- *Fonds suisse pour la prévention des accidents de la route.*

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

- *Les associations d'usagers de la route.*