



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2003/16
15 Juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Quarante-troisième session, 22-25 septembre 2003,
point 6 de l'ordre du jour)

TRAVAUX FUTURS

Améliorer la sécurité des motocyclistes

Communication des États-Unis d'Amérique

Aux États-Unis, le motocyclisme connaît une croissance fulgurante. Les ventes de motos ont augmenté d'environ 91 % par rapport à 1997. Quelque 471 000 nouvelles machines ont ainsi été vendues aux États-Unis en 2000, contre 379 000 en 1999. Cette tendance à la hausse devrait se poursuivre au cours des cinq à sept années à venir.

Parallèlement à l'accroissement de la population des motocyclistes, le nombre de victimes d'accidents mortels a également augmenté depuis 1997. Depuis 1996, plus de 100 000 motocyclistes ont trouvé la mort dans un accident de la route. En 2001, si l'on tient compte des véhicules-miles parcourus, les motocyclistes présentaient près de 26 fois plus de risques de mourir dans un accident que l'usager d'une voiture de tourisme, soit une montée en flèche par rapport à 1997, où les motocyclistes avaient 14 fois plus de risques de périr dans un accident que l'occupant d'une voiture de tourisme.

Les statistiques accidentologiques indiquent également que les traumatismes crâniens sont l'une des principales causes de décès et de lésions graves dans les collisions impliquant des motocyclistes aux États-Unis. Par rapport à son homologue casqué, un motard non muni d'un casque court un risque 40 % plus élevé d'être atteint mortellement à la tête. Enfin, une analyse récente selon la pyramide des âges démontre qu'au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents mortels chez les 20-29 ans – groupe d'âge qui enregistre régulièrement le plus grand nombre annuel de victimes – a diminué, alors qu'il a augmenté chez les motocyclistes âgés de

40 ans et plus. On observe une augmentation analogue des taux d'accidents mortels dans ce groupe d'âge dans d'autres pays.

Les États-Unis travaillent activement à la promotion de la sécurité des motocyclistes et à la recherche de solutions efficaces à ce problème crucial de santé publique. La *National Highway Traffic Safety Administration* (Direction nationale de la sécurité routière) a lancé un programme de sécurité à l'intention des motocyclistes, fondé sur une approche globale, qui vise:

1) à prévenir les accidents de motocycles; 2) à atténuer la gravité des blessures subies par les motards en cas d'accident; et 3) à assurer une intervention rapide et appropriée des services médicaux d'urgence et à permettre une meilleure prise en charge thérapeutique des accidentés. Parmi les principaux domaines d'action figurent: la lutte contre les facteurs d'insécurité chez les motocyclistes, l'éducation et la formation des motards, l'octroi de licences aux concessionnaires moto, l'évolution technologique des motocycles, la conception des chaussures et la législation en matière de port du casque.

Mesures que pourrait prendre le WP.1

Instaurer un dialogue et un échange d'informations sur les programmes de sécurité à l'intention des motocyclistes entre les pays membres du WP.1 et les principales organisations non gouvernementales.

1. Création d'un groupe de travail chargé d'étudier l'ampleur du problème dans les États membres;
2. Inventaire des pays affichant de faibles taux d'accidents corporels et mortels;
3. Présentation des programmes, campagnes de sensibilisation et pratiques couronnés de succès dans ces pays;
4. Élaboration, à partir de ces exemples, de stratégies susceptibles d'être adoptées par d'autres États membres et non membres.

Dans le cadre du Plan d'action, on pourrait envisager de distribuer un questionnaire aux autres États membres abordant les questions et points suivants:

- Comment les autres pays repèrent-ils, appréhendent-ils et poursuivent-ils en justice les motocyclistes n'étant pas en pleine possession de leurs moyens?
- Certains pays ou régions requièrent-ils des motocyclistes qu'ils aient suivi une formation avancée avant de leur octroyer un permis?
- Le permis de conduire fait-il mention de leur niveau d'aptitude? Qui paie la formation?
- Que révèlent les statistiques relatives au nombre d'accidents mortels chez les motocyclistes âgés de 40 ans et plus?
- Le motocycliste est-il poursuivi en justice si, en l'absence de formation adéquate, il se trouve impliqué dans un accident?

- Nombre de motocycles immatriculés et de motocyclistes enregistrés;
- Taux d'accidents corporels et mortels;
- Taux d'accidents corporels et mortels imputables au non-port du casque par le motocycliste au moment de l'accident;
- Législation régissant le port du casque;
- Montant de l'amende infligée pour non-port du casque;
- Existe-t-il des incitations quelconques (par exemple, réduction des primes d'assurance) visant à développer le port du casque?
- Existe-t-il des programmes ou autres campagnes publicitaires destinés à développer le port du casque?
- Hormis les contraventions, quelles sont les peines auxquelles s'exposent les motocyclistes ne portant pas de casque?
- Autres initiatives ayant fait leurs preuves.

Calendrier prévisionnel

Septembre 2003 Création d'un groupe de travail

Avril 2004 Mise au point et distribution du questionnaire

Avril 2005 Présentation des résultats préliminaires et recommandations au WP.1
