



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/10
6 janvier 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Quarante-huitième session, 20-22 mars 2006,
point 5 m) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE
SUR LA CIRCULATION ROUTIERE R.E.1**

Nouvelles questions

Note du secrétariat

À la quarante-septième session du WP.1, la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR) a accepté de soumettre un projet de texte concernant un paragraphe et deux phrases d'introduction. En outre, elle s'est offerte à vérifier le paragraphe 2.1.4 et le chapitre 4 du document TRANS/WP.1/2005/15 et, si nécessaire, à proposer des modifications ou des ajouts à ce paragraphe et à ce chapitre.

Les propositions de la FEVR concernant le paragraphe introductif du chapitre 2 1) et les phrases introductives du paragraphe 2.1 et du chapitre 4 sont reproduites ci-après. La Fédération a ajouté des commentaires et des propositions concernant le paragraphe 2.1.4 et le chapitre 4. L'annexe 8 du document TRANS/SC.1/294/Rev.5 a également été examinée.

Révision de la R.E.1 (propositions soumises par la FEVR)

Les modifications concernant les chapitres sont basées sur la structure décrite dans le document TRANS/WP.1/2004/10

Chapitre 2. Comment influencer le comportement sur la route

Introduction

Étant donné que la plupart des moyens de transport motorisé peuvent conduire les usagers de la route jusqu'aux limites de leurs capacités physiologiques et psychologiques, le comportement de ceux-ci revêt une grande importance, et ce d'autant plus que les véhicules à moteur semblent fournir une puissance et une vitesse supérieures à ce qu'exige le simple transport.

Les règles de comportement dans la circulation (chap. 1) ne suffisent pas à assurer la sécurité dans la circulation routière; pour ce faire, il faut aussi mobiliser et motiver diverses institutions sociales. La formation des conducteurs devrait commencer dès l'enfance, c'est-à-dire être dispensée par les parents et par les enseignants dans les écoles élémentaires et secondaires (2.1.4), et se terminer par la formation à la conduite et le passage des épreuves du permis de conduire (2.1.1 et 2.1.2). La formation à la sécurité routière dispensée précocement contribuera grandement à l'acquisition d'un comportement sans risque pendant l'adolescence et à l'âge adulte.

Les premiers secours aux victimes des accidents de la route devraient faire partie de la formation non seulement du personnel médical mais aussi des conducteurs (2.1.3).

Les stratégies de communication et les campagnes de sensibilisation devraient viser à informer et à maintenir les conducteurs en éveil. Elles devraient aussi mobiliser et motiver les parents, les écoles et les autres institutions sociales. Elles devraient susciter dans la population une prise de conscience qui puisse constituer le fondement d'une bonne politique de sécurité routière (2.2).

Un comportement prudent des conducteurs doit être obtenu grâce aux contrôles effectués par la police et aux sanctions imposées par les autorités judiciaires. Les conducteurs qui enfreignent délibérément les règles doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il faut encourager la mise au point et l'utilisation de tous les moyens techniques de nature à aider les conducteurs à respecter les règles (2.3).

Dans la mesure où elles souhaitent jouer ce rôle, les associations de victimes des accidents de la route pourraient être associées utilement aux activités de formation et aux campagnes de sensibilisation visant à faire prendre conscience au public de la gravité des conséquences des accidents de la route.

2.1 Éducation/formation

Phrase introductive:

On trouvera dans la présente section, aux paragraphes [2.1.1 et 2.1.2], les prescriptions concernant la formation spécifique qui prépare aux différents permis de conduire et, au paragraphe [2.1.3], les prescriptions concernant la formation aux brevets de premiers secours pour le personnel médical et les conducteurs; le paragraphe [2.1.4] traite des actions éducatives générales menées par les parents et par les écoles primaires et secondaires.

[2.1.3, ex-5.1.4] Enseignement aux enfants des principes de sécurité routière

L'éducation donnée aux enfants pour leur propre protection est un mal nécessaire et ne devrait impliquer aucune responsabilité juridique pour ces enfants ou pour leurs parents. Cela étant, ces premiers pas dans l'apprentissage de la sécurité routière contribueront à l'adoption d'un comportement correct pendant l'adolescence et à l'âge adulte.

Il convient d'inculquer aux enfants dès leur plus jeune âge les principes de base de la sécurité routière afin de les sensibiliser au bon comportement à observer dans la rue. À cette fin, des mesures appropriées doivent être prises pour encourager l'enseignement de la sécurité routière à l'école et veiller à ce que cet enseignement soit, dans toute la mesure possible, donné conformément aux principes et aux dispositions de l'annexe 8. Cet enseignement [devra tenir compte dans tous les cas des limites propres aux enfants (par exemple, âge, degré de maturité) et] devra répondre aux principes suivants:

- a) L'enseignement de la sécurité routière aura pour but principal:
 - i) D'inculquer les connaissances nécessaires au respect des règles de la circulation routière et de la sécurité sur la voie publique;
 - ii) ~~D'assurer [De tendre vers]~~ un comportement correct dans les diverses [des] situations [concrètes] de circulation, ~~compte tenu des limites propres aux enfants (par exemple, âge, degré de développement);~~
 - iii) De faire prendre conscience de l'importance et de l'utilité des règles et des mesures concernant la sécurité routière;

b) Pour être efficace, l'enseignement de la sécurité routière doit être dispensé de façon systématique et continue dans les établissements préscolaires, dans les écoles primaires et secondaires, et dans le cadre des activités extérieures à l'école et les établissements d'enseignement postscolaire. On n'épargnera aucun effort pour assurer la participation active des enfants ainsi que la coopération des parents, de manière à ce qu'ils soient partie intégrante du processus d'enseignement, notamment s'agissant des enfants les plus jeunes;

c) L'enseignement de la sécurité routière peut être dispensé en tant que matière unique, mais il conviendrait aussi de l'incorporer à des approches plus générales conçues pour assurer que l'enfant et l'adolescent apprennent à respecter les valeurs fondamentales de la vie quotidienne. Il doit en outre encourager les jeunes à adopter un comportement raisonnable, prudent et réfléchi, non seulement lors de la conduite mais aussi dans la vie de tous les jours,

en particulier à l'égard d'autrui. Pour avoir un impact éducatif maximum, l'enseignement de la sécurité routière doit aller au-delà du simple Code de la route pour donner, par le biais de sujets techniques, de l'éducation civique et des sciences sociales, une expérience pratique et une connaissance des questions relatives à la sécurité et favoriser une attitude positive à cet égard;

d) La sécurité des enfants sur le trajet de l'école répond à des principes et à des caractéristiques semblables dans nombre de pays. C'est donc un sujet particulièrement approprié pour illustrer la coopération et l'amitié internationales en tant que matière à enseigner dans les écoles.

Remarque, 2.1.4 a) ii)

Même un adulte expérimenté n'a pas forcément un comportement correct (comme le prouvent les milliers d'accidents qui ont lieu chaque jour). Les adultes sont pourtant conscients des dangers et savent comment se comporter. Comment peut-on, dès lors, attendre des enfants qu'ils aient un tel comportement? «Assurer un comportement correct» apparaît donc comme un objectif d'autant plus irréaliste. De fait, l'expression «comportement correct» n'est peut-être pas la plus appropriée (dans la mesure où on la présente comme un objectif qui peut être atteint). Nous proposons donc, d'une part, d'utiliser l'expression «tendre vers», qui nous semble plus raisonnable, et, d'autre part, de remplacer «diverses» par «concrètes» sachant que, pour être efficace, l'enseignement doit porter sur des situations bien définies.

Il n'est pas fait mention de l'importance capitale que revêtent les bons exemples donnés par les adultes à leurs enfants et aux enfants en général. Ces exemples devraient absolument être mentionnés chaque fois que l'on parle d'éduquer et d'influencer le comportement.

Chapitre 4. Sécurité des enfants dans la circulation routière

Phrase introductive

Ce chapitre prend en considération le fait que c'est aux adultes qu'il incombe de veiller à la sécurité des enfants. Il aborde le problème éthique grave des enfants tués ou blessés dans des accidents de la circulation et est conforme à la Convention relative aux droits de l'enfant.

Commentaire

La Convention relative aux droits de l'enfant rend clairement les adultes et leurs institutions comptables du bien-être des enfants. Cela inclut à l'évidence la protection des enfants contre la violence routière, et on trouvera ci-joint, pour information, la réponse de la FEVR à la consultation de l'UNICEF sur la violence contre les enfants. Bien évidemment, l'apprentissage d'un comportement sûr et préventif (des adultes!) doit commencer dès le plus jeune âge. Toutefois, selon la Convention relative aux droits de l'enfant, il faut indiquer clairement à la fois aux adultes et aux enfants concernés qu'aucune responsabilité n'incombe à ceux-ci.

La phrase introductive mentionne les droits de l'enfant afin de faciliter l'interprétation des paragraphes. Ce dernier aspect est important, notamment en ce qui concerne les arguments juridiques qui peuvent être invoqués après un accident, lorsque les juges et les avocats ont tendance à considérer que la responsabilité des enfants est engagée.

4.1.2 c)

La FEVR propose de supprimer les mots «élèves plus âgés» à la première ligne et les mots «constituées d'élèves plus âgés» à la troisième ligne.

Raisons:

Premièrement, les patrouilles effectuées par des enfants relèveraient de la catégorie «travail des enfants», lesquels devraient en outre, dans ce cadre, assumer une responsabilité importante.

Deuxièmement, l'idée de patrouilles constituées d'enfants peut être défendue aussi longtemps qu'aucun accident ne se produit. Toutefois, si des élèves plus jeunes venaient à être tués ou blessés, les conséquences morales en seraient excessivement lourdes pour les élèves plus âgés. La FEVR considère que ces deux scénarios sont incompatibles avec la Convention relative aux droits de l'enfant.

Remarque

Il n'est pas nécessaire d'apporter d'autres modifications aux mesures énoncées au chapitre 4 (en particulier aux paragraphes 4.1.2 g) et 4.3) à la condition impérative que l'exonération de toute responsabilité judiciaire ou psychologique soit garantie.

Annexe 8

Au [2.1.4], il est fait référence à l'annexe 8 de la R.E.1. La FEVR a procédé à l'analyse de cette annexe, qui lui a inspiré les préoccupations, les commentaires et les propositions suivants (Réf.: TRANS/SC.1/294/Rev.5)

Préoccupations générales

Les recherches menées récemment (depuis 1995) donnent à penser qu'un remaniement des dispositions de l'annexe 8 relatives aux enfants plus jeunes s'impose. Il semble évident que la formation à la circulation guidée entre en conflit avec le développement sain de la confiance en soi et de l'assurance, qualités requises pour se mouvoir en toute sécurité dans la circulation. Cette contradiction semble inhérente et devrait être résolue eu égard à la Convention relative aux droits de l'enfant. Ce point de vue repose sur les arguments exposés ci-dessous.

Commentaire

L'annexe 8 peut être divisée en deux parties: la première partie comprend les paragraphes 1 à 9 et la seconde les paragraphes 10 à 14. La seconde porte sur différents groupes d'âge et s'avère particulièrement problématique.

Propositions

Deuxième partie (par. 10 à 14)

La FEVR propose de supprimer au moins le paragraphe 11 dans sa totalité et de le remplacer par une référence à **la responsabilité et le devoir de prudence de ceux qui sont à l'origine des dangers**. D'autres paragraphes aussi posent des problèmes que l'on ne peut tenter de résoudre un par un, comme le montrent les exemples suivants. Au paragraphe 12, il est dit que les enfants doivent «savoir qu'il est important de...» (12.4), «connaître les ... règles de la circulation» (12.1) et même être capables de «juger» (12.5). Premièrement, «comprendre» quelque chose est un processus évolutif qui comprend plusieurs étapes et qui ne conduit pas nécessairement à une fin. Si on utilise ce concept dans ce contexte, il convient de définir les étapes susmentionnées d'une manière plus précise. Deuxièmement, les enfants ne sont pas tous semblables. Qui peut dire «les enfants doivent comprendre»? Qu'en est-il de ceux qui en sont incapables? (Dans ce cas, la proposition de la FEVR se rapporterait aux plus faibles.) Troisièmement, il est évident que comprendre et connaître n'empêche pas les adultes de se comporter dangereusement; ce sont bien eux qui provoquent des accidents mortels (et également eux qui construisent des voitures très dangereuses). Cela dit, c'est toute l'orientation du paragraphe 12 qui pose problème. Faute de compétences techniques, aucune proposition détaillée n'est formulée.

Première partie (par. 1 à 9)

La première partie semble moins problématique si l'on excepte le paragraphe 6, qu'il conviendrait de modifier comme suit:

6. L'enseignement doit commencer dès l'âge préscolaire. Il est nécessaire d'encourager les parents à ~~se charger personnellement d'instruire~~ **[contribuer à l'instruction de]**

leurs enfants avant l'âge scolaire et de continuer à le faire pendant leur croissance, ~~de manière à faire en sorte qu'ils acquièrent une autonomie de déplacement avant de les autoriser à n'être plus accompagnés.~~ Il faut donner aux parents les connaissances qui leur permettent de participer à la formation de leurs enfants en matière de sécurité routière.

Raisons:

La responsabilité des parents semble être problématique. S'agissant de l'instruction, rien ne prouve que les parents pourraient s'acquitter de cette tâche comme il convient. À n'en pas douter, certains parents en seraient incapables. Qu'en est-il des enfants? S'agissant de l'acquisition d'une autonomie de déplacement, la FEVR considère qu'un jugement approprié n'est pas possible, et qu'en outre l'acquisition d'une telle autonomie ne pourrait être vérifiée ni de la part des parents ni de la part des enfants. (En Suisse, comme dans beaucoup de pays très développés, de nombreux parents conduisent eux-mêmes leurs enfants à l'école en voiture, ce qui les prive de la possibilité d'acquérir l'autonomie susmentionnée et compromet le reste de leur instruction.)

Recommandation

La FEVR recommande au Groupe de travail d'organiser une audition afin de reformuler l'annexe 8 dans son ensemble en tenant compte des droits de l'enfant et des recherches menées récemment.

Références (anglais/allemand seulement):

Hüttenmoser, Marco (1995): Children and Their Living Surroundings. Empirical Investigations into the Significance of the Living Surroundings for the Everyday Life and the Development of Children, In: Children's environments, Vol. 12, Number 4, pp. 403-413.

Hüttenmoser, Marco (2004): Was Kinder bewegt. Eine Analyse aktueller Forschungsergebnisse, In: Gugerli-Dolder, Barbara; Hüttenmoser, Marco und Petra Lindenmann-Matthies: Was Kinder beweglich macht, Zürich.

Hüttenmoser Marco (2005): Was heisst kindergerechte Sicherheitspolitik?, In Verkehrszeichen 4/05, S.25-29.
