



Recommandation 331 (1962)¹

Sécurité routière

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

Constatant avec inquiétude le nombre croissant des accidents de la route en Europe, qui font chaque année 65.000 morts et 1.500.000 blessés environ ;

Considérant qu'il est nécessaire de définir une politique d'ensemble à long terme, visant tous les aspects importants de la sécurité routière, dont la responsabilité incombe aux gouvernements, aux autorités locales et aux organismes privés ;

Considérant que, dans le cadre d'un tel programme à long terme, il convient d'établir un ordre de priorité entre les nombreux problèmes qui demandent à être résolus et dont la solution, dans certains cas, serait aisée et donnerait de bons résultats à peu de frais ;

Considérant la valeur de la recherche scientifique dans le domaine de la sécurité routière et l'importante contribution que les techniques de la circulation peuvent apporter à la construction des routes ;

Convaincue que la meilleure chance de réduire le nombre des accidents de la route réside dans l'éducation et la formation des usagers de la route, étant donné qu'un pourcentage très élevé des accidents est dû à des erreurs humaines, sans négliger pour autant les mesures à prendre pour améliorer le réseau routier, assurer une meilleure inspection des véhicules et une application plus stricte des règles de la circulation ;

Réaffirmant sa conviction qu'il est nécessaire d'inclure l'enseignement du code de la route dans le programme d'étude des écoles primaires et se félicitant de ce que, donnant suite à la [Recommandation 276 \(1961\)](#) de l'Assemblée, le Conseil de la coopération culturelle ait recommandé au Comité des Ministres de convoquer une réunion internationale en vue de comparer les données d'expérience sur les plus récentes méthodes utilisées pour enseigner la sécurité routière aux écoliers, réunion qui serait organisée conjointement avec la Conférence européenne des Ministres des Transports ;

Accueillant avec satisfaction la première série de recommandations relatives à la coordination des règles de la circulation, adoptée par la Conférence européenne des Ministres des Transports en avril 1962, et qui constitue une première étape vers l'établissement du code européen de la route, préconisé par l'Assemblée dans de précédentes recommandations ;

Tenant compte des précieux conseils techniques donnés, lors d'une conférence ad hoc organisée par la commission économique en avril 1962, par d'éminents experts de la sécurité routière appartenant à des organisations intergouvernementales et non gouvernementales,

/

1. Discussion par l'Assemblée le 21 septembre 1962 (11e séance) (voir [Doc. 1465](#), rapport de la commission économique). Texte adopté par l'Assemblée le 21 septembre 1962 (12e séance).



Recommandation 331 (1962)

Recommande au Comité des Ministres, conformément à l'article 15 (b) du Statut, d'inviter instamment les gouvernements membres :

- a. à tout mettre en oeuvre pour assurer le fonctionnement, dans les meilleurs délais, de l'organisme de coopération internationale pour la recherche sur la sécurité routière, proposé par le Comité de la recherche scientifique de l'O.C.D.E., et à en fixer le secrétariat au Road Research Laboratory du Royaume-Uni, à Crowthorne ;
- b. à s'attacher à développer l'enseignement des techniques de la circulation par la création d'instituts spécialisés dans les diverses universités européennes, et au moins dans une université de chaque Etat membre ;
- c. à faire porter l'amélioration des routes en premier lieu sur les "points noirs" où un nombre anormalement élevé d'accidents a été constaté, et à organiser une action à l'échelon national, en coopération avec les autorités locales et la police, étant donné que les travaux nécessaires pour éliminer ces points dangereux sont relativement peu coûteux ;
- d. à rendre obligatoire la pose, par les constructeurs d'automobiles, de dispositifs pour la fixation de ceintures de sécurité sur tous les nouveaux véhicules ;
- e. à établir, dans le cadre de l'organisation internationale compétente, des normes maximum et minimum concernant la puissance des dispositifs d'éclairage avant et arrière, et des dispositifs de signalisation des véhicules, en vue de les adapter également aux conditions de nuit et de jour ;
- f. à adopter aussitôt que possible les normes relatives au poids et aux dimensions maximum des véhicules routiers, définies par l'Accord de la C.E.M.T. du 5 octobre 1960 ;
- g. à renforcer le personnel de la police de la circulation et les patrouilles de la police de la route, et à doter la police d'un équipement technique plus complet pour le contrôle de la circulation, mais à supprimer tous les contrôles de police ayant le caractère de pièges ;
- h. à fixer une limite générale de vitesse dans toutes les agglomérations, et à veiller à ce que toutes les limitations de vitesse, dans les agglomérations et en dehors de celles-ci, soient indiquées par des panneaux à l'entrée et à la sortie des zones où elles sont imposées ;
- i. à entreprendre une enquête scientifique à l'échelon européen, pour déterminer quel est le pourcentage maximum d'alcool dans le sang à partir duquel une personne doit être considérée comme incapable de conduire un véhicule, et à introduire - si elles n'existent pas - ou à renforcer les sanctions contre les conducteurs ayant un pourcentage d'alcool dans l'organisme dépassant le pourcentage autorisé ;
- j. à ratifier sans délai l'Accord européen du 19 janvier 1962, relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, élaboré dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, et à assurer, par un contrôle approprié, la stricte observation des règles énoncées par cet accord en ce qui concerne le nombre maximum d'heures de conduite et la durée raisonnable des périodes de repos ;
- k. à prévoir un plus grand nombre de laboratoires itinérants pour examens psychotechniques afin d'inciter les conducteurs à se présenter spontanément pour faire vérifier leurs aptitudes, et à encourager et subventionner l'organisation de cours de perfectionnement à l'intention des conducteurs professionnels et des conducteurs qui ont été impliqués dans des accidents ;
1. à encourager les autorités locales, les compagnies d'assurances, les compagnies pétrolières, les sociétés de construction d'automobiles, etc., à financer des campagnes de propagande en faveur de la sécurité routière et à accorder une assistance financière aux organisations privées qui s'occupent de la sécurité routière ;

//

Recommande au Comité des Ministres :

- a. de convoquer, en liaison avec la Conférence européenne des Ministres des Transports, un groupe d'experts chargé d'élaborer des règles basées sur l'ancienneté du véhicule et le nombre de kilomètres parcourus, tendant à rendre obligatoire l'inspection périodique des véhicules, et de faire des recommandations sur la question de savoir si une convention serait ou non l'instrument approprié pour régler cette question ;

- b. de convoquer un groupe d'experts chargé de mettre au point un formulaire-type européen pour les constats d'accident effectués par la police, afin qu'un document uniforme puisse être utilisé tant à des fins juridiques que statistiques ;
- c. d'inviter la sous-commission pour la sécurité routière de l'Assemblée à se présenter devant le comité mixte d'experts du Conseil de l'Europe et de la C.E.M.T., dont l'Assemblée espère qu'il sera bientôt convoqué pour examiner la question de l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles ;

///

Invite le Comité des Ministres à transmettre à la Conférence européenne des Ministres des Transports des propositions tendant à :

- a. poursuivre les travaux constructifs qu'elle consacre à la mise au point de recommandations sur la coordination des règles de la circulation, et examiner la possibilité de donner à ces règles un caractère obligatoire et de les incorporer dans une convention instituant un code de la route européen, couvrant l'ensemble de la question ; cette convention devrait être prête à être signée d'ici la fin de 1963 ;
- b. entreprendre, en coopération avec les organes techniques de l'O.C.D.E., une étude sur les perspectives de développement de la circulation routière en Europe, compte tenu du rapport existant entre l'augmentation du produit national brut et d'autres indices semblables d'une part, et l'augmentation du nombre des véhicules privés et commerciaux dans les pays européens d'autre part ;
- c. entreprendre, dans le cadre d'un programme de recherche scientifique sur les causes des accidents, une enquête approfondie du rapport qu'il peut y avoir entre la limitation de la vitesse hors des agglomérations et la fréquence des accidents ;
- d. promouvoir et faciliter la diffusion dans les pays membres de la C.E.M.T. de films de court métrage pour la télévision, réalisés conjointement par les autorités de la police, les experts de la sécurité routière et les techniciens de la télévision, et qui représenteraient la reconstitution d'accidents et expliqueraient comment un usager de la route doit se comporter.