



Recommandation 539 (1968)¹

Sécurité routière dans la construction des véhicules automobiles

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Gravement préoccupée par l'accroissement constant du nombre des accidentés de la route en Europe, lequel est actuellement de l'ordre d'environ 75.000 morts et 2 millions de blessés par an ;
2. Convaincue que l'augmentation explosive actuellement constatée du nombre des véhicules qui circulent sur les routes entraînera une aggravation de la situation si les normes de sécurité routière ne sont pas améliorées ;
3. Consciente du fait que les mesures de sécurité routière qui ont été prises au cours des récentes années ont effectivement entraîné le maintien du nombre des accidents de la route dans des limites proportionnellement inférieures à celles qui auraient pu correspondre à l'augmentation du nombre des véhicules qui circulent sur les routes, mais convaincue qu'un nouvel effort important s'impose si l'on veut réellement réduire le chiffre annuel global des victimes des accidents de la route ;
4. Consciente notamment de la contribution à la réduction des accidents de la route que pourrait apporter l'amélioration des caractéristiques de sécurité dans la conception et la construction des véhicules ; ne perdant pas de vue que les nouvelles dispositions réglementaires dans ce domaine, qui ont été récemment mises en vigueur ou seront mises en vigueur à la fin de l'année en cours par les autorités fédérales des Etats-Unis, devront être appliquées par les constructeurs européens d'automobiles pour tous les modèles qu'ils espèrent exporter dans ledit pays ; consciente, en outre, des retards qu'impliquerait l'élaboration de normes européennes communes distinctes en matière de conception et de construction de véhicules ;
5. Convaincue de l'importance vitale à long terme d'un programme complet, dynamique et continu d'enseignement de la sécurité routière commencé à l'école et poursuivi pendant toute la vie des individus jusqu'à leur vieillesse ; déplorant la tiédeur de l'appui et, dans certains cas, l'opposition réelle manifestée par des milieux spécifiquement enseignants à la mise en oeuvre de la Résolution (64) 12 du Comité des Ministres appelant l'introduction systématique de cours de sécurité routière dans les programmes scolaires ; persuadée que la sécurité routière devrait être enseignée comme une discipline séparée, au moins dans les écoles secondaires ; estimant que le brusque accroissement du volume de la circulation automobile traversant les frontières nationales en Europe rend nécessaire l'élaboration d'une politique au niveau de toute l'Europe en ce qui concerne la réglementation de la circulation et la signalisation ; estimant, en outre, que l'adoption d'une attitude européenne en matière d'enseignement de la sécurité routière serait rendue beaucoup plus facile par l'existence d'un code de la route commun (loi-type) ;
6. Inquiète du danger que présentent certains types de maladie et de comportement psychologique pour l'aptitude à la conduite ;

1. Discussion par l'Assemblée le 27 septembre 1968 (18e séance) (voir Doc. [Doc. 2442](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement). Texte adopté par l'Assemblée le 27 septembre 1968 (18e séance).



7. Considérant l'importante contribution à la sécurité routière que pourrait apporter l'amélioration de l'infrastructure routière, non seulement par la construction de nouvelles autoroutes, mais aussi par l'amélioration des routes existantes (élimination des points noirs, des accès cachés, etc.) et - dernier point mais non le moindre - l'utilisation des techniques les plus nouvelles de contrôle et de régulation du trafic (par exemple, l'utilisation de signaux lumineux automatiques actionnés par le passage des véhicules),

8. Recommande au Comité des Ministres d'inviter les gouvernements membres :

- a. à adopter les nouvelles normes américaines en matière de design et de construction des véhicules comme base minimum commune de départ et à mettre en vigueur, sans délai, des règlements appropriés fondés sur ces normes, étant entendu qu'une telle mesure ne saurait préjuger dans des cas d'espèce une éventuelle adoption de normes différentes spécialement adaptées aux conditions européennes ;
- b. à prêter d'urgence la plus grande attention à la nécessité de développer considérablement l'enseignement de la sécurité routière et plus particulièrement :

d'examiner les mesures pratiques qui ont été prises à ce jour par les autorités scolaires en application de la Résolution (64) 12 du Comité des Ministres appelant l'introduction systématique d'un enseignement de la sécurité routière dans les programmes scolaires, et de prendre les mesures nécessaires pour que, chaque fois que cela n'est pas encore fait, la sécurité routière soit enseignée, en tant que discipline séparée, au moins dans les écoles secondaires ;

d'étudier les nouvelles mesures qui pourraient être prises pour développer l'éducation posée en matière de sécurité routière.

C.E.M.T. au cours de l'année 1969 et la publication d'un le Code de la route européen

d'avance de sa deuxième Conférence de la sécurité routière actuellement envisagée pour 1970 ou 1971 de la coopération

- c. à prendre des mesures collectives (éventuellement dans le cadre du Comité européen de santé publique du Conseil de l'Europe) pour poursuivre l'étude des incidences de certains types de maladie et de comportement psychologique sur les performances des conducteurs d'automobiles.
- d. à prendre en outre des mesures en vue de faciliter la confrontation et la mise en commun des expériences des Etats membres en matière de construction des routes, d'amélioration des routes et d'utilisation d'installations modernes de régulation du dans le cadre de la C.E.M.T., dans celui de l'O.C.D.E. et dans celui de la Conférence européenne des Pouvoirs locaux.