



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2003/15
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

Utilisation des ceintures de sécurité

Communication des États-Unis d'Amérique

Généralités

Les accidents de la circulation routière font un grand nombre de morts et de blessés, tant dans les pays très motorisés que dans les pays en développement. Ce problème majeur de santé publique devrait, selon les prévisions, prendre les dimensions d'un défi planétaire au cours des décennies à venir. Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenues pour enfants sont les moyens les plus efficaces de réduire le nombre de morts et de blessés graves parmi les occupants des véhicules. Aux États-Unis, les travaux de recherche ont montré que l'utilisation de sangles à trois points d'ancrage permettait de réduire de 45 % le risque de décès parmi les passagers avant et de 50 % le risque d'être légèrement à grièvement blessé. Parmi les occupants des véhicules âgés de plus de 4 ans, le port de la ceinture de sécurité a permis de sauver 12 144 vies selon des estimations portant sur 2001. Si le taux d'utilisation des ceintures de sécurité aux États-Unis était comparable au taux élevé signalé dans d'autres pays, on aurait pu sauver, en 2002, 4 610 vies de plus. De même, si le taux moyen d'utilisation des ceintures de sécurité dans les 15 États membres de l'Union européenne était augmenté à 95 %, on pourrait sauver tous les ans environ 7 000 vies dans ces pays. L'accroissement du taux d'utilisation des ceintures est également mis en avant comme la mesure de sécurité passive la plus efficace qu'un particulier puisse prendre pour réduire le risque de blessures graves causées par le comportement irresponsable d'automobilistes ivres ou drogués et pour se protéger contre le comportement agressif de certains conducteurs sur les routes.

Grâce à la campagne dite «Buckle Up America», qui est une initiative nationale visant à augmenter le taux d'utilisation des ceintures de sécurité sur tout le territoire des États-Unis, ce taux est passé de 61 % en 1996 à 75 % en 2002. Ces résultats sont à attribuer au fait que la campagne «Buckle Up America» repose sur une stratégie en quatre points: promulgation d'une législation stricte; promotion de mesures actives et très visibles pour faire appliquer cette législation; campagne continue d'éducation et de sensibilisation du public; enfin, instauration d'un partenariat efficace entre tous les services gouvernementaux et les organisations non gouvernementales.

On assiste à un plafonnement des résultats positifs obtenus au cours des dernières années, ce qui rend encore plus ardues les efforts visant à convaincre ceux qui s'obstinent à ne pas porter la ceinture de sécurité. La défense de la liberté individuelle et le refus de voir l'État protéger les particuliers contre leurs propres errements figurent souvent parmi les raisons invoquées par ceux qui soutiennent que l'État ne devrait pas utiliser des méthodes agressives pour généraliser le port de la ceinture de sécurité. À l'inverse, ceux qui prônent un rôle actif de l'État en la matière avancent souvent comme raisons la hausse des coûts de santé et le fardeau économique que représentent les blessures causées par les accidents de la circulation routière.

Aucune autre mesure que le port de la ceinture de sécurité n'offre de plus grandes possibilités de réduire le risque de décès et de blessures. Il serait utile que le WP.1 mène une campagne mondiale de sécurité routière et reconnaisse que l'utilisation de dispositifs de retenues constitue une mesure de premier choix en faveur de la santé publique, en particulier dans les pays très motorisés.

Mesures que le WP.1 pourrait prendre

1. Créer un groupe de travail chargé de mesurer l'ampleur du problème au sein des États membres et des pays candidats à l'adhésion;
2. Recenser les pays où les taux d'utilisation de la ceinture de sécurité sont élevés;
3. Répertorier les programmes, campagnes de sensibilisation et pratiques ayant donné de bons résultats dans ces pays;
4. En s'inspirant de ces bons exemples, élaborer des stratégies qui pourraient être adoptées par d'autres États membres ou non membres.

Dans le cadre du plan d'action, l'une des tâches du groupe de travail consisterait à élaborer et à distribuer aux autres États membres un questionnaire portant notamment sur les points suivants:

- Taux de décès et de blessures parmi les occupants du véhicule ne portant pas de ceinture de sécurité au moment de l'accident;
- Politiques pour faire appliquer la législation
 - Législation concernant le port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière;
 - Mesures principales ou secondaires visant à faire appliquer les lois en vigueur;

- Sanctions prévues en cas de violations des lois;
- Programmes ou campagnes destinés à augmenter le taux d'utilisation des ceintures de sécurité.

Calendrier (estimatif):

Septembre 2003	Créer le groupe de travail
Avril 2004	Élaborer et distribuer le questionnaire
Septembre 2004	Présenter les résultats préliminaires et recommander aux membres du WP.1 les mesures de suivi à prendre.
