



**Conseil économique et  
social**

Distr.  
GENERALE

ECE/TRANS/WP.1/106/Add.2  
18 décembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session  
Genève, 7-10 novembre 2006

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET  
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTIÈME SESSION**

Additif

Révision de la résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)

Promotion du port de la ceinture et des dispositifs de retenue pour enfants

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif à la promotion du port de la ceinture et des dispositifs de retenue pour enfants (base ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1) tel que modifié par le Groupe de travail au cours de sa cinquantième session (voir ECE/TRANS/WP.1/106, paragraphes 17-19).

Le contenu de ce texte sera incorporé dans le chapitre 1 de la Résolution d'ensemble R.E.1 sous la cote 1.3, conformément au projet de structure de la R.E.1 contenu dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3.

**R.E.1****Chapitre 1 Règles générales relatives au comportement dans la circulation**

...

**1.3 Ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants****1.3.1 Introduction**

Les accidents de la circulation routière font un grand nombre de morts et de blessés, tant dans les pays industrialisés que dans les pays émergents. Plus de la moitié des victimes ont entre 15 et 44 ans, ce qui correspond au groupe d'âge comptant le plus d'actifs. Sur les quelque 1,2 million de personnes tuées sur les routes chaque année dans le monde, 85 % trouvent la mort dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, où l'utilisation de dispositifs de protection tels que les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants est très peu répandue.

Le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité ou de mal utiliser un dispositif de retenue pour enfants constitue un facteur de risque important pour les occupants des véhicules automobiles.

Il est avéré que les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants sont des moyens efficaces de réduire le nombre de morts et de blessés graves lors d'accidents de la route. Des études ont montré que le port de la ceinture permettait de réduire le nombre de morts et de blessés graves de 40 à 65 %. Il est ressorti de recherches réalisées sur les accidents dans divers pays que, dans les accidents mortels, la proportion de ceinturés était inférieure à celle observée dans l'ensemble de la population. Le rapport coûts-avantages du port obligatoire de la ceinture de sécurité a été estimé à 1:3-1:8, contre un rapport de 1:3 au moins pour les programmes visant à l'imposer.

A) Le taux du port de la ceinture de sécurité est fonction:

- De l'obligation qui en est faite dans la législation;
- Des mesures mises en œuvre pour l'imposer, campagnes publicitaires à l'appui.

B) Le taux d'utilisation des sièges-auto est fonction:

- De l'obligation qui en est faite par la loi;
- De l'information du public et des mesures mises en œuvre pour l'imposer;
- Des programmes d'éducation et d'incitation destinés à accompagner ces mesures;
- Des formules de prêt de dispositifs de retenue pour enfants.

Par conséquent, il faut combiner mesures législatives, opérations de police et campagnes d'éducation et d'information pour parvenir, sur le long terme, à une augmentation significative du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants.

### **1.3.2 Recommandations**

Idéalement, il est recommandé qu'un programme de protection des occupants réponde aux critères suivants:

#### **1.3.2.1 Gestion du programme**

Un programme général de protection des occupants des véhicules automobiles de tous âges devrait être piloté par une direction et être doté de ressources. Sa coordination devrait être assurée par les divers acteurs de la sécurité routière (office de la sécurité routière, police routière, secteurs de la santé, de l'éducation, des assurances et de la communication, constructeurs automobiles et fabricants de ceintures de sécurité et de sièges-auto). Les gouvernements devraient réfléchir aux avantages économiques générés par le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

#### **1.3.2.2 Données**

Il est important de disposer de données précises pour évaluer l'efficacité d'un programme de sécurité routière. Les chiffres relatifs aux accidents de la route (en d'autres termes les données d'accidents) et les informations relatives à l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants sont très utiles aux parties prenantes des secteurs public et privé dans le sens où elles leur permettent de mettre en évidence les lacunes de la législation, des mesures visant à la faire appliquer et des autres activités de promotion du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

En termes de données, un bon programme devrait permettre de rassembler des renseignements sur les accidents et leurs victimes, sur les taux d'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, ainsi que sur le niveau de conscience et l'attitude du public en ce qui concerne les dispositifs de protection. Ces données peuvent servir à définir des objectifs d'efficacité rationnels pour le programme en faveur de l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants et à déterminer si le nombre de victimes va en diminuant au fil du temps. Pour vérifier si les objectifs sont atteints, il conviendrait de procéder à une évaluation des activités entreprises dans le cadre du programme, notamment à une analyse du rendement des sommes dépensées pour les différents programmes, politiques et stratégies.

### 1.3.2.3 Législation

#### A) Relative à l'équipement des véhicules en ceintures de sécurité et ancrages

Toutes les places assises des véhicules automobiles, munis de points d'ancrage, devraient être équipées de ceintures de sécurité en conformité avec les normes techniques **adoptées** les plus récentes **comme**, par exemple, **celles contenues dans** les Règlements CEE N°14 et 16.<sup>1</sup> Par ailleurs, les véhicules automobiles de la catégorie M<sub>1</sub><sup>2</sup> devraient être équipés d'au moins **deux positions composées chacune de deux ancrages rigides et d'un système anti-rotation** pour la fixation de dispositifs de retenue pour enfants. De même, les dispositifs de retenue pour enfants devraient être équipés **d'au moins deux attaches rigides** pour pouvoir être fixés **aux points** d'ancrage du véhicule (**voir**, par exemple, les Règlements CEE N°14 et 44).<sup>1</sup> La plupart des constructeurs automobiles équipent déjà leurs nouveaux véhicules d'ancrages et de ceintures et sécurité.

**Pour les véhicules déjà immatriculés, munis de points d'ancrage mais non équipés de ceintures de sécurité, les pouvoirs publics devraient introduire un équipement rétroactif de ces dispositifs en procédant éventuellement par étapes.**

#### B) Relative à l'utilisation des dispositifs de retenue

**Les pouvoirs publics devraient prendre toutes les mesures qui s'imposent pour protéger les personnes transportées dans des véhicules automobiles en rendant obligatoire l'utilisation de systèmes de retenue appropriés destinés aux adultes et aux enfants et en établissant des règles de responsabilité pour leur utilisation.**

<sup>1</sup> Les Règlements N°14, 16 et 44, annexés à l'Accord européen de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, définissent respectivement des prescriptions techniques uniformes sur l'homologation:

- Règlement N°14 : des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité, les systèmes d'ancrage ISOFIX et les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX. Il prévoit notamment l'obligation pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> d'être équipés d'au moins deux positions ISOFIX composées chacune de deux ancrages rigides sur le véhicule pour la fixation de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et d'un moyen empêchant la rotation du dispositif de retenue pour enfants.
- Règlement N°16 : des ceintures de sécurité et systèmes de retenue qui sont destinés à être installés dans les véhicules. Il concerne également l'homologation des véhicules au niveau de l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue, des dispositifs de retenue pour enfants ou des dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX;
- Règlement N°44 : des dispositifs de retenue pour enfants qui peuvent être montés sur les véhicules à moteur.

<sup>2</sup> Catégorie M<sub>1</sub>: Véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum (voir la Résolution d'Ensemble sur la Construction des Véhicules (R.E.3), document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

*i) Ceintures de sécurité*

Le port de la ceinture de sécurité devrait, **pour tous les véhicules automobiles**, être obligatoire à toutes les places assises (qu'elles soient tournées vers l'avant ou vers l'arrière) équipées de ceintures de sécurité (comme l'exige, par exemple, l'article 7.5 de la Convention de Vienne sur la circulation routière). Les mesures visant à faire appliquer cette mesure et les sanctions prévues devraient être suffisamment convaincantes pour avoir un effet dissuasif.

Bien que des dérogations puissent être envisagées, **par exemple** pour raisons médicales, les pouvoirs publics devraient être particulièrement prudents avant de les autoriser.

Il est recommandé aux pays de reconnaître comme valable, sur leur territoire, le document officiel ou le certificat médical **délivré dans un autre pays**, exemptant le titulaire du port de la ceinture de sécurité. Ce document devrait indiquer le nom du titulaire et la durée de la validité **de l'exemption** et comporter un symbole international correspondant à celui représenté ci-dessous:



À cette fin, les pouvoirs publics devraient largement faire connaître ce symbole auprès de leurs services médicaux et de leurs forces de police.

*ii) Dispositifs de retenue pour enfants*

Les pays devraient adopter une législation imposant que les enfants soient correctement maintenus dans des dispositifs de retenue pour enfants, **placés** dans le sens correct (face à l'avant ou face à l'arrière). La loi devrait exiger que les enfants soient attachés dans des dispositifs de retenue pour enfants adaptés à leur âge, leur taille et leur poids. Les pouvoirs publics peuvent envisager un échelonnement dans l'introduction de ces dispositifs en fonction de considérations propres à la situation du pays.

Les pouvoirs publics devraient veiller à ce que, lors d'un transport d'enfants, seuls des dispositifs de retenue pour enfants homologués soient utilisés à bord des véhicules. De plus, **ils devraient examiner la possibilité** d'interdire la vente de dispositifs de retenue pour enfants qui ne répondraient pas aux normes d'utilisation à bord des véhicules.

*iii) Transport des enfants aux places avant des véhicules*

Les pouvoirs publics devraient réglementer le transport des enfants aux places avant des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. Une telle réglementation a déjà été introduite dans de nombreux pays qui, soit interdisent le transport d'un enfant à l'avant en dessous d'un certain âge ou d'une certaine taille, soit ne l'autorisent qu'avec certains dispositifs de retenue pour enfants ou dans certaines conditions.

**1.3.2.4 Mesures destinées à faire appliquer la législation**

Le contrôle du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants devrait faire partie des attributions de la police routière. Les gouvernements devraient également prendre en considération les avantages que présente l'organisation régulière de campagnes chocs sur le port de la ceinture de sécurité, notamment parallèlement aux campagnes publicitaires. Les agents de la force publique chargés de la circulation routière devraient recevoir une formation au sujet des règlements imposant l'utilisation des dispositifs de retenue et de la sensibilisation des automobilistes aux avantages que présentent le port de la ceinture et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

**1.3.2.5 Éducation et publicité**

L'éducation et la publicité peuvent servir plusieurs buts: elles peuvent notamment favoriser la prise de conscience de la part du public et renforcer les politiques destinées à faire appliquer la législation. Il est recommandé d'étudier la possibilité de recourir à des méthodes pédagogiques telles que les campagnes médiatiques nationales ou l'éducation réalisée par le biais des autorités sanitaires, des établissements scolaires et des employeurs.

Les campagnes d'information peuvent permettre de sensibiliser le public à la nécessité du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, de l'éduquer et de l'informer, et de renforcer les politiques (par exemple, la législation) et les mesures destinées à faire appliquer la législation. Selon la situation et les ressources du pays, il faut veiller à bien cibler les campagnes d'information (en organisant, par exemple, des campagnes à l'intention de tous les occupants, des occupants des places arrière ou des jeunes gens, groupe particulièrement à risque).

Dans la mesure du possible, des recherches doivent être menées sur les messages clefs et les canaux de diffusion (télévision, radio, presse écrite) les plus efficaces et les mieux adaptés au groupe cible (par exemple, pour les jeunes gens, spots télévisés faisant intervenir des célébrités diffusés lors des émissions de sports). Il est important d'associer des représentants des diverses communautés locales, à même de surmonter les obstacles culturels à l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants. Il est recommandé, au bas mot, de procéder à une évaluation de l'efficacité de la campagne quant à ses effets sur les connaissances acquises et les changements d'attitude ou de comportement. D'autres mesures d'évaluation intermédiaires pourront être envisagées pour analyser la pertinence du message utilisé et l'atteinte du groupe cible. Selon les circonstances locales et les groupes cibles, les

messages utilisés dans les campagnes devraient exposer les raisons justifiant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

Outre les professionnels de l'enseignement et de la santé, d'autres parties prenantes devraient participer aux efforts d'éducation. Par exemple, les employeurs devraient être encouragés à examiner les avantages économiques liés à la réduction des effets des accidents de la route, en exigeant de leurs employés qu'ils portent la ceinture. Les assureurs devraient être encouragés à soutenir activement la sécurité routière et le port de la ceinture de sécurité par le biais de campagnes d'information et d'autres stratégies appropriées.

Les parents et les dispensateurs de soins devraient être minutieusement sensibilisés à la nécessité d'utiliser correctement un dispositif de retenue pour enfants adapté à leur enfant (par le biais des écoles, des hôpitaux, des médias, etc.). Dans certains pays et pour certains groupes de personnes, l'achat de dispositifs de retenue pour enfants peut peser lourd économiquement parlant. En pareil cas, on pourrait envisager de mettre en place des formules de prêt, qui permettraient aux dispensateurs de soins d'emprunter, gratuitement ou pour une petite somme d'argent, un dispositif de retenue pour enfants pour une période donnée. Non seulement cette solution encouragerait l'utilisation de ces dispositifs, mais elle présenterait en outre l'avantage de donner l'occasion aux dispensateurs de soins d'apprendre à les utiliser correctement.

Enfin, les gouvernements devraient envisager de déployer des efforts d'information et d'éducation du public concernant l'installation des dispositifs de retenue pour enfants dos à la route dans les véhicules équipés de coussins gonflables avant.

#### **1.3.2.6 Suivi et évaluation**

Il est conseillé aux gouvernements d'évaluer régulièrement l'efficacité du programme en faveur du port de la ceinture et de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et des diverses interventions individuelles, idéalement par le biais d'enquêtes d'observation et de l'analyse des données sur les accidents. Ainsi, les gouvernements pourraient mieux définir comment utiliser rationnellement leurs ressources, promouvoir le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, réduire le nombre de morts et de blessés sur la route et justifier les ressources allouées à leurs programmes.

-----