

SP 06/07/79

NT 041/79

## O Programa de Redução de Acidentes de Trânsito na França

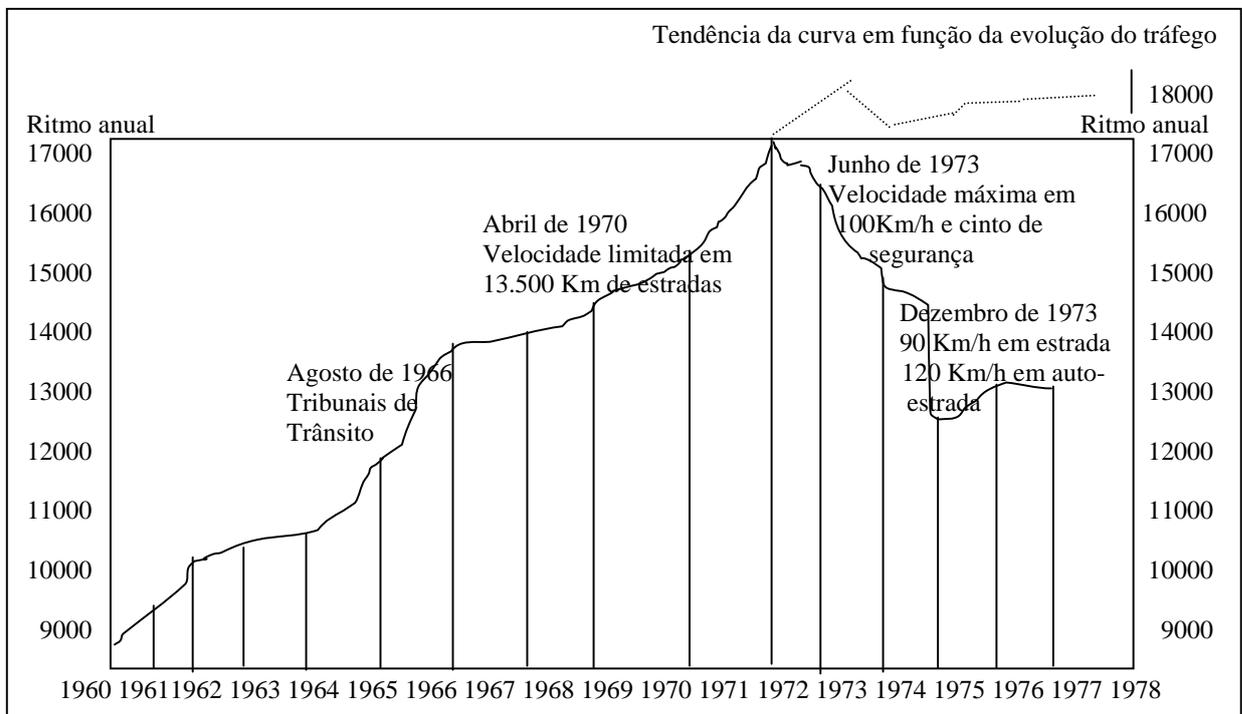
Gilberto Monteiro Leheld

Em 1960, morreram 8.295 pessoas em acidentes automobilísticos na França. Esse país tinha, naquela época, uma frota de 8 milhões de veículos. Em 1972, com cerca de 15 milhões de veículos, morreram 16.524 pessoas, ou seja: exatamente o dobro.

Em 1977, com quase 20 milhões de veículos, morreram "apenas" 13.104 pessoas, quando o número esperado, levando-se em conta a evolução do volume de tráfego, deveria ser de 18.000. A que se deve esta radical inversão da tendência da curva de mortos a partir de 1972?

Preocupado com o progressivo aumento de fatalidades, principalmente os constatados em 1971 e 1972, o governo francês tomou a decisão de enfrentar o problema, dando alta prioridade ao seu combate e, para tanto, subordinando-o à esfera ministerial. Devido a seu caráter interdisciplinar foi criado um Comitê Interministerial para a Segurança de Trânsito com a incumbência de coordenar os esforços em todos os níveis e promover um programa contínuo para o desenvolvimento e aplicação de medidas corretoras.

França - Evolução do Número de Mortos



Cinco Anos de Segurança de Trânsito\*

### Um Balanço Bastante Positivo\*

Um breve olhar sobre o passado permite medir o caminho percorrido: de 1960 a 1972, o número de mortos nas ruas e estradas passou de 8800 para 17000 por ano.

"Não era mais possível deixar dilatar tal flagelo. Foi por isso que meu predecessor, M. Chaban Delmas, criou em 28 de junho de 1972, o Comitê Interministerial Permanente, reunindo sob a presidência do Primeiro Ministro os 12 ministros responsáveis pela segurança viária. Simultaneamente um delegado da Segurança Viária foi nomeado para coordenar a ação das administrações e propor novas medidas".

\*Traduzido do Dossier n.º 15 "Cinq ans de Sécurité Routière", anexo à Revue du Comité de la Sécurité Routière, de outubro de 1977.

\*A locução transcrita é do então Primeiro-ministro Raymond Barre.

Os franceses conhecem o essencial das medidas que foram tomadas:

- Limitação da velocidade;
- Uso do cinto de segurança;
- Extensão do uso de capacete para os usuários dos veículos de duas rodas; e
- Lançamento de campanhas de informação intensivas graças, notadamente à televisão.

Paralelamente as administrações fizeram substanciais progressos tornando as vias e os veículos mais seguros, melhorando o socorro aos feridos, reforçando a qualidade do ensino.

Os resultados desta ação vigorosa e perseverante são hoje conhecidos: o risco de acidentes em nossas estradas baixou em um terço em 5 anos, e foi dividido por mais de 2 nas auto-estradas.

No total pode-se estimar que em 5 anos a ação dos poderes públicos economizou pelo menos, 17.500 vidas humanas e diminuiu em 80000 o número de feridos graves.

No plano econômico, as perdas evitadas ao país pela política de segurança viária, elevaram-se no mesmo período, a mais de 25 bilhões de francos.

É portanto, um balanço bastante positivo o que podemos estabelecer hoje.

Esse resultado tornou-se possível pela combinação de 3 séries de fatores:

- A vontade e continuidade dos governos que se sucederam e da administração encarregada dessa responsabilidade. Nesse campo, como em outros, não é mudando sem cessar as cabeças que o objetivo pode ser atingido.
- A adesão da opinião pública: essa ação foi de encontro ao profundo bom senso dos franceses que compreendem bem ser intolerável deixar aumentar, sem reação, o número crescente de acidentes de tráfego. Nenhuma medida foi tomada sem que as pesquisas de opinião tivessem mostrado, previamente, que ela seria favoravelmente aceita pela opinião pública e que seria, portanto, aplicável.
- Utilização dos modernos meios de comunicação

A utilização da linguagem moderna de comunicação com o público, notadamente pela televisão, teve um papel essencial no sucesso da política da segurança viária, servindo de precursora na matéria e abrindo caminho para um estilo novo de comunicação para a administração, que agora faz escola e na qual é necessário prosseguir.

A televisão e outros meios de informação provaram que, graças a seu formidável impacto podem, se empregados de forma conveniente, representar um papel fundamental em favor das grandes causas de interesse geral e promover ao mesmo tempo a informação e educação de um público que tornou-se adulto.

De tudo isso tiro a conclusão de que é possível agir por uma ação pública, de modo perseverante e abrangente, contra os males de nossa sociedade industrial: se não existem soluções miraculosas e instantâneas, pode-se ao menos criar uma nova esperança invertendo de modo indiscutível as tendências: foi o que aconteceu nas estradas e isso reconforta aqueles que militam pela qualidade de vida e constitui, para nós, um motivo para continuarmos.

#### A Ação Tomada Será Continuada

De fato, resta muito a fazer, apesar do progresso atingido, o número de vítimas de acidentes situa-se ainda em 13700 mortos em 1976, a um nível excessivo.

As estatísticas, em sua aridez; não traduzem o volume de dramas e dor que elas representam: milhares de lares destruídos a cada ano, milhares de crianças tornaram-se órfãs, dezenas de milhares de homens, mulheres e crianças são feridos, freqüentemente mutilados, dos quais muitos estragaram suas vidas devido às seqüelas dos acidentes, dos quais nem todos dentre eles são responsáveis.

Assim o governo que dirijo continuará na ação tomada.

Entendo que essa ação se desdobra, particularmente nas três direções seguintes:

- Luta Contra a Alcoolemia ao Volante - se o uso razoável de bebidas alcoólicas, generosamente produzidas em nosso solo, não é em si condenável, não deve cessar, por outro lado, as denúncias das conseqüências particularmente dramáticas da absorção imoderada do álcool quando seu consumidor é chamado a conduzir um veículo. Mais de um terço dos acidentes mortais de tráfego é devido ao álcool e uma ação nitidamente reforçada é necessária. Este imperativo é, de resto, profundamente ressentido por largas camadas da opinião pública e encontra eco no parlamento. Este reunindo as preocupações do Governo, começou a definir as medidas e recursos que hoje faltam para assegurar uma melhor prevenção da alcoolemia ao volante e dos acidentes que daí resultam. O Governo apoiará plenamente esta iniciativa.
- Segurança dos Usuários de "2 Rodas\* " - quando se relembram os dramas viários, com freqüência nós pensamos somente nos automobilísticos. Esquecemos que, no balanço dos mortos, os utilizadores de "2 rodas", motorizados ou não, representam cerca de 25% dos mortos. Assim, uma ação específica foi empenhada em favor dessas categorias. Essa ação tem um duplo alvo. O primeiro diz respeito à infra-estrutura de circulação desses veículos. Esta será beneficiada por auxílios orçamentários apropriados. O segundo alvo é orientado para a formação de seus condutores, e mais particularmente aos utilizadores de motocicletas e velomotores. A performance desses veículos, deve corresponder uma ação formadora e educativa, concretizada por novas modalidades de preparação e obtenção das licenças de dirigir. Essas modalidades foram testadas quanto à direção de motocicletas. No próprio interesse de seus utilizadores, essas modalidades serão estendidas, com as adaptações necessárias, aos condutores de velomotores.
- Formação na Escola e nas auto-escolas - é de longa data - diversos países já nos precederam - a necessidade de preparar as populações na idade escolar, desde a mais tenra idade, contra o perigo do tráfego. Esta tarefa já foi iniciada. Tendo-se dado início, após muitos anos, ao ensino de segurança no quadro dos estabelecimentos escolares, convinha dar-lhes maior impacto, tendo em vista, de um lado, o aumento dos riscos do trânsito e de outro, o uso de "duas rodas " pelos jovens. Este esforço foi concretizado pela melhoria do material pedagógico colocado à disposição do corpo docente. O devotamento dos professores, no cumprimento desta nova missão, traz dentro de si a promessa de melhorias indispensáveis à segurança, nesse segmento da população, particularmente vulnerável. Esses ensinamentos, atualmente são ratificados por um "atestado escolar de segurança viária". Esse atestado não é, certamente, uma licença para dirigir. Ele deverá, nos próximos anos, justificar não somente a aquisição de conhecimentos elementares das regras de trânsito pelo menor, pedestre ou ciclista, mas também a posse, pela criança, de aptidões psicológicas e cívicas, quando tornar-se futuro motorista.

\*A expressão "2 rodas" engloba: bicicletas, ciclomotores com motor com menos de 50 cm<sup>3</sup>, velomotores de 50 cm<sup>3</sup> a 124 cm<sup>3</sup> e motocicletas de 125 cm<sup>3</sup> ou mais.

Assim, no campo da segurança viária, a escola validará o caráter concreto de seus ensinamentos em contato direto com as realidades do cotidiano. No mesmo espírito, o governo continuará a melhorar a preparação de novos motoristas. Esta preparação supõe o aperfeiçoamento das estruturas de ensino das auto-escolas e melhor definição dos meios que permitem a esses estabelecimentos assumir o papel de serviço público que devem, por direito exercer. Paralelamente as modalidades do exame de habilitação serão aperfeiçoadas para que as licenças, tão cobiçadas, não sejam apenas licenças administrativas, mas uma prova das reais aptidões à condução.

#### Que a Via Continue Sinônimo de Liberdade e de Alegria

O povo francês apresenta aos observadores uma mistura paradoxal de opostos: por um lado cooperador e devotado, por outro indiferente ou mesmo violento, ele exprime essa natureza contraditória nas estradas, onde se encontra, vós o sabeis, o melhor e o pior.

Estou consternado e angustiado pela atitude de certos motoristas que, pelas mais fúteis razões, adotam um comportamento perigoso para si e para os outros.

Estou muito grato a todos os policiais, soldados, médicos e todos os outros que velam dia após dia, para que as vias tornem-se mais seguras e para que nelas reinem a correção e o respeito ao próximo. Agora não paremos em tão bom caminho. Peço as milhares de famílias que se utilizam das estradas que pensem em sua responsabilidade e na solidariedade que deve unir os usuários. É assim que chegarão a um porto seguro e que a estrada continuará como sinônimo de liberdade e alegria.

\*Organisation de Cooperation e de Developpement Economiques - Paris

#### Principais Medidas Regulamentares Tomadas em 5 Anos

Entre as principais medidas regulamentares tomadas pelos Poderes Públicos nos últimos 5 anos, duas são particularmente importantes: trata-se da limitação de velocidade e do uso do cinto de segurança. Elas são agora bem recebidas pelos franceses que, em sua maior parte compreenderam sua justificativa.

#### A Limitação da Velocidade

Em 1971 um estudo internacional da OCDE, mostrou que "em todos os países onde uma limitação de velocidade foi posta em prática e respeitada, registrou-se uma redução de mortos e feridos". Esta influência favorável sobre a segurança viária é explicada facilmente, por diversas razões:

- Em caso de acidente, a violência do choque é tanto mais fraca quanto maior a limitação de velocidade. A energia varia com o quadrado da velocidade.
- Os riscos de acidentes graves são menores, uma vez que todos os veículos circulam em velocidades semelhantes, o que diminui muito a frequência das ultrapassagens; causa fundamental de acidentes, e cria um estilo de dirigir menos agressivo e tenso.
- As distâncias de frenagem, em caso de urgência, são menores; ninguém está ao abrigo de falhas, fadiga, falta de atenção, falha mecânica etc. e as conseqüências são tanto menores quanto menor a velocidade.
- O cinto de segurança perde sua eficiência quando o choque ocorre a grandes velocidades.

Os efeitos da limitação de velocidade deram-se conforme as previsões. Alguns, entretanto, acreditaram que os benefícios foram resultado, unicamente, do uso do cinto de segurança. Pode-se afirmar que isto não é verdadeiro.

É assim que depois da limitação da velocidade em 1973, constatou-se um forte decréscimo do número de pedestres mortos, o que evidentemente, não foi devido ao uso do cinto de segurança. Iguamente assim a mortalidade nas auto estradas continuou a aumentar após a obrigação, em julho de 1975, do uso do cinto de segurança, que não é eficaz em acidentes à grande velocidade, e não diminuiu brutalmente até que a limitação da velocidade entrasse em vigor.

A taxa de mortos nas autoestradas é hoje de 1,5 por 100 milhões de quilômetros percorridos contra 3,6 em 1972. Não há dúvida, portanto, que a limitação da velocidade é um fator essencial de segurança.

No momento, (1977), as velocidades autorizadas são de 130 Km/h nas autoestradas das zonas rurais, 110 Km/h em estradas de duas pistas separadas e estradas urbanas, 90 Km/h em estradas comuns e 60 Km/h nas zonas urbanas.

Essas velocidades situam-se dentro do quadro de limites preconizados pela Conferência Européia dos Ministros dos Transportes, em dezembro de 1974.

### O Cinto de Segurança

A utilização do cinto de segurança é o segundo principal fator de redução de acidentes.

Em 1976, entre os 100.153 ocupantes de assentos dianteiros que usavam o cinto de segurança, 2.325 morreram por ocasião de acidentes (2,31%), entre os 26.132 que, nas mesmas circunstâncias, não o utilizaram, contaram-se 1.590 mortos (6,08%).

O efeito positivo do cinto de segurança é, portanto, considerável. Os maiores médicos especialistas unanimemente constataram seu benefício e recomendaram seu uso em todas as circunstâncias, mesmo na cidade.

No hospital de Garches, após análise sistemática de muitos milhares de acidentes, não se revelou nenhum caso onde a utilização do cinto de segurança tivesse efeito negativo.

Acontece observarem-se, em alguns casos, ferimentos resultantes do uso do cinto de segurança, mas é preciso saber que estes seriam bem mais graves sem o seu uso.

Além disso, um grande progresso foi obtido em 1976 com a uniformização do sistema de atar e desatar, torna-o cada vez mais raros os acidentes de funcionamento.

Enfim o Conselho de Estado julgou repetidas vezes que a obrigação do uso de segurança - como o do capacete para os utilizadores de "2 rodas" - é perfeitamente legal.

O argumento segundo o qual cada um é livre de assumir por si próprio os riscos que entende, não é válido, já que em caso de acidentes é a coletividade que deve arcar com os custos de hospitalização, cuidado e proteção dos órfãos etc.

No plano da regulamentação, convém lembrar que a França foi o primeiro país da Europa a tornar obrigatório o uso do cinto de segurança. Esta decisão entrou em vigor a 1º de julho de 1973, para o tráfego fora da zona urbana e foi estendida a 1º de janeiro de 1975 ao tráfego em zona urbana, das 22 às 6 da manhã e nas vias rápidas urbanas durante todo o período.

No total as duas medidas acima lembradas são responsáveis, em grande parte, pela melhoria do balanço dos acidentes constatados após cinco anos. Torna-se claro, portanto, serem elas irreversíveis.

### A Licença de Dirigir

### Motos

Diante do aumento do número de vítimas entre os utilizadores de motocicletas, a idade mínima requerida para a condução desses veículos foi aumentada de 16 para 18 anos em 1º de julho de 1973. Além disso, a fim de melhorar a formação dos condutores de 2 rodas, um novo exame de licença de dirigir foi posto em vigor pelo Serviço Nacional de Exames de Habilitação, em 1º de janeiro de 1975. Comporta 3 divisões: uma prova audiovisual, uma prova de manejo/condução do veículo em pista especial e uma prova de condução no tráfego. Essas medidas foram benéficas, pois constatou-se, em 1975, uma baixa de um terço nos acidentes mortais com motos.

### Caminhões Pesados

Até 31 de janeiro de 1975, os titulares de uma licença para conduzir um veículo de mais de 3,5 toneladas (licença C) podiam conduzir veículos pesados, indo até 35 toneladas. Tratava-se de uma anomalia que foi remediada pela criação de uma nova licença chamada C1, doravante necessária para a condução de caminhões de alta tonelagem e para a qual as provas práticas são muito mais rigorosas do que para a antiga licença C.

### Veículos Particulares

Para acompanhar os progressos da técnica, em 31 de julho de 1975, um decreto autorizou o candidato à licença de dirigir, licença B (veículos particulares) a fazer o exame em veículos equipados com embreagem automática.

### Velomotores

Uma reforma do exame para licença de velomotores está em estudo, a fim de estabelecer uma prova prática de direção, atualmente inexistente.

#### "Duas Rodas"

Estudos estatísticos sobre motocicletas (acima de 124 cm<sup>3</sup>) e velomotores (de 50 cm<sup>3</sup> a 124 cm<sup>3</sup>), em curso nos anos de 1969 a 1972, mostraram um crescimento no número de vítimas. Razão pela qual, em 1º de julho de 1973, o uso do capacete tornou-se obrigatório para os motociclistas e seus passageiros assim como para os condutores de velomotores, circulando fora da zona urbana. Em 15 de janeiro de 1975, o uso do capacete pelos utilizadores de velomotores, foi estendido para a zona urbana.

A fim de melhorar ainda mais a segurança dos motociclistas tornou-se obrigatório o uso permanente do farol em 26 de agosto de 1975.

Enfim, o uso do capacete para os condutores de ciclomotores (menos de 50 cm<sup>3</sup>), foi tornado obrigatório fora da zona urbana, após 1º de outubro de 1976.

### A Segurança das Crianças

Um decreto de 26 de agosto de 1975 proibiu o transporte de crianças de menos de 10 anos nos assentos dianteiros dos automóveis, além disso, foram estabelecidas normas para assentos especiais para crianças. A partir de 1º de novembro de 1977, somente os assentos que correspondem a um tipo homologado poderão ser colocados no mercado.

Enfim, um decreto de 8 de dezembro de 1975, determinou que os veículos destinados ao transporte de crianças devem trazer na frente e atrás de modo visível, a inscrição "transporte de crianças", dentro do conjunto de medidas tomadas para a segurança do transporte escolar.

### Os Pedestres

Diante do número de pedestres atropelados no lado direito da estrada, verificou-se ser indispensável a obrigatoriedade, em zona urbana, da marcha do lado esquerdo da estrada (ou seja, voltado para o tráfego de veículos, decreto de 26 de agosto de 1975).

### Pré-sinalização de Veículos

A fim de diminuir as colisões com os veículos leves, parados à margem da via, a "pré-sinalização" dos veículos a motor de peso total autorizado inferior a 3,5 toneladas, deve ser assegurada após 1º de novembro de 1976, seja por um triângulo, seja por um sinal de alerta.

Note-se que após 26 de agosto de 1975, os motoristas são obrigados a acender os faróis baixos em caso de chuva.

### A Estrutura da Sécurité Routière

Durante muitos anos os acidentes de tráfego experimentaram um rápido crescimento, praticamente paralelo ao crescimento do parque automobilístico.

O número de mortos passou assim, de 8800 em 1960 para perto de 17000 em 1972.

Diante das dimensões de tal hecatombe, os poderes públicos deveriam acentuar ainda mais a ação já tomada anteriormente.

Assim criou-se por decreto de 5 de julho de 1972 o Comité Interministeriel de la Sécurité Routière\*, presidido pelo Primeiro Ministro que reúne ao seu redor os 12 ministros das áreas afetadas pelo problema.

Na mesma data foi nomeado pela primeira vez um delegado para a Sécurité Routière, na pessoa de M. Christian Gerondeau, encarregado de preparar as deliberações do Comité Interministeriel, de acompanhar a aplicação de decisões decretadas por esse último e de dar maior vigor e coerência à ação do Estado nesse campo, coordenando a ação das diferentes administrações responsáveis.

Um decreto de 15 de maio de 1975, precisou as atribuições do comitê:

- Fixar medidas gerais destinadas a melhorar a segurança viária;
- Dar orientação aos programas de equipamentos;
- Examinar os projetos de lei e os textos regulamentares relativos à segurança viária;
- Definir a política de informação ao público; e
- M. Christian Gerondeau\* foi confirmado nas funções de Secretário Geral do Comité.

\*A expressão "Sécurité Routière" foi traduzida por "Segurança de Trânsito".

\*M. Christian Gerondeau recebeu em 1975, a Traffic Engineering & Control Road Safety Cup, outorgada a cada 3 anos a pessoa ou entidade que tenha mostrado excepcional liderança e realizações para o progresso da segurança do trânsito no mundo.

Para facilitar o cumprimento de sua missão, o secretário é assistido por uma equipe pluridisciplinar reduzida em número, constituída de encarregados de missões especializadas, de técnicas de informação e de pessoal administrativo e executivo.

Entre as reuniões do Comité de la Sécurité Routière, um grupo permanente interministerial, criado por decreto em 24 de novembro de 1975, reúne sob a presidência do Secretário Geral, o Comité dos Altos Funcionários responsáveis pela segurança viária, nas diversas administrações.

O Secretário Geral do Comité Interministerial para a Segurança de Trânsito responde principalmente pelas seguintes autoridades:

- Análise estatística dos acidentes. Elaboração do Tableau de Bord reunindo os dados essenciais que permitem o acompanhamento de sua evolução e orientação da política de segurança viária.

- Desenvolvimento de grandes campanhas nacionais de informação, visando sensibilizar a população.
- Preparação do trabalho do Comitê e do Grupo Permanente Interministerial para a Segurança de Trânsito.
- Acompanhamento da aplicação das decisões tomadas, tanto regulamentares e legislativas, quanto físicas e notadamente o acompanhamento do programa de ação prioritária n.º 20 do VII PLAN.
- Coordenação das ações conduzidas nos níveis regionais, departamentais e locais.
- Definição e programação de estudos, análises e pesquisas de toda a natureza, adequadas para assegurar uma melhor segurança viária.

O secretariado trabalha em estreita ligação com as administrações e serviços pertinentes, da mesma forma que com todos os organismos nacionais e internacionais que se ocupam da matéria. Mantém contatos com a imprensa falada, escrita, filmada e televisada.

O Comité Interministeriel de la Sécurité Routière - CISR tem como missão primeira definir uma política nacional para a luta contra os acidentes.

\*VII ème Plan de Developpement Economique et Social.

Mas para que esta política produza plenos resultados é importante que as administrações locais reforcem suas respectivas ações em favor da segurança do trânsito, assegurando a difusão e o prolongamento das medidas decretadas no nível nacional e em particular as grandes campanhas de informação.

Para tanto foram implementadas as estruturas necessárias ao nível regional, departamental e comunal.

#### Nível Regional

Cada prefeito de região designou, dentre seus colaboradores mais chegados, um representante do Comité de la Sécurité Routière, frequentemente denominado Delegado Regional, encarregado de acompanhar estatisticamente a evolução dos acidentes, de orientar e harmonizar as ações conduzidas nos departamentos, de promover campanhas regionais de informação e de formular todas as sugestões úteis ao Secretário Geral do CISR. Em diversas regiões, foi criado em adição, um Comité Regional, para a segurança de trânsito.

#### Nível Departamental

Em cada departamento foi criado um Comité Departamental de Sécurité Routière, agrupando sob a presidência do prefeito os representantes dos organismos preocupados com a segurança viária e também colaboradores externos.

Verdadeira câmara de reflexão e animação, o comitê é encarregado de, apoiando-se na análise aprofundada e sistemática dos acidentes e suas causas, determinar os meios e as medidas para preveni-los: realização de trabalhos de implantações, medidas de ordem regulamentar, diretrizes de orientação de interesse da polícia de tráfego, melhoria na organização de socorro aos feridos, informação aos usuários etc.

Uma atividade não desprezível desenvolve-se no seio de numerosos Comitês Departamentais e resultados positivos já foram obtidos em todos os campos:

- Ações sobre o homem e seu comportamento;
- Sobre a via e seu meio ambiente;

- Sobre a regulamentação e seu controle;
- Sobre os veículos e sua manutenção; e
- Sobre o socorro viário.

#### Nível Municipal

No curso dos últimos anos foi instalada, na quase totalidade das cidades de mais de 100.000 habitantes uma Célula Técnica Especializada para a Segurança de Tráfego. Instalada sob a presidência do Prefeito Municipal ou do adjunto encarregado do tráfego e composta por técnicos da cidade e da polícia.

Esta célula tem por missão analisar todos os acidentes com o objetivo de tudo fazer para evitar sua repetição.

As experiências em curso serão estendidas, num segundo estágio, às cidades menores.

#### As Pesquisas de Opinião

As pesquisas de opinião têm dois objetivos.

##### 1. Orientar as Campanhas de Informação

É importante conhecer permanentemente a opinião do público a respeito dos principais problemas de segurança viária, afim de saber qual assunto e para qual público orientar as campanhas de publicidade.

Se uma medida regulamentar (por exemplo, o uso de capacete pelo motociclista) é admitida pela quase totalidade do público, necessitará de menos esforço de informação do que outras medidas não admitidas.

##### 2. Preparar as Decisões do Poder Público

Para que uma medida regularmente seja efetivamente aplicável, é necessário que ela seja objeto de largo consenso da opinião pública. Por isso, nenhuma decisão é jamais tomada sem ter sido previamente verificada a sua acolhida favorável pela maioria dos interessados. Não sendo o caso, novas campanhas de informação são necessárias para tentar convencer o público da sua necessidade e utilidade. Tanto é que em 1973, quando foi tomada a decisão de limitar o uso do cinto de segurança fora da zona urbana, a maioria das pessoas interrogadas declarou-se na época, contrária a que a obrigatoriedade fosse estendida à zona urbana.

\*Cellules Techniques Spécialisées de Sécurité Routère, no original.

A título de exemplo, eis três perguntas colocadas, em 1976, por um organismo especializado, a uma amostra representativa de franceses.

Entre os seguintes riscos, quais os dois que você acredita serem os maiores para si e sua família?

|                          | Abril/76 | Dezembro/76 |
|--------------------------|----------|-------------|
| O câncer                 | 71       | 70          |
| Os acidentes de trânsito | 64       | 69          |
| As agressões             | 21       | 22          |
| Os riscos de guerra      | 24       | 16          |
| Os acidentes de trabalho | 15       | 15          |
| Sem opinião              | 2        | 3           |

Nas estradas a velocidade foi limitada a 90 Km/h. Você acha esta velocidade:

|                   | Abril/76 | Dezembro/76 |
|-------------------|----------|-------------|
| Muito elevada     | 7        | 4           |
| Adequada          | 70       | 70          |
| Não muito elevada | 18       | 19          |
| Depende           | 5        | 5           |
| Sem opinião       | -        | 2           |
|                   | 100      | 100         |

Qual seria sua reação se o uso do cinto de segurança fosse tornado obrigatório na cidade, em todas as circunstâncias de dia como de noite, Você seria:

|                    | Abril/76 | Dezembro/76 |
|--------------------|----------|-------------|
| Muito favorável    | 30       | 32          |
| Favorável          | 33       | 33          |
|                    | <hr/>    | <hr/>       |
|                    | 63       | 65          |
| Desfavorável       | 19       | 17          |
| Muito desfavorável | 12       | 10          |
|                    | <hr/>    | <hr/>       |
|                    | 31       | 27          |
| Sem opinião        | --       | 8           |
|                    | <hr/>    | <hr/>       |
|                    | 100      | 100         |

#### A Educação de Trânsito nas Escolas

O ensino da segurança de trânsito é obrigatório desde 1958 e diversos textos de lei definiram o conteúdo dos programas nos diferentes níveis escolares, a começar nas escolas maternas.

Esta obrigatoriedade, durante muito tempo teórica, torna-se hoje em dia realidade.

Em 18 de janeiro de 1972, uma etapa importante foi franqueada com a aparição de um decreto instaurando um exame nacional obrigatório para os alunos da quinta série dos colégios franceses. A aprovação nesse exame é seguida pela emissão de um atestado escolar de segurança de trânsito.

Paralelamente às disposições legais, uma evolução da concepção de educação no meio escolar, face às realidades do mundo moderno permite, naturalmente, um aprimoramento da ministração desses ensinamentos nas escolas.

A partir de 1972 o Comitê Permanente de Ensino de Segurança de Trânsito reúne-se regularmente para definir uma política global e coordenar as diferentes ações em favor deste ensino.

Presididas pelo reitor Ganthier em presença de professores, representantes do CISR e de especialistas de segurança de tráfego, essas reuniões permitem em função do orçamento Segurança de Tráfego e do Ministério da Educação, propor novas orientações e propagar aos diversos membros, as iniciativas de cada um.

Desse modo foram divididos:

- uma pesquisa conduzida nas escolas, em 1973 e 1974 sobre a eficácia do ensino de segurança de trânsito, que demonstrou a demanda de documentos pedagógicos por parte dos professores;
- uma importante produção de material pedagógico para todos os níveis escolares, realizada pela OFRATOME - Office Français de Techniques Modernes d'Education, que transformou-se em

CNDP - Centre National de Documentation Pédagogique e que foi enviada, gratuitamente aos estabelecimentos escolares;

- publicação, em 1975, pelo CISR de um número especial de sua revista trimestral intitulando-se A Educação de Tráfego nas Escolas, distribuída aos professores pelo Ministério da Educação. Contém uma lista de documentos pedagógicos adaptados a um ensino ativo e informações sobre esse tipo de ensino na França e na Europa;
- realização de pequenos filmes sobre segurança de tráfego, a serem exibidos durante as emissões escolares do CNDP, às quintas-feiras na TF 1, juntamente com os filmes do Comité de la Sécurité Routière;
- formação de mestres, por intermédio dos conselhos de orientação, e de professores/alunos nas escolas maternas;
- doação progressiva aos colégios, de material leve que permitisse provas práticas de tráfego (bicicleta ou ciclomotor).

Realizadas pela Prevention Routière sua importante participação em favor do ensino da segurança viária deve ser sublinhada.

Por fim, neste ano, a frutífera e estreita cooperação entre o CISR e o Ministério da Educação foi concretizada pela produção de dois documentos pedagógicos elaborados pelo CISR; um folheto e um disco intitulado "O Caminho da Escola", difundidos amplamente pelo Ministério da Educação junto às escolas maternas e ao setor primário.

#### Continuar o Esforço

Cinco anos são passados desde o decreto de 5 de julho de 1972, que criou o Comité Interministériel de la Sécurité Routière. Cinco anos no curso dos quais o esforço promovido pelos poderes públicos em favor da Segurança de Tráfego não foi diminuído um só instante.

Medidas regulamentares foram tomadas: limitação da velocidade, uso obrigatório do cinto de segurança, uso obrigatório do capacete etc.

Algumas foram - e ainda são - controvertidas. O que não impede que a grande maioria dos usuários das vias submetam-se a elas de bom grado.

Pode-se mesmo afirmar que foi registrada uma mudança fundamental na mentalidade do motorista francês. Esse motorista perdeu sua agressividade ao volante e, hoje, na maior parte dos casos, ele se preocupa mais com os sistemas de segurança de seu veículo - pneus, iluminação, limpadores de para-brisas etc., do que com a velocidade. Para ele, verdadeiramente, a velocidade foi literalmente ultrapassada.

A despeito dos apreciáveis resultados registrados após 1972, continua em permanente estudo o estabelecimento de outras medidas legislativas ou regulamentares.

O esforço deve concentrar-se principalmente sobre:

- incremento na luta contra o alcoolismo ao volante;
- reforma da licença de dirigir da categoria velomotor;

Isto significa dizer que, em segurança de trânsito não se chega a um fim, e que tudo a todo momento, deve ser recomeçado.

Com efeito, os acidentes de tráfego constituem um dos fenômenos mais mortíferos da sociedade moderna.

E tornam-se mais escandalosas à medida que nossa sociedade admite-os como uma fatalidade inelutável.

Acidentes de trânsito, infelizmente, ocorrerão sempre, não é realista suprimi-los totalmente, mas ao menos, pode-se fazer muito para reduzir seu número e gravidade.

É nesse sentido que os Poderes Públicos trabalham após 5 anos. É nesse caminho que eles continuarão a aplicar seus esforços, apelando à solidariedade de todos.

#### A Segurança da Infra-estrutura

No quadro do programa prioritário consagrando à segurança de tráfego durante o VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1971, 1975), duas importantes ações foram propostas para melhorar a segurança da infra-estrutura viária.

A maior parte das operações que constituem essas ações mostraram-se muito eficazes e, por conseguinte, continuarão durante o VII plano (1976 -1980); serão realizadas no capítulo "Reforço da Segurança de Trânsito" do Programa de Ação Prioritária.

#### Primeira Ação

Melhoria de segurança nas estradas rurais e nas pequenas cidades com menos de 20.000 habitantes. As instalações de segurança são implantadas pelo Ministère de l'Équipement, principalmente na rede de estradas nacionais; isto se traduz pela execução de dez operações que começaram durante o período de 1971-1975, algumas das quais serão prolongadas no período no período 1976 - 1978.

- Operação n.º 1 - melhoria dos cruzamentos e pontos perigosos.
- Operação n.º 2 - melhoria da sinalização horizontal e do balizamento lateral.
- Operação n.º 3 - melhoria da sinalização vertical.
- Operação n.º 4 - regulamentação da velocidade nos pontos perigosos.
- Operação n.º 5 - proteção contra as saídas de estradas.
- Operação n.º 6 - eliminação dos trechos derrapantes.
- Operação n.º 7 - eliminação dos pontos perigosos.
- Operação n.º 8 - instalação de aparelhos para chamadas de urgência.
- Operação n.º 9 - áreas de repouso e pontos de parada.
- Operação n.º 10 - ordenação da publicidade.

#### Segunda Ação

##### Projetos de Circulação e de Segurança

Esses projetos, que se propõem a melhorar a fluidez do tráfego e a segurança nas cidades com mais de 20 mil habitantes foram lançados no início do VI Plano.

Foram financiados conjuntamente pelo Estado e cidades beneficiadas (um terço pelo Ministério dos Transportes, um terço pelo Ministério do Interior e um terço pelas cidades beneficiadas). Seu alcance foi importante, pois ao final de 1975, 210 cidades haviam solicitado subvenções para esse objetivo, ou seja, dois terços das cidades com mais de 20 mil habitantes.

Esses projetos deram lugar às seguintes realizações, referentes à segurança no meio urbano:

- melhoramento nos cruzamentos;
- reforço da sinalização horizontal;
- continuação da sinalização vertical;
- regulamentação da velocidade;
- isolamento dos obstáculos laterais;
- aumento da aderência do peso;
- iluminação dos pontos negros noturnos;
- colocação dos pontos de parada;
- melhorias específicas para os "2 rodas";

- melhorias específicas para os pedestres.

#### Campanhas de Informação

Eis os principais slogans utilizados nas campanhas nacionais de informação, no prolongamento daquelas que foram realizadas anteriormente.

- L'accident n'arrive pas qu'aux autres, (Acidentes só acontecem com os outros)
- Boire ou conduire, il faut choisir, (Beber ou dirigir, é preciso escolher)
- Clic! J'attache ma ceinture, (Clic! Coloco meu cinto de segurança)
- Apprenons la rue à nos enfants, (Ensinemos a rua à nossas crianças)
- Um petit clic vaut mieux qu'un grand choc, ( Um pequeno clic é melhor que um grande choque)
- Deux roues, deux fois plus d'attention, (Duas rodas, duas vezes mais atenção)
- La vitesse c'est dépassé, (A velocidade está ultrapassada)
- Dans la rue tout peut arriver. Ralentissez, (Na rua tudo pode acontecer. Diminua a velocidade)
- La nuit vous trompe, (A noite engana)
- Ne leur rendez pas la rue impossible, (Não lhes torne a rua impossível)
- Même quand on est Zorro on traverse dans les passages pour piétons, (Mesmo quando se é o Zorro, atravessa-se pela faixa de pedestre).

-----  
Tradução

Eng.º Gilberto Monteiro Lehfeld

Assistente da Superintendência dos Projetos Especiais