



# Assemblée générale

Distr. générale  
24 août 2017  
Français  
Original : anglais

---

## Soixante-douzième session

Point 12 de l'ordre du jour provisoire\*

### Amélioration de la sécurité routière mondiale

## Amélioration de la sécurité routière mondiale

### Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général a l'honneur de transmettre ci-joint le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, établi par l'Organisation mondiale de la Santé en consultation avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

---

\*A/72/150.



## Amélioration de la sécurité routière mondiale

### *Résumé*

Le présent rapport, établi par l'Organisation mondiale de la Santé en consultation avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, fait le point sur l'application des recommandations formulées dans les résolutions [58/289](#), [60/5](#), [62/244](#), [64/255](#), [66/260](#), [68/269](#) et [70/260](#) de l'Assemblée générale. Il rend compte des activités entreprises et des résultats obtenus par les acteurs de la sécurité routière dans le monde depuis la publication du rapport précédent ([A/70/386](#)), en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et de l'objectif de développement durable 3.6, qui consiste à diminuer de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020. Plusieurs manifestations de haut niveau ont eu lieu, notamment la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière organisée par le Brésil, la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) tenue en Équateur, dont le Nouveau Programme pour les villes comprenait un engagement en faveur de la sécurité routière, la Conférence mondiale sur le transport durable réunie au Turkménistan et la douzième Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité tenue en Finlande. Ces manifestations continuent d'appeler l'attention sur la sécurité routière dans le monde, tout comme la publication du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015, l'élaboration d'une proposition de création d'un Fonds pour la sécurité routière par la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies et l'adoption, par l'Assemblée mondiale de la Santé, d'une résolution sur la sécurité routière (WHA 69.7) dans laquelle l'Assemblée a accepté une demande formulée par l'Assemblée générale dans sa résolution [70/260](#), priant l'Organisation mondiale de la Santé de faciliter le processus d'élaboration d'objectifs généraux concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services. En conclusion, le rapport présente plusieurs recommandations à l'Assemblée en vue d'atteindre les objectifs de la Décennie d'action et l'objectif de développement durable 3.6.

## I. Introduction

1. Les accidents de la circulation constituent la dixième cause de mortalité dans le monde et la principale cause de décès pour le groupe d'âge des 15-29 ans. Ils sont responsables de plus de 1,3 million de décès chaque année et d'environ 20 à 50 millions de blessures non mortelles. La moitié des décès liés à ces accidents concernent des usagers vulnérables – piétons, motocyclistes et cyclistes. Bien que les pays aient légiféré et pris des mesures pour tenter de réduire les principaux facteurs de risque (excès de vitesse, conduite en état d'ébriété, non-port du casque, non-utilisation de la ceinture de sécurité ou des dispositifs de retenue pour enfants, mauvais état des routes et des véhicules), les réglementations ne sont toujours pas strictement appliquées dans de nombreux domaines.

2. Dans sa résolution [58/289](#), l'Assemblée générale a confié à l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) le rôle de coordinateur des activités relatives à la sécurité routière au sein du système des Nations Unies et, à ce titre, l'OMS reste en étroite collaboration avec les commissions régionales de l'ONU. En mars 2017, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a organisé à Bangkok la vingt-quatrième réunion du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, au cours de laquelle les débats ont porté sur la mise en œuvre des résolutions de l'Assemblée générale et de l'Assemblée mondiale de la Santé, les activités requises pour atteindre l'objectif 3.6 et les progrès réalisés dans l'exécution des cinq groupes de projet créés dans le cadre des volets de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et de ceux relatifs au suivi et à l'évaluation, et à la sécurité routière liée au travail.

3. L'Assemblée générale a appelé l'attention sur la crise mondiale de la sécurité routière et la nécessité d'améliorer la situation actuelle dans plusieurs résolutions qu'elle a adoptées depuis 2004. Tout récemment, dans sa résolution [70/260](#), elle a réaffirmé les objectifs de développement durable et leurs cibles, notamment deux objectifs en matière de sécurité routière, adoptés dans sa résolution [70/1](#); approuvé la Déclaration de Brasilia, le document final de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, tenue en novembre 2015; exhorté les États Membres et la communauté internationale à intensifier leur collaboration; encouragé les États Membres à envisager de devenir parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies; invité l'OMS, en collaboration avec d'autres organismes et les commissions régionales des Nations Unies, de continuer de contribuer, grâce aux mécanismes existants, notamment le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à la mise en place d'un dispositif transparent, durable et participatif réunissant toutes les parties prenantes, afin d'aider les pays intéressés à se fixer des objectifs généraux concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services; et prié le Secrétaire général d'envisager la création d'un fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

4. Le présent rapport est le quatrième à être présenté en application de la résolution [64/255](#) (2010), dans laquelle l'Assemblée générale a proclamé la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde. Il couvre la période allant de septembre 2015 à août 2017 et décrit les activités menées par les organismes des Nations Unies, les institutions mondiales de sécurité routière, le secteur privé et la société civile depuis la publication du précédent rapport.

## II. Progrès accomplis dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière

5. En septembre 2015, l'objectif de la Décennie d'action a été complété par des objectifs mondiaux du Programme de développement durable à l'horizon 2030, en particulier l'objectif 3.6 qui préconise une réduction de 50 % des décès et blessures dus aux accidents de la route d'ici à 2020. La sécurité routière est également prise en compte dans l'objectif 11.2, qui vise à assurer, d'ici à 2030, l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et viables.

6. En novembre 2015, les ministres des transports, de la santé et de l'intérieur et leurs représentants se sont réunis pour examiner la crise mondiale de la sécurité routière lors de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. La Déclaration de Brasilia a été adoptée pour guider l'action à mener tout au long de la Décennie et au-delà. L'OMS a publié à cette occasion le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015.

7. Dans sa résolution 70/260, l'Assemblée générale a prié l'Organisation mondiale de la Santé, agissant avec la pleine participation des États Membres et en collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies et les commissions régionales des Nations Unies, de continuer de contribuer, grâce aux mécanismes existants, notamment au Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à la mise en place d'un dispositif transparent, durable et participatif qui vise à aider les pays intéressés à se fixer des objectifs généraux concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services pour réduire le nombre de blessés et de tués sur les routes. En mai, dans sa résolution WHA 69.7, l'Assemblée mondiale de la Santé fait droit à la demande de l'Assemblée générale.

8. À la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), qui s'est tenue à Quito en octobre 2016, les participants ont adopté le Nouveau Programme pour les villes (résolution 71/256 de l'Assemblée générale), cadre politique mondial vicennal pour les villes. Soutenu par l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, il définit une vision pour l'avenir de la mobilité et des transports durables, la sécurité routière constituant l'élément essentiel de la planification urbaine et de la conception des infrastructures. Sécuriser les trajets maison-école pour tous les enfants est l'une des priorités de ce programme.

9. La Conférence mondiale sur le transport durable, tenue en novembre 2016 à Achgabat, a offert une nouvelle occasion d'intégrer la question de la sécurité routière à l'étude des problématiques de développement plus vastes et d'examiner la proposition tendant à créer un fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

10. La douzième Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité et tout particulièrement sur la sécurité routière a eu lieu en septembre 2016, à Tampere (Finlande). Elle a réuni les plus grands chercheurs, praticiens, décideurs et militants du monde dans le domaine de la prévention des traumatismes pour dialoguer et échanger des idées, des informations et des données d'expérience dans ce domaine.

## III. Instruments juridiques internationaux, résolutions et instruments de politique générale

11. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a poursuivi, dans le cadre du Forum mondial de la sécurité routière, l'examen de la Convention sur la

circulation routière de 1968 et de la Convention sur la signalisation routière, qui comptent respectivement 78 et 65 parties contractantes. Le Forum mondial a en particulier analysé la cohérence entre la Convention sur la circulation routière et le Règlement technique concernant les véhicules, les dispositions relatives aux permis de conduire et à la conduite automatisée. Quant à la Convention sur la signalisation routière, des recommandations ont été formulées pour améliorer cet instrument et sa mise en œuvre dans les pays signataires.

12. Le Forum mondial de la sécurité routière a continué d'actualiser ses instruments de politique générale tels que la Résolution d'ensemble sur la circulation routière en introduisant des changements visant à tenir compte de l'« approche pour un système sûr »<sup>1</sup> en matière de sécurité routière. En outre, un nouveau chapitre consacré aux enquêtes multidisciplinaires sur les accidents a été élaboré. Les débats sur la distraction au volant, la sécurité des deux-roues motorisés et les usagers vulnérables de la route se sont également poursuivis.

13. Le Forum mondial a adopté un rapport sur l'évaluation de la sécurité aux passages à niveau dans les États membres de la CEE et un certain nombre d'autres pays. Ce rapport présente des recommandations et un cadre stratégique pour l'amélioration de la sécurité dans une optique globale qui permette de renforcer durablement la sécurité aux passages à niveau.

14. Dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, la CEE a poursuivi ses travaux visant à élaborer des règlements techniques internationaux pour la construction des véhicules, de leurs sous-systèmes et des parties ayant trait aux véhicules et à la sécurité routière. Le Forum mondial a également examiné les instruments juridiques relevant de sa compétence qui constituent le cadre des travaux techniques entrepris. Cinquante-huit pays, dont ceux qui comptent un important secteur automobile, sont parties aux deux principaux accords internationaux des Nations Unies, à savoir l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules et l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues. Une résolution portant sur les deux accords a été élaborée afin d'assurer la cohérence de ces instruments.

15. Le champ d'application de l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque de ces contrôles a été étendu aux voitures particulières, aux camionnettes, aux camions et aux autobus.

16. Au cours de l'exercice biennal, le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses a adopté plusieurs amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route en vue d'améliorer la sécurité et la sûreté routières. Ces amendements, figurant dans la nouvelle version dudit accord publiée en 2016, sont entrés en vigueur en janvier 2017. Une nouvelle partie contractante a adhéré à cet accord, ce qui portait à 49 le nombre total des parties.

17. La CEE a organisé deux manifestations régionales dans le cadre du Programme spécial pour les pays d'Asie centrale (SPECAC), afin de mieux faire

---

<sup>1</sup> L'« approche pour un système sûr » fournit un cadre viable permettant d'examiner les facteurs de risque de traumatismes dus aux accidents de la route et les interventions dans une perspective globale. Cette approche repose sur la stratégie suédoise Vision Zéro, dont l'objectif à long terme est l'élimination des blessures graves ou mortelles dans le système de transport.

connaître les instruments juridiques des Nations Unies et de fournir une assistance technique aux pays souhaitant y adhérer. L'atelier du SPECA sur la sécurité routière, organisé à Almaty Kazakhstan) en septembre 2015 et celui sur les statistiques des transports routiers et de la sécurité routière, tenu à Achgabat en septembre 2016, ont réuni des membres du SPECA et des pays d'Europe de l'Est et du Sud-Est qui ont partagé des données d'expérience sur l'établissement de cadres juridiques et réglementaires sur la sécurité routière et de stratégies nationales et sur la collecte et la diffusion de statistiques fiables sur la sécurité routière.

## **IV. Assistance technique et collaboration**

### **A. Volet 1 : gestion de la sécurité routière**

18. En collaboration avec d'autres entités et les commissions régionales de l'ONU et conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale dans sa résolution 70/260, l'OMS a mis en place un processus visant à faciliter l'élaboration d'objectifs mondiaux concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services. Une réunion avec des experts techniques de la sécurité routière, organisée en septembre 2016, a abouti à l'élaboration d'un projet de document de travail qui pouvait être consulté en ligne d'octobre à décembre 2016 et à la tenue d'un débat informel entre les États Membres en novembre de la même année. Ce document a été révisé au début de 2017 et fit l'objet de nouvelles consultations auxquelles ont pris part le Comité des transports intérieurs (en février), les organisations de la société civile (en mars) et le secteur privé (en juin). La deuxième version révisée dudit document sera communiquée lors des réunions des comités régionaux de l'OMS, puis examinée à l'occasion d'une réunion formelle entre les États Membres et les organismes des Nations Unies en novembre 2017.

19. En juillet 2016, la CESAP a accueilli à Séoul la réunion régionale sur le renouvellement des objectifs et cibles de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique. Les participants à cette réunion se sont accordés sur des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière actualisés concernant l'Asie et le Pacifique pour la période 2016-2020, conformément à la Décennie d'action et aux objectifs de développement durable. Ces objectifs et cibles ont été adoptés à la Conférence ministérielle sur les transports, qui s'est tenue à Moscou en décembre 2016.

20. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et la CEE ont fourni une assistance technique au Gouvernement de la République dominicaine afin que ce dernier puisse promouvoir des pratiques optimales et adopter les conventions des Nations Unies relatives au transport durable et à la sécurité routière. La CEPALC a également fait de la sécurité routière un élément essentiel de la législation de ce pays sur la mobilité, les transports urbains et la sécurité routière.

21. La CEE, la CEPALC et la CESAP ont collaboré à un projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement en vue de renforcer les capacités nationales de gestion de la sécurité routière dans quatre pays (Albanie, République dominicaine, Géorgie et Viet Nam). Des évaluations de la sécurité routière ont été effectuées dans chaque pays pour permettre aux Gouvernements d'établir leurs priorités en matière de sécurité routière, tandis que des activités de renforcement des capacités et de sensibilisation du public ont été menées, ces dernières visant à faire mieux connaître à la population et à la société civile les questions liées à la sécurité routière. En collaboration avec l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, la

Commission économique pour l'Afrique (CEA) mène une évaluation similaire au Cameroun et en Ouganda.

22. En mai 2017, l'OMS a publié le document *Sauver des vies : module technique sur la sécurité routière*, qui dresse un inventaire factuel des interventions prioritaires axées sur la gestion de la vitesse, le leadership, la conception et l'amélioration des infrastructures, les normes de sécurité des véhicules, le respect du code de la route et la survie après un accident. Le module technique sur la sécurité routière est censé servir de guide pour faciliter la prise de décisions concernant les interventions prioritaires à mener pour multiplier les mesures de sécurité routière afin de réaliser les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable.

23. Avec le soutien de l'Union internationale des transports routiers, la CEE a mis au point les « futurs systèmes de transport intérieur (SafeFITS) », outil fondé sur la connaissance conçu pour aider les gouvernements et les décideurs à mettre au point les politiques et les interventions de sécurité routière qui conviennent le mieux à partir des données disponibles. Cet outil est actuellement mis à l'essai dans deux pays.

24. En 2016, la Banque mondiale a annoncé un programme de sauvegarde en matière de sécurité routière conçu pour multiplier les interventions et surveiller les effets potentiels de la circulation et de la sécurité routière sur les travailleurs, les collectivités et les usagers de la route dans les projets de la Banque mondiale. En outre, des interventions visant à améliorer les capacités institutionnelles de gestion de la sécurité routière ont été menées par le Mécanisme mondial pour la sécurité routière au Brésil, au Maroc, au Mexique, au Népal, au Paraguay, en République-Unie de Tanzanie, en Roumanie et dans plusieurs pays insulaires du Pacifique.

25. À leur quinzième conférence ministérielle en octobre 2016, les pays participant au Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale ont approuvé une stratégie de sécurité routière intitulée « *Safely Connected : A Regional Road Safety Strategy for CAREC Countries (2017-2030)* »<sup>2</sup>. Cette stratégie tire parti des atouts actuels et vise à aider les pays d'Asie centrale et occidentale à surmonter les difficultés particulières auxquelles ils sont confrontés.

26. Grâce à un financement de la Commission européenne, le Partenariat mondial pour la sécurité routière a mis en œuvre le projet de sécurité routière sur le couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA II), qui a réuni les gouvernements et la société civile d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, et appuyé l'exécution du plan d'action régional pour la sécurité routière TRACECA. Ce plan vise à garantir que le système de transport sur le couloir Europe-Caucase-Asie favorise activement la sûreté, la sécurité et la protection des usagers, des biens, du grand public et de l'environnement.

27. Avec le soutien de Bloomberg Philanthropies, le World Resources Institute a fourni une assistance technique aux niveaux local et national pour institutionnaliser une approche systémique de la sécurité routière. Bogota a mis la dernière main à son premier plan d'action pour la sécurité routière dans la ville, fondé sur l'approche pour un système sûr, et actualisé son manuel d'audit de la sécurité routière. Mexico a publié un programme complet de sécurité routière reposant sur la même approche.

28. L'Initiative des banques multilatérales de développement sur la sécurité routière a permis de continuer à accélérer l'application de mesures visant à atteindre les objectifs de développement durable, tandis que la Société andine de

<sup>2</sup> Banque asiatique de développement, Manille, 2017.

développement a prévu des audits de sécurité routière dans tous les projets d'infrastructures qu'elle a financés.

29. Plusieurs ateliers et formations ont été organisés pour aborder les questions de gouvernance et de leadership en matière de sécurité routière. En mars 2017, plus de 150 participants originaires de 17 pays d'Amérique latine ont pris part à un atelier sur le renforcement de la gouvernance de la sécurité routière, organisé par l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU, la CEPALC, la CEE, la Banque interaméricaine de développement et l'Agence argentine pour la sécurité routière; le Partenariat mondial pour la sécurité routière a organisé des séminaires régionaux annuels en Afrique et en Asie afin de réunir les représentants des pouvoirs publics, de la société civile et du secteur privé et, en collaboration avec l'International Injury Research Unit de l'Université Johns Hopkins, a créé à la fin de 2016 un cours de leadership international en matière de sécurité routière destiné aux professionnels des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

30. L'Envoyé spécial pour la sécurité routière a organisé, en collaboration avec la CESAP, la CEE et l'Institut malaisien de recherche sur la sécurité routière, un atelier régional sur la sécurité des motocyclistes qui a eu lieu en avril 2017 à Kuala Lumpur et auquel ont participé des représentants de 15 pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, et du Pacifique. Les participants ont indiqué que les accidents de motocycles représentaient l'une des principales causes de blessures et de décès sur la route dans la région et examiné les mesures à prendre pour éviter ces accidents grâce au port obligatoire d'un casque réglementaire (conformément aux Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des casques de protection et de leurs écrans pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs) et à une application efficace de la loi.

31. En septembre 2015, l'Association mondiale de la route a lancé son Manuel de sécurité routière en ligne. Ce manuel présente une approche globale et systémique intégrant toutes les composantes du système de sécurité routière, des infrastructures aux conducteurs, en passant par l'éducation et les véhicules. En 2016, le Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques a publié le rapport intitulé « *Zéro tué et blessé grave sur les routes : mener un changement de paradigme dans la sécurité routière* », indiquant que les accidents sont prévisibles et évitables, et présentant des études de cas provenant de pays pionniers en la matière.

32. La Réunion commune de la Commission d'experts du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a poursuivi ses travaux sur l'utilisation des systèmes de transport intelligents en vue d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

33. Le projet triennal SaferAfrica, lancé en 2016 grâce à un financement de l'Union européenne, regroupe 16 partenaires d'Europe et d'Afrique, dont la Fédération routière internationale et l'Institut belge pour la sécurité routière, en vue de formuler des recommandations visant à actualiser le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique et la Charte africaine sur la sécurité routière, et à encourager l'adoption d'initiatives concrètes. En décembre 2016, l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, a organisé, en collaboration avec la CEA, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne de la Banque mondiale et l'Autorité kenyane chargée des transports et de la sécurité, un atelier sur la gestion des données sur la sécurité routière et les conventions des Nations Unies, considérées comme des priorités dans le Plan d'action pour la sécurité routière.



34. La Fédération routière internationale a organisé, en mars 2017 à Dar es Salam (République-Unie de Tanzanie), une conférence régionale de deux jours sur la sécurité routière, intitulée « Fast-Tracking Road Safety Initiatives in Africa : An Inescapable Necessity ». Des représentants des différentes régions d'Afrique ont examiné des mesures concrètes qui pourraient être prises pour atteindre les objectifs en matière de sécurité routière.

35. En novembre 2016, la Commission européenne a créé un nouveau consortium, dirigé par P.A.U. Education et comprenant l'Institut belge pour la sécurité routière et le Conseil européen de la sécurité des transports, pour promouvoir plus activement la Charte européenne de la sécurité routière, vaste programme de la société civile sur la sécurité routière qui regroupe 3 400 entités publiques et privées européennes.

36. En décembre 2017, un atelier dans la région du Golfe a été organisé à Doha pour passer en revue diverses activités de sécurité routière dans le système des Nations Unies. Cet atelier a permis de répertorier les enseignements tirés de l'expérience et les pratiques optimales en matière de sécurité routière, en particulier dans le contexte de la Coupe du monde de football de 2022.

## **B. Volet 2 : sécurité des routes et mobilité**

37. Dans le cadre du Forum mondial de la sécurité routière, des recommandations ont été formulées pour guider les pays dans l'action menée pour assurer une mise en œuvre plus efficace de la Convention de 1968 sur la signalisation routière en vue d'améliorer la signalisation routière et de la rendre conforme à la Convention. En outre, une version électronique de la Convention a été élaborée afin de simplifier son application et l'utilisation correcte de la signalisation routière par les pays.

38. La CESAP a fourni une assistance technique à certains États membres afin qu'ils puissent améliorer la sécurité de leurs infrastructures routières, notamment grâce à l'analyse des points noirs et au renforcement des capacités aux Fidji en novembre 2016. En outre, la Commission a mené une étude sur l'établissement de normes régionales applicables aux équipements de sécurité des infrastructures le long du réseau routier asiatique et organisé des réunions d'experts dont le but était d'examiner les conclusions de l'étude et de définir les mesures à prendre.

39. Dans le cadre de l'Initiative de la sécurité routière mondiale (2015-2019) de la Bloomberg Philanthropies, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière et l'Institut des ressources mondiales ont amélioré la sécurité des infrastructures routières dans 10 villes et 5 pays en évaluant plus de 1 300 km de routes, en formant environ 2 700 parties prenantes et en octroyant des prêts de la Banque mondiale d'un montant de 315 millions de dollars. L'Institut a publié un guide intitulé « *Cities Safer by Design* », qui offre des conseils en vue de promouvoir la sécurité routière grâce à l'aménagement des zones urbaines et de la voirie. Il a analysé les données sur les accidents à Bandung et à Bogota pour aider ces villes à hiérarchiser les interventions ciblées et également apporté son aide pour l'établissement et l'amélioration de la méthodologie de collecte des données sur les accidents, en particulier en ce qui concerne les systèmes de transport en autobus dans des villes brésiliennes (Belo Horizonte, Rio de Janeiro et Fortaleza) et à Mumbai (Inde).

40. Les gouvernements et les banques de développement ont continué d'investir dans la réfection des routes à haut risque afin d'atteindre les objectifs du Programme international d'évaluation des routes (iRAP) concernant le classement par étoiles. Ainsi la Highways England a réalisé des investissements pour faire en sorte que 90 % des déplacements s'effectuent sur des autoroutes quatre ou cinq

étoiles ou sur des routes trois étoiles ou plus; le Gouvernement néo-zélandais a quant à lui modernisé son réseau routier pour se doter de routes nationales quatre étoiles; les Pays-Bas ont effectué des investissements dans le but d'éliminer les routes une ou deux étoiles d'ici à 2020; le Ministère malaisien des transports a ciblé ses investissements de sorte que 75 % du réseau routier à grande circulation ait trois étoiles ou plus d'ici à 2020 et le Gouvernement australien a réalisé un investissement à grande échelle sur l'autoroute Bruce dans le Queensland pour assurer 85 % des déplacements sur des routes trois étoiles ou plus d'ici à 2020. En Roumanie, une législation a été introduite pour exiger la mise en place de plans de sécurité routière sur les routes nouvelles et existantes et 50 ingénieurs de la circulation ont été formés avec le manuel de l'Association mondiale de la route.

41. La Millennium Challenge Corporation augmente le nombre de déplacements sur les routes trois étoiles ou plus dans le cadre de ses projets en El Salvador, aux Philippines et au Sénégal. La Banque mondiale a appuyé l'établissement de normes nationales imposant un minimum de trois étoiles pour les projets de couloirs dans l'État du Karnataka et dans d'autres États en Inde. Le Ministère chinois des transports a effectué le classement par étoiles de plus de 150 000 km de routes et environ 30 000 km ont été modernisés. Le Ministère bélizien du développement économique et du pétrole a, en coopération avec la Banque de développement des Caraïbes, rénové les grandes routes pour en faire des routes trois étoiles au minimum. Au total, 14 milliards de dollars des États-Unis ont été investis dans des projets visant à sécuriser le réseau routier dans plus d'une vingtaine de pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

42. La performance des infrastructures mondiales en matière de sécurité et l'analyse de rentabilisation de routes plus sûres ont été présentées dans la publication de l'iRAP *Des vaccins pour les routes*, qui souligne que plus de 50 % des routes actuelles correspondent à une ou deux étoiles, la norme la plus faible pour tous les usagers de la route et que des améliorations ciblées permettraient d'obtenir des avantages en matière de sécurité d'une valeur de 8 dollars pour chaque dollar investi à l'échelon mondial.

43. Plusieurs initiatives ont été mises en œuvre en vue d'améliorer la sécurité des infrastructures routières aux abords des établissements scolaires. Les membres de l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière ont appliqué le système de classement par étoiles pour la sécurité dans les zones scolaires, créé par l'iRAP avec le concours de FedEx, afin de mesurer et de gérer les risques pour les écoliers sur le chemin de l'école. Une application mobile gratuite sera disponible dans le monde entier pour soutenir la vision d'un parcours maison-école trois étoiles ou plus pour tous les enfants et sera testée par la *Fundación Gonzalo Rodríguez* en Argentine et en Uruguay, dans le cadre de son projet « Latin American Children Safe in Traffic », financé par la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile (Fondation de la FIA). La Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie a conçu et mis en œuvre en 2015/16 un projet baptisé « Safe School Zones » au Viet Nam et, en collaboration avec l'Australian Road Research Board, a fourni un appui technique en Chine dans le cadre de son programme Walk Wise.

44. En 2016, le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes a organisé, en collaboration avec la Fédération routière internationale et l'Australian Road Research Board, un cours de certification d'une durée de six semaines à l'intention des auditeurs de la sécurité routière. Ce cours comprenait une formation en ingénierie de la circulation et des travaux pratiques d'audit. En mai 2017, la Fédération a lancé un programme mondial d'accréditation à l'intention des chefs d'équipe d'audit de la sécurité routière, reconnaissant le rôle essentiel des audits et

des inspections de sécurité routière pour modifier les pratiques dans le domaine de l'aménagement de routes sûres.

45. En 2015/16, la municipalité d'Abou Dhabi et son département des affaires municipales et des transports ont élaboré une nouvelle série de normes unifiées afin d'assurer l'uniformité des normes de conception, de construction et d'entretien des routes dans tout l'émirat.

### **C. Volet 3 : sécurité des véhicules**

46. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a continué de préconiser l'élaboration de règles fondées sur les performances pour les systèmes de véhicules classiques et les systèmes de véhicules connectés et automatisés, et de les intégrer aux règlements des Nations Unies annexés à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules et au Règlement technique mondial élaboré dans le cadre de l'Accord de 1998. Les nouveaux règlements des Nations Unies portent sur les performances en matière de sécurité des véhicules à moteur silencieux, des systèmes d'assistance au freinage, le contrôle de stabilité et de surveillance de la pression des pneus, l'installation de pneus, les chocs frontaux, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue, la sécurité des véhicules électriques à deux-roues et les chocs latéraux contre un poteau.

47. En ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, la CEE et l'Union internationale des télécommunications ont organisé des colloques sur la possibilité d'une future voiture en réseau en 2016 et en 2017. En mars 2017, le Forum mondial a adopté le premier règlement de l'ONU concernant les fonctions de conduite automatisée, et les directives sur la cybersécurité et la protection des données. Quelques démonstrations ont été faites dans le complexe du Palais des Nations à Genève, les constructeurs automobiles, montrant les avantages qu'apportent des innovations telles que le stationnement à distance, les navettes autonomes et les progrès réalisés en matière de sécurité des véhicules en général.

48. Le Global New Car Assessment Programme a fourni un appui financier et technique aux programmes d'évaluation des nouveaux modèles de voiture en Asie du Sud-Est et en Amérique latine. En Inde, le projet pour des véhicules plus sûrs (Safer Cars) permettra au Gouvernement d'entreprendre de nouveaux essais de choc à partir d'octobre 2017, d'intégrer des systèmes de freinage antiblocage aux motocycles à partir de 2018, et de lancer son propre programme d'évaluation des voitures neuves. En outre, le Global New Car Assessment Programme a démarré la campagne #NoZeroStarCars et établi une feuille de route pour la construction de voitures plus sûres d'ici à 2020, qui comprend une recommandation concernant un calendrier pour l'application de meilleures réglementations de la sécurité des véhicules. Cette feuille de route propose l'application universelle des normes des Nations Unies relatives aux essais de chocs frontaux, latéraux et piétons et la réalisation obligatoire de l'Essai européen en conditions stabilisées dans toutes les voitures particulières neuves d'ici à 2020. Par ailleurs, le Global New Car Assessment Programme dirige également le partenariat Stop the Crash Partnership, initiative multipartite qui encourage la construction de systèmes d'évitement des collisions les plus graves.

49. Au niveau national, la police d'Abou Dhabi a rendu obligatoire la description de la marque et du modèle des véhicules impliqués dans des collisions afin d'améliorer la formation des conducteurs et les tests ou caractéristiques des véhicules, et le Département des transports des États-Unis a publié de nouvelles

normes pour les cars de ramassage scolaire afin de garantir que son parc est sécurisé et propre à la circulation.

#### **D. Volet 4 : comportement des usagers de la route**

50. Dans le cadre du programme mondial de sécurité routière (2015-2019) de Bloomberg Philanthropies, l'OMS a mis en œuvre le Legal Development Programme, programme de renforcement des capacités destiné aux avocats et aux défenseurs de la sécurité routière en Chine, en Inde, aux Philippines, en République-Unie de Tanzanie, en Thaïlande et au Viet Nam. Des ateliers annuels sur l'amélioration de la législation en matière de sécurité routière ont été organisés par le Siège de l'OMS à l'intention des membres du Programme, et une série de séminaires en ligne a été lancée, rendant le programme accessible au public à l'échelon mondial. Afin de promouvoir le renforcement des capacités dans le domaine de la législation en matière de sécurité routière, l'OMS a élaboré une plate-forme d'apprentissage en ligne dans ce domaine en collaboration avec la Johns Hopkins International Injury Research Unit.

51. En mai 2017, Bloomberg Philanthropies a lancé, en partenariat avec l'OMS et Vital Strategies, le partenariat pour des villes saines, un réseau mondial de villes déterminées à sauver des vies grâce à la mise en œuvre de l'une des 10 interventions ayant fait leurs preuves dans le domaine de la prévention des maladies non transmissibles et des traumatismes, dont trois avaient trait à la sécurité routière.

52. Le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), en partenariat avec la Fondation de la FIA, a élargi son programme de prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation chez les enfants pour couvrir neuf pays : l'Afrique du Sud, la Chine, Cuba, la Jamaïque, la Mongolie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le Paraguay, les Philippines et le Viet Nam. Le programme est axé sur l'initiative de sécurité sur le chemin de l'école, mise en place avec l'Initiative mondiale pour la santé et la mobilité des enfants, et comprend à la fois des activités de programmation au niveau des pays et des activités de sensibilisation à l'échelon mondial.

53. Le Forum mondial de la sécurité routière a aidé l'Institut indien de l'éducation en matière de circulation routière à organiser en février et novembre 2016 des conférences sur la sécurité des deux-roues motorisés dans les pays d'Asie du Sud-Est. Les conférences, auxquelles ont assisté des représentants de tous les pays de la région, ont abouti à l'établissement d'un document d'orientation aux fins de l'amélioration de la sécurité des deux-roues motorisés dans les pays d'Asie du Sud-Est et d'autres pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

54. En mai 2017, la Fédération routière internationale a lancé, avec l'aide de Shell et de Michelin, l'initiative « Drive Safe India ». L'objectif de cette initiative est d'élaborer un code non contraignant visant à réduire les accidents de la circulation et le nombre de leurs victimes en révisant les normes des véhicules utilitaires, la protection et la formation des chauffeurs, le financement des véhicules, et les contrats d'assurance et de transport routier.

55. L'Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport, soutenue par la Fondation de la FIA et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, a créé un réseau d'organisations partenaires pour la sécurité routière dans 11 pays d'Europe orientale et du Sud-Est, du Caucase et d'Asie centrale. Depuis septembre 2015, le réseau a mis en place plus de 60 initiatives visant à améliorer la protection des piétons, le port de la ceinture de sécurité, l'enseignement de la sécurité routière aux enfants, l'utilisation de dispositifs de

retenue pour les enfants, la sécurité des déplacements des groupes vulnérables, la réduction de la vitesse et l'application efficace des dispositions du code de la route par la police.

56. La Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie a continué de collaborer avec des entreprises partenaires au Viet Nam pour mettre en place des programmes de sécurité et de sensibilisation au port du casque dans les écoles. Avec l'appui de Johnson & Johnson, la Fondation a lancé, à titre expérimental, son programme de directives à l'intention des écoles, dont le Gouvernement vietnamien a approuvé la mise en œuvre à l'échelon national, afin de rendre les collectivités mieux à même d'exécuter des programmes de sécurité routière sur le long terme. Avec le concours des laboratoires Abbott, la Fondation a travaillé avec les élèves, les parents et les enseignants de 15 écoles dans trois provinces entre 2015 et 2017. Durant l'année scolaire 2016/17, le taux de port de casques dans les établissements participant au programme a augmenté, passant de 31 % à 79 %.

57. Safe Kids Worldwide, avec l'appui de FedEx, a continué de mettre en œuvre le programme de sécurité des piétons Walk This Way, auquel ont participé plus de 1,5 millions d'élèves dans 420 villes. Des activités ont été menées dans le cadre de ce programme en Afrique du Sud, au Brésil, au Canada, en Chine, en République de Corée, aux États-Unis d'Amérique, en Inde, aux Philippines, en Thaïlande et au Viet Nam. Le programme comportait des améliorations des infrastructures aux abords des établissements scolaires, des activités de sensibilisation (notamment la célébration de Safe Kids Day en Inde et la Journée internationale « J'marche pour aller à l'école » en Afrique du Sud, au Canada, en Chine, aux États-Unis d'Amérique, aux Philippines et au Viet Nam) et des programmes d'éducation et la production de matériel éducatif.

58. À la fin de 2016, Safe Kids Worldwide a conçu et mis au point un cours international permettant d'obtenir un certificat de technicien pour la sécurité des passagers enfants, qui a ensuite été mis à l'essai au Mexique, avec des représentants de 11 pays d'Amérique latine, et au Qatar. Ce cours fait partie d'un plan de formation de trois ans qui crée un noyau d'experts fonctionnels et peut, dans chaque pays, certifier 45 techniciens et 2 instructeurs ou plus capables de certifier indépendamment de futurs techniciens Safe Kids pour la sécurité des passagers enfants.

59. En juin 2016, la Fondation Gonzalo Rodriguez a organisé, sous l'égide de la Commission nationale pour la circulation routière et l'Automobile Club du Chili, le deuxième Forum international de la sécurité routière des enfants qui a réuni des experts de la sécurité routière originaires du monde entier. En mai 2017, la Fondation Gonzalo Rodriguez, la Banque mondiale, la Société andine de développement, la Fondation UPS et l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière ont présenté une étude sur les conditions de transport des enfants sur les motocycles en Amérique latine, réalisée dans 45 villes en Argentine, au Brésil, en Colombie, au Paraguay, en République dominicaine et en Uruguay.

60. Avec l'appui de FedEx, l'Institut des ressources mondiales, a poursuivi la mise en œuvre du programme de formation des conducteurs « la sécurité d'abord » destiné aux chauffeurs d'autobus et aux agents de la circulation au Brésil, au Mexique et en République-Unie de Tanzanie.

61. En octobre 2016, l'Académie de l'Union internationale des transports routiers, l'Université de Cranfield et l'Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport ont lancé un outil de formation à la sécurité routière en ligne sur la sécurité routière professionnelle intitulé « Road Safety at Work : Online Course for Managers », qui fournit aux cadres des directives visant à les aider à améliorer leurs compétences en

matière d'encadrement pour appliquer des stratégies de sécurité routière appropriées.

## **E. Volet 5 : soins après l'accident**

62. L'OMS a convoqué la réunion biennale de l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés, à laquelle ont participé des représentants de 11 États membres et de 15 organisations internationales pour débattre d'une série d'initiatives visant à renforcer les soins aux blessés. Les futures priorités concernent notamment la diffusion du cadre des systèmes de soins d'urgence de l'OMS et de l'outil d'évaluation du système de ces soins d'urgence, conçu pour aider à cerner les lacunes et à définir les priorités. Des évaluations ont été effectuées dans plus de 25 pays, principalement en Afrique et dans la région de la Méditerranée orientale. Parmi les autres initiatives, il convient de citer la création par l'OMS de cours de soins d'urgence de base et d'un ensemble intégré d'outils de triage à utiliser en contexte pré-hospitalier et dans les centres hospitaliers. Les partenaires ont apporté aux pays un soutien pour l'après accident, grâce à la fourniture d'une assistance technique directe et à la publication de divers documents normatifs, dont le document de l'OMS sur les soins après un accident et le soutien aux personnes victimes d'accidents de la route (Post-crash response : supporting those affected by road traffic crashes), le guide technique à l'intention des premiers intervenants après un accident de la route (First Responders to Road Crashes) produit par le Partenariat mondial pour la sécurité routière et le Centre mondial de référence des premiers secours de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, un manuel sur le renforcement de la formation aux premiers secours pour les conducteurs de véhicules commerciaux élaboré par la Fédération routière internationale, et le guide ibéro-américain complet pour les victimes d'accidents de la route, publié par la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial, la Fondation MAPFRE et la Société andine de développement.

63. L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière a lancé en 2016 le programme d'autonomisation de l'Alliance, qui vise à rendre les membres de l'Alliance mieux à même d'entreprendre des activités reposant sur des données factuelles. Plus de 3 000 représentants d'ONG ont déjà été formés. En avril 2017, l'Alliance a tenu en Malaisie sa cinquième réunion mondiale, qui a été accueillie par l'Institut malaisien de la recherche sur la sécurité routière et coparrainée par l'OMS, l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, la Banque mondiale, FedEx et la Fondation de la FIA. Plus de 200 délégués de 64 pays ont participé à cette réunion, qui avait pour principal objectif d'aider les membres de l'Alliance à continuer de participer à la réalisation des objectifs de développement durable et de préparer la quatrième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière en mai 2017.

64. L'association FIRE AID and International Development, créée en 2013, s'est employée à améliorer les compétences et l'équipement requis pour les interventions en cas d'accidents de la route dans les pays confrontés à certains des problèmes les plus graves en matière de sécurité routière. Les activités de FIRE AID dans le cadre d'un projet en République de Moldova, a permis de dégager et de sauver 94 victimes de la route dont les vies n'auraient pas été sauvées sans les dons et la formation offerts par cette association.

65. Le George Institute for Global Health a continué d'apporter un appui technique à l'Inde pour la mise en place d'un système national de surveillance des traumatismes, l'évaluation du régime d'assurance maladie pour les personnes

blessées dans des accidents de la circulation sur les autoroutes nationales. L'Institut mène, en collaboration avec l'Université Monash, le Jai Prakash Narayan Apex Trauma Center et le All India Institute of Medical Science, une étude sur les interventions lors du traitement des traumatismes.

66. Axa Winterthur, le Zurich Insurance Group, Nestlé, le Partenariat mondial pour la sécurité routière et la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ont créé le groupe de travail « assurances pour des routes plus sûres », en vue de contribuer à la recherche de résultats positifs en matière de sécurité routière grâce à la participation accrue du secteur des assurances.

67. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a adopté des dispositions techniques pour des « systèmes eCall », sur la base desquelles les pays et les organisations d'intégration économique régionale peuvent demander l'installation de tels systèmes. Les systèmes eCall doivent apporter une assistance pour faciliter les interventions à la suite d'un accident de la route.

## V. Campagnes de sensibilisation

68. Depuis le début de son mandat, l'Envoyé spécial pour la sécurité routière a tenu des réunions avec des représentants gouvernementaux et des parties prenantes dans plus d'une cinquantaine de pays, principalement des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire où la sécurité routière laisse à désirer. À l'issue de ces réunions, le secrétariat de la CEE a reçu plusieurs demandes d'assistance technique, entre autres, du Bhoutan, du Cambodge, du Cameroun, de la Colombie, de la Mongolie, du Myanmar, du Népal et de l'Ouganda. Ces collaborations ont abouti notamment à l'adhésion de l'Iraq à la Convention de 1968 sur la circulation routière. En juin 2017, l'Envoyé spécial a organisé, en collaboration avec la CEE, un atelier en Mongolie à l'intention des parties prenantes nationales chargées de la sécurité routière sur les accords des Nations Unies concernant les règlements relatifs aux véhicules et le transport des marchandises dangereuses. Cet atelier, qui a été accueilli par le Ministère mongolien des transports routiers et du développement, a réuni une cinquantaine de responsables de la sécurité routière qui ont examiné les conventions des Nations Unies, les obligations qui en découlent pour les parties contractantes et le processus d'adhésion des États membres. L'Envoyé spécial a organisé, en marge de la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, un atelier sur le thème « Pratiques optimales et principaux partenariats en matière de sécurité routière », auxquels ont participé des fonctionnaires de la Grèce, de la Jordanie, du Kenya, de l'Ouganda, de la Tunisie, et de l'Union européenne. Il a également convoqué une réunion avec des représentants de 14 organismes des Nations Unies pour souligner l'importance de la sécurité routière dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et étudier les possibilités de collaboration, notamment en ce qui concerne les politiques internes des Nations Unies relatives à la sécurité routière et la création éventuelle d'un Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

69. La quatrième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et sa campagne « Sauvez des vies : #Ralentissez » a été célébrée en mai 2017. Un millier de manifestations ont été organisées dans au moins 125 pays pour sensibiliser le public aux dangers des excès de vitesse et mettre en relief les mesures à prendre pour y faire face. Les activités, qui faisaient appel à la participation des gouvernements, des ONG, des organismes des Nations Unies, des fondations et du secteur privé, ont revêtu la forme de journées où la circulation était ralentie, de

campagnes aux abords des écoles, de débats nationaux, de débats télévisés et radiodiffusés et de veillées en hommage à la mémoire de victimes d'accidents de la route. L'OMS a publié un document intitulé « Gestion de la vitesse », dans lequel il était indiqué qu'un décès sur trois était imputable à un excès de vitesse et qu'il existait des interventions fondées sur des données factuelles. La campagne de sensibilisation « Vaccin contre la vitesse », lancée par la Global Initiative for Child Health and Mobility, la publication d'un numéro spécial sur la gestion de la vitesse dans la revue trimestrielle *Journal of the Australasian College of Road Safety*, des manifestations organisées au Cambodge, en Chine, en Thaïlande et au Viet Nam par la Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie et l'élaboration d'une série de documents à l'intention des employeurs par le Network of Employers for Traffic Safety dans le cadre de la Semaine mondiale de la sécurité routière comptent parmi les activités organisées dans le monde.

70. La célébration de la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route en 2015, dont le slogan était « Il est temps de se souvenir – Dites NON à la violence », avait pour objectif d'améliorer le comportement des usagers de la route et de maintenir ou d'accroître l'application de la législation relative à la sécurité routière. En 2016, elle était axée sur la phase qui suit immédiatement l'accident et avait pour thème « Les mesures vitales après un accident de la route : soins médicaux, enquête et justice ».

71. Le site Global Network for Road Safety Legislators a été créé pour servir de plate-forme ouverte permettant aux parlementaires d'échanger des pratiques optimales pour l'adoption de politiques et l'élaboration de lois sur la sécurité routière et pour encourager un plus grand nombre de pays à adopter des stratégies globales et efficaces dans ce domaine. L'OMS a organisé, en collaboration avec la Towards Zero Foundation, un atelier international à Londres en décembre 2016 à l'intention des législateurs chargés de la sécurité routière, qui a été suivi par la publication, en mai 2017, d'un manifeste international pour la sécurité routière, le Manifesto #4RoadSafety. Ce manifeste comprend 10 grandes recommandations destinées à encourager les parlementaires à soutenir la Décennie d'action pour la sécurité routière, l'objectif de développement durable 3.6 et l'ensemble de mesures de sécurité routière publié par l'OMS sous le titre « Save LIVES ».

72. En mars 2017, les ministres des transports des États membres de l'Union Européenne ont publié la Déclaration de La Valette sur la sécurité routière, qui appelle à prendre de nouvelles mesures de sécurité routière et à créer un fonds pour des routes plus sûres, à fixer un objectif quantifiable pour le réseau transeuropéen de transport et à mettre en place des projets de sécurité routière de plus grande envergure.

73. La Commission économique pour l'Europe de l'ONU s'est associée à la Laser International Foundation for Engagement et à l'Envoyé spécial pour la sécurité routière pour organiser, en février 2017, l'édition 2017 du Festival du film sur la sécurité routière dans le monde, au Palais des Nations, à Genève, à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs. Le Festival a reçu 232 films, dont plus d'une centaine ont été projetés publiquement afin de faire mieux connaître les questions de sécurité routière.

74. La Fédération internationale de l'automobile, a lancé, en partenariat avec JCDecaux, la première campagne mondiale de publicité en plein air sur la sécurité routière, à laquelle participent 13 célébrités qui diffusent des messages simples et universels visant à sauver des vies sur la route.

75. Dans le cadre du Programme mondial de sécurité routière (2015-2019) de Bloomberg Philanthropies, l'OMS a mis en œuvre un programme de bourses destinées aux médias pour la sécurité routière, programme de renforcement des



capacités à l'intention des journalistes en Chine, aux Philippines, en République-Unie de Tanzanie, en Thaïlande et au Viet Nam. Ce programme vise à mettre en place un mécanisme de collaboration à long terme avec un groupe restreint de reporters spécialistes de l'information sur les questions de sécurité routière. Des sessions de formation ont été également organisées pour les journalistes lors des grandes manifestations mondiales telles que la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière et Safety 2016. D'autres formations ont été organisées par le George Institute for Global Health, en collaboration avec l'OMS, à l'intention des journalistes de la région du Pacifique occidental, et le Partenariat mondial pour la sécurité routière a formé plus de 300 personnes dans 9 pays à la conception et à la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation.

76. Dans le cadre du programme mondial de sécurité routière (2015-2019) de Bloomberg Philanthropies, le Partenariat mondial pour la sécurité routière a offert à plus de 3 300 agents de police dans neuf pays des formations sur des sujets comme les moyens les plus efficaces de décourager la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse, et de promouvoir le port de la ceinture de sécurité et du casque.

77. Plusieurs conférences ont été organisées par les partenaires. L'Association mondiale de la route a convoqué le Congrès mondial de la route en novembre 2015, et tenu régulièrement des ateliers et des séminaires. L'organisation Youth for Road Safety a, quant à elle, organisé, avec la Child Injury Prevention Alliance et le Gouvernement sénégalais, une conférence sur la sécurité routière à l'intention des enfants et des jeunes en marge de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. L'Australasian Road Safety Conference a eu lieu à Canberra en septembre 2016 et comportait un programme de bourses, financé par le Partenariat mondial pour la sécurité routière et le Gouvernement australien, qui a permis à neuf représentants de pays à faible revenu et à revenu intermédiaire d'assister à cette rencontre. L'Institut de l'éducation en matière de circulation routière, en partenariat avec l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis d'Amérique, le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes, la CESAP et la CEE, a organisé une conférence sur les deux-roues motorisés. Safe Kids Worldwide, agissant de concert avec la Fondation General Motors, FedEx et la Fondation de la FIA notamment, a accueilli le deuxième sommet mondial pour la sécurité des enfants sur la route en décembre 2016 et le congrès sur la prévention des accidents dont sont victimes des enfants à Baltimore (États-Unis) en juillet 2017.

78. La Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie a coordonné en 2017 le lancement au Viet Nam de la campagne de sécurité routière SAFE STEPS Road Safety, initiative panasiatique de la fonction publique dirigée par Prudence Foundation, en partenariat avec National Geographic et la Fédération internationale de l'automobile. Les activités prévues dans le cadre de cette campagne sont également mises en œuvre au Cambodge, en Indonésie, en Malaisie, au Myanmar, aux Philippines et en Thaïlande.

79. L'Union internationale des transports routiers a lancé, en collaboration avec Volvo, l'initiative Give Us A Hand, visant à mieux sensibiliser les enfants aux questions de sécurité routière. De son côté, FedEx a tenu une série d'ateliers en Namibie, en collaboration avec le Conseil national de la sécurité routière, le Partenariat mondial pour la sécurité routière et la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, en vue de promouvoir la sécurité routière au sein des entreprises.

80. Plusieurs documents directifs et plates-formes ont été produits. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière a lancé l'Advocacy Resource Centre, une base de données en ligne qui permet aux utilisateurs d'accéder à diverses ressources

techniques, tandis que la Fondation de la FIA et l'UNICEF ont publié un rapport de sensibilisation sur la pauvreté des enfants et les accidents de la route (Rights of Way : Child Poverty and Road Traffic Injury in the SDGs), qui montre comment les blessures liées aux accidents de la route exacerbent la pauvreté des enfants. L'OMS a publié une note d'orientation sur l'usage de drogues et la sécurité routière ainsi qu'un document offrant des outils pour les campagnes médiatiques sur la sécurité routière, et décrivant les enseignements tirés de la mise en œuvre des campagnes de marketing social dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

81. En mai 2017, la Fédération routière internationale a publié un nouveau répertoire de connaissances sur la sécurité routière dans le cadre de la Global Transport Knowledge Practice. La nouvelle section, traitant du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière, rassemble des connaissances produites par les organisations dans le cadre des groupes de projets du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, pour les volets 1 et 2.

## **VI. Collecte de données, recherche et suivi des progrès réalisés pendant la Décennie**

82. L'OMS a publié le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015 avant la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. Le rapport faisait état de peu de progrès pour ce qui est de la réduction des décès et des blessures, mais de quelques améliorations dans l'adoption de lois efficaces dans le domaine de la sécurité routière. Il préconisait un renforcement de l'action au niveau des pays en vue de réaliser l'objectif de développement durable 3.6.

83. Le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse a publié des données sur la sécurité routière dans 40 pays (principalement à revenu élevé) en 2016. Ces données faisaient apparaître des progrès dans 32 pays, bien que le nombre de décès ait augmenté dans les autres pays. Elles ont également mis en évidence une augmentation des décès parmi les personnes âgées dans ces pays.

84. Le Forum international des transports a entrepris, en coopération avec l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière et la Fédération internationale de l'automobile, une étude comparative de la performance en matière de sécurité routière dans 10 pays latino-américains. Les conclusions de cette étude devraient fournir aux décideurs en Amérique latine un outil permettant d'évaluer les points forts et les points faibles de chaque pays et de recenser les domaines qui doivent retenir leur attention.

85. Plusieurs organisations ont tenu des ateliers et des sessions de formation afin d'améliorer la collecte de données et le suivi des activités relatives à la sécurité routière dans le monde. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, agissant en collaboration avec l'Organisation panaméricaine de la santé, l'Office argentin de la sécurité routière et l'Office chilien de la sécurité routière, a organisé plusieurs ateliers pour améliorer les systèmes de données. Le Programme des politiques de transport en Afrique de la Banque mondiale a organisé, en coopération avec le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse, deux ateliers sur la collecte des données de sécurité routière et l'analyse des politiques à l'intention des pays d'Afrique anglophones et francophones, et les Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis ont fourni aux Gouvernements chinois et thaïlandais une assistance technique pour améliorer leurs systèmes de surveillance des blessures.

86. Le réseau Safer City Streets a été lancé durant Habitat III par le Forum international des transports et la Fédération internationale de l'automobile. Cette

initiative permettra de renforcer les capacités de collecte de données et d'analyse dans les villes afin de suivre les progrès, avec le concours du Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse. Le Programme international d'évaluation des routes a élaboré des outils logiciels à l'échelle mondiale pour étudier la sécurité des infrastructures routières dans le monde entier. Le logiciel, appelé ViDA, comprend les résultats d'évaluations des réseaux routiers dans le monde, en consultation libre. Le Programme international d'évaluation des routes élabore actuellement des outils interactifs pour étudier les résultats du classement par étoiles et de la cartographie des risques sur plus d'un million de kilomètres de routes dans le monde entier.

87. Plusieurs études ont été réalisées dans divers pays. Les Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis ont effectué, avec Amend, une évaluation de contrôle aléatoire d'un programme d'amélioration des infrastructures scolaires en République-Unie de Tanzanie, qui a fait apparaître une réduction de 26 % des blessés suite à l'exécution du programme, et une base de données sur les collisions établie à Abou Dhabi a permis au Gouvernement d'identifier les comportements à risque et des activités d'éducation du public cible. L'Union internationale des transports routiers et la Ligue des États arabes ont publié une étude sur l'impact de la formation professionnelle sur les chauffeurs de véhicules commerciaux et de transport de marchandises dans le monde arabe, qui a mis en relief les effets positifs de la formation professionnelle sur la réduction du nombre d'accidents.

## VII. Appui financier

88. Dans sa résolution 70/260, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'envisager la possibilité de créer, au moyen de contributions volontaires, un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière. La CEE a élaboré une proposition, et le Secrétaire exécutif de la Commission et l'Envoyé spécial pour la sécurité routière ont engagé un processus de consultation lors de la Conférence mondiale sur le transport durable en novembre 2016. La proposition a également été présentée au Comité des transports intérieurs de la CEE lors de sa soixante-dix-neuvième session en février 2017. Elle sera mise à jour dans les mois à venir afin d'y inclure les observations des États Membres et des parties prenantes.

89. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, accueilli par la Banque mondiale, s'est engagé à investir 2 millions de dollars dans des activités de sécurité routière dans les pays à faible revenu lors des réunions de l'Initiative mondiale Clinton en 2016 et a approuvé 25 nouveaux projets.

90. En mai 2017, Bloomberg Philanthropies a annoncé une initiative de partenariat pour des villes saines d'un coût de 5 millions de dollars, qui comprend trois interventions de sécurité routière.

91. Le programme de subventions en faveur de la sécurité routière de la Fédération internationale de l'automobile a fourni un appui à tous les membres de la Fédération. Depuis 2010, un montant total de 4,8 millions d'euros a été alloué à plus de 300 initiatives de sécurité routière dans 75 pays. Une dotation annuelle de 1,2 millions d'euros de la Fondation de la FIA permet aux membres de la Fédération de traiter les problèmes de sécurité routière au niveau local.

92. Plusieurs pays à revenu élevé ont réalisé d'énormes investissements dans la réfection des routes à haut risque en vue d'en faire des routes trois étoiles ou plus. C'est le cas de l'Australie, des États-Unis d'Amérique, de la Nouvelle-Zélande, du Qatar, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Slovaquie. Avec l'appui de la Fondation de la FIA, du Mécanisme mondial pour la

sécurité routière, des banques multilatérales de développement, des gouvernements, de FedEx, des clubs de la Fédération internationale de l'automobile, de l'Association des constructeurs européens d'automobiles et d'autres partenaires nationaux et régionaux, le Programme international d'évaluation des routes continue à étudier, mettre au point et soutenir la cartographie des risques, le système de classement par étoiles et la planification des investissements à l'échelon mondial. Le développement proactif de plans d'investissements pour des routes plus sûres, qui sont optimisés pour accroître au maximum le nombre de vies sauvées par dollar dépensé et améliorer le classement par étoiles des réseaux routiers nationaux se poursuit. D'ici à la fin de 2017, environ un million de kilomètres de routes auront été évalués dans 77 pays.

93. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière a fourni près de 4,5 millions de dollars à plus d'une cinquantaine d'organisations de la société civile et d'organisations gouvernementales afin de promouvoir le renforcement des réglementations applicables aux usagers de la route et des normes de sécurité des véhicules.

94. Grâce à une assistance financière et technique des Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis, les stagiaires du programme de formation en épidémiologie de terrain ont reçu de petites subventions allant de 3 000 à 5 000 dollars pour mener des activités dans le domaine de la sécurité routière en Afrique du Sud, en Côte d'Ivoire, en Géorgie, au Nigéria, en Ouganda et au Viet Nam.

95. Shell, Total et Toyota ont apporté un appui financier à des projets locaux de sécurité routière, tels que « Safe to School – Safe to Home » dans le cadre de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière, géré par le Mécanisme mondial pour la sécurité routière.

96. Une étude intitulée « Investing to Save Lives : An Impact Investment Case for Preventing Road Trauma » a été présentée à la Banque mondiale en septembre 2016. Soutenue par l'Agence des États-Unis pour le développement international, la Fondation de la FIA, les Centers for Disease Control and Prevention et la Fondation UPS, l'étude a révélé qu'au Cambodge, par exemple, une obligation à impact positif pourrait contribuer à prévenir 14 accidents mortels et 260 autres accidents sur une période de trois ans si elle était associée à un programme de sensibilisation au port du casque.

## VIII. Conclusions et recommandations

97. **Depuis la présentation du précédent rapport à l'Assemblée générale, les États Membres et la communauté internationale ont lancé de nombreuses initiatives nationales, régionales et mondiales de haut niveau.**

98. **Comme il ressort du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015, il faut prendre de nouvelles mesures pour atteindre l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et la cible 3.6 des objectifs de développement durable, consistant à réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.**

99. **Il faut fournir des fonds supplémentaires pour que les pays puissent mettre en œuvre les interventions nécessaires, telles que celles recommandées dans le programme de l'OMS Save LIVES pour la Décennie d'action et au-delà.**

100. **Pour assurer la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et de la cible 3.6 des objectifs de développement**

durable, il est recommandé à l'Assemblée générale d'inviter les États Membres :

a) À intensifier considérablement leur action dans tous les domaines de la sécurité routière;

b) À traiter la question de la sécurité routière dans une optique globale, à mettre en place un système efficace de gestion de la sécurité routière, prévoyant notamment un organisme chef de file, à promouvoir la coopération entre les ministères chargés des routes et des transports, de la police et de la justice, et de la santé et de l'éducation, à élaborer des plans nationaux de sécurité routière conformes au Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière et à fixer des objectifs quantitatifs en matière de réduction du nombre de morts et de blessés;

c) À mobiliser les appuis politiques et financiers nécessaires à la réalisation des objectifs de développement durable en vue d'atteindre la cible ambitieuse consistant à réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès dus à des accidents de la route;

d) À adhérer aux instruments juridiques internationaux des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et à promouvoir et appliquer ces instruments;

e) À mettre au point une législation complète sur les facteurs de risque et les facteurs de protection, à assurer la protection des passants et des équipes de sauveteurs, et à mieux veiller à l'application des lois en vue d'atteindre l'objectif fixé par l'Assemblée générale, qui consiste à porter à 50 % la proportion de pays dotés d'une législation complète d'ici à 2020;

f) À soutenir le processus engagé sous la conduite de l'OMS en vue d'élaborer des objectifs non contraignants à l'échelon mondial sur les facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services en matière de sécurité routière;

g) À améliorer l'application de la législation existante et intensifier les actions de sensibilisation en vue de réduire le nombre de blessés et de morts;

h) À améliorer les infrastructures, notamment en ciblant leurs efforts sur les 10 % de routes existantes où se concentre le plus grand volume de circulation, en fixant des objectifs appropriés en matière d'évaluation des infrastructures routières pour tous les usagers de la route, et en exigeant que tous les nouveaux projets de construction routière fassent l'objet de contrôles de leur niveau de sécurité;

i) À améliorer les soins pré-hospitaliers et les soins de traumatologie et de rééducation;

j) À améliorer la qualité des données sur la sécurité routière, notamment en redoublant d'efforts pour collecter les données nécessaires à la gestion de la sécurité routière, telles que les incidences sanitaires, sociales et économiques et le rapport coût-efficacité des interventions, et pour suivre les progrès accomplis dans le domaine de la sécurité routière;

k) À accroître les financements visant à appuyer les projets de sécurité routière et à élaborer des mécanismes de financement innovants et pérennes;

l) À observer tous les ans la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route.

101. L'Assemblée générale encourage également les États Membres :

- a) À participer à la quatrième enquête effectuée pour le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde;
  - b) À élaborer et mettre en œuvre des stratégies ciblant tout particulièrement les usagers de la route vulnérables;
  - c) À participer à des programmes d'évaluation des nouveaux véhicules;
  - d) À soutenir l'arrêt de la production de véhicules dangereux et à mettre en œuvre les réglementations des Nations Unies relatives à la sécurité des véhicules ou les normes nationales équivalentes;
  - e) À tenir compte du rôle déterminant que les parlementaires peuvent jouer dans l'adoption de politiques et de lois globales et efficaces en matière de sécurité routière;
  - f) À demander qu'un rapport sur ces questions lui soit présenté à sa soixante-quatorzième session.
-