

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 25-28 février 2020

Point 4 h) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale ou réglementaire :**  
**sécurité routière****Le Comité des transports intérieurs et la mise en œuvre  
du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière  
(2011-2020)****Note du secrétariat\****Résumé*

La Commission économique pour l'Europe (CEE) a continué de progresser dans l'exécution des mandats liés à la sécurité routière en mettant en œuvre le Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, qui arrive à son terme en 2020. Ces travaux ont été soutenus par le Comité des transports intérieurs et ses groupes de travail, en particulier le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), entre autres, ainsi que par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, dont le secrétariat est assuré par la CEE.

On trouvera dans le présent document un aperçu des réalisations mettant en œuvre le Plan d'action pour la sécurité routière depuis son adoption, en mars 2012. Un compte rendu détaillé de nos travaux de mars 2012 à décembre 2019 figure dans le document informel ITC (2020) n° 5.

Le Comité souhaitera sans doute :

- **Prendre note** des progrès réalisés dans l'exécution du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière qui doit s'achever en 2020 ;
- **Exprimer son appui** aux activités du secrétariat dans le domaine de la sécurité routière, en particulier pour les pays qui n'en bénéficient pas encore pleinement, notamment en Afrique, en Amérique latine et en Asie du Sud-Est ;

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



- **Donner des orientations**, compte tenu de la crise persistante de la sécurité routière, concernant la révision du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, alors que le Plan d'action actuel et la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière arrivent tous deux à leur terme.

## I. Introduction

1. À sa soixante-quatorzième session, tenue en 2012, le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a adopté le Plan d'action de la CEE pour la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) (ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2).

2. L'objectif de la Décennie d'action (2011-2020) est de stabiliser puis de réduire le niveau prévu de mortalité routière dans le monde. À mi-parcours de la Décennie, en 2015, les objectifs de développement durable ont également pris acte de la nécessité de réduire le nombre de décès sur les routes, et la cible 3.6.1 vise à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés dans des accidents de la route à l'échelle mondiale au plus tard en 2020.

3. Pour donner suite à l'objectif de renforcer la sécurité routière et de sauver des vies ainsi qu'aux implications de la sécurité routière sur la durabilité globale du secteur des transports, le Comité des transports intérieurs, ainsi que ses organes subsidiaires, les groupes connexes et d'autres parties prenantes ont relevé le défi de réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes. À cette fin, le Comité a adopté un plan d'action pour la mise en œuvre du Plan d'action mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

4. Ce plan du Comité, qui s'inscrit dans la ligne du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), vise à atteindre les objectifs globaux de la CEE en matière de sécurité routière en tenant compte des domaines d'action prioritaires et en mettant en œuvre chaque objectif dans sa zone géographique et au-delà. Il comprend des actions, des initiatives et des mesures dont sont chargés plusieurs groupes de travail du Comité, le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) agissant à titre de principale entité de coordination dans le domaine de la sécurité routière.

5. Le plan d'action de la CEE est structuré autour de 11 objectifs qui découlent des cinq piliers originaux du Plan d'action de la Décennie. Ces 11 objectifs sont :

- a) Stimuler la volonté politique et appuyer les stratégies gouvernementales ;
- b) Protéger les usagers de la route ;
- c) Rendre les véhicules plus sûrs ;
- d) Améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses ;
- e) Mettre les technologies au service d'une mobilité plus sûre ;
- f) Rendre les routes plus sûres ;
- g) Améliorer la sécurité du fret ;
- h) Transformer la formation, l'enseignement et le comportement en matière de sécurité routière en gestion des connaissances ;
- i) Tirer les enseignements des accidents de la route ;
- j) Atténuer les conséquences des accidents de la route ;
- k) Sensibiliser, lever des fonds et mobiliser pour la sécurité routière.

6. On trouvera dans l'annexe au présent document un aperçu des contributions des travaux du Comité aux 11 piliers du plan d'action de la CEE pour la sécurité routière.

## II. Principales réalisations dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière de la CEE

7. De par ses activités de réglementation, d'analyse et de renforcement des capacités, le Comité des transports intérieurs a clairement montré, au long de ses soixante-douze années d'existence, son engagement tous azimuts en faveur de la sécurité routière mondiale et régionale. Il a élaboré et actualisé des instruments juridiques de l'ONU et a fourni une assistance technique aux gouvernements dans le domaine de la sécurité routière ; il a également surveillé les tendances, collecté des statistiques et publié des rapports.

Il s'occupe de sujets aussi divers que le comportement des usagers, les véhicules et l'infrastructure, l'harmonisation des règles et mesures relatives à la circulation et leur application, la réglementation en matière de sûreté des véhicules, les normes relatives aux véhicules visant à réduire et prévenir les accidents dus aux marchandises dangereuses et les normes concernant les conducteurs, qui ont tous des incidences directes sur le renforcement de la sécurité routière.

8. À ce titre, le Comité a joué un rôle essentiel dans les activités de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Les principales réalisations du Comité au cours de cette Décennie, regroupées par type d'activité, sont présentées ci-dessous.

## A. Réalisations institutionnelles et politiques

9. Au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière, le Comité a affirmé son rôle d'instance de l'ONU pour les transports intérieurs au moyen de l'adoption de sa Stratégie à l'horizon 2030. En effet, l'un des objectifs centraux de sa mission, tel que développé dans la Stratégie du Comité, est de renforcer son rôle de chef de file en matière de sécurité routière en préconisant une démarche globale dans ce domaine et en dirigeant les activités à l'échelle mondiale visant à enrayer la crise de la sécurité routière. À cet égard, le Comité, en tant qu'instance de l'ONU pour les transports intérieurs, fournit un cadre réglementaire complet pour la sécurité routière, entre autres, ce qui rend son rôle comparable à celui de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour les transports maritimes ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'aviation.

10. Plusieurs groupes de travail permanents du Comité contribuent par leurs travaux de réglementation au cadre réglementaire international sur la sécurité routière, en particulier le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), entre autres. En outre, le secrétariat fournit également des services à d'autres organes intergouvernementaux, tel le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social, et à des organes conventionnels, à savoir les comités de gestion de 12 conventions des Nations Unies, dont beaucoup traitent de questions de sécurité routière.

11. Les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies soulignent le rôle mondial des instruments juridiques relevant du Comité et encouragent tous les États Membres des Nations Unies à y adhérer, notamment la résolution 72/271, adoptée en avril 2018, et d'autres résolutions biennales relatives à la sécurité routière.

12. Pour répondre à l'augmentation de la demande mondiale de renforcement de l'appui international en matière réglementaire, plusieurs groupes de travail du Comité des transports intérieurs ont de plus en plus recentré leur attention sur l'échelon mondial. Le WP.1 et le WP.29 ont tous deux activement veillé à ce que leurs travaux soient adaptés aux contextes non seulement de la région de la CEE, mais aussi du monde entier. En outre, l'une des priorités de la stratégie du Comité est de modifier les instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux d'ici à 2025 afin de faciliter l'adhésion aux États non membres de la CEE. Par exemple, le WP.15 a modifié le titre de l'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route afin d'en supprimer le mot « européen » et, si aucune objection n'est soulevée, cet amendement entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ces changements importants renforcent la portée mondiale des groupes de travail du Comité.

13. En outre, le secrétariat a contribué à un changement d'orientation dans la réflexion des décideurs sur la sécurité routière en élaborant le Plan-cadre mondial pour la sécurité routière, qui a été adopté par les organes directeurs du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, et en tirant de ce Plan-cadre mondial des projets de recommandations du Comité pour le renforcement des systèmes nationaux de sécurité routière qu'il actualise régulièrement (ECE/TRANS/2020/9).

## B. Réalisations en matière de réglementation

14 La Décennie d'action pour la sécurité routière a également inauguré une ère de réalisations en matière de réglementation. Depuis sa création, le Comité est devenu le centre d'instruments juridiques multilatéraux relatifs à la sécurité routière, de règlements relatifs à la construction des véhicules et de règles relatives au contrôle périodique à l'échelle mondiale ; de règlements unifiés à l'échelle mondiale sur la circulation routière et la signalisation et le transport des marchandises dangereuses ; du développement de réseaux d'infrastructure régionaux cohérents.

15. Le Comité gère sept conventions de base des Nations Unies sur la sécurité routière :

- a) La Convention de 1949 sur la circulation routière ;
- b) La Convention de 1968 sur la circulation routière ;
- c) La Convention de 1968 sur la signalisation routière ;
- d) L'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation de type des équipements et pièces de véhicule à moteur ;
- e) L'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules ;
- f) L'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ;
- g) L'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

16. Au cours de la Décennie, la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière a vu de nombreuses adhésions à ces instruments fondamentaux, qui traduisent non seulement à une augmentation du nombre de Parties contractantes, mais aussi un élargissement du champ géographique de la provenance des nouveaux signataires. Au total, 44 pays de toutes les régions du monde ont adhéré aux instruments de base au cours de la Décennie. Pour certaines de ces Parties contractantes, les conventions sur la sécurité routière sont les seules conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs auxquelles elles ont adhéré.

17. Outre les instruments juridiques de base relatifs à la sécurité routière, le Comité assure également le service d'autres instruments juridiques relatifs à la sécurité routière, notamment les suivants :

- Le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière ;
- L'Accord de 1975 sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) ;
- L'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière ;
- L'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière ;
- L'Accord européen de 1950 portant application de l'article 23 de la Convention de 1949 sur la circulation routière, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes ;
- L'Accord européen de 1950 complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière ;
- L'Accord européen de 1957 relatif aux marques routières ;
- Le Protocole de 1973 sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière ;

- Accords d'infrastructure : l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ;
- L'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) ;
- Le Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU).

18. En 2019, 148 États Membres de l'ONU, auxquels s'ajoutent deux Observateurs permanents et une Partie contractante non étatique, constituent les 1 767 Parties contractantes aux instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports.

19. En outre, de nombreux règlements techniques juridiquement contraignants ont été négociés puis adoptés et sont entrés en vigueur au cours de la Décennie d'action, notamment des règlements sur les dispositifs de retenue pour enfants, sur la sécurité des piétons et sur la sûreté des véhicules hybrides et à hydrogène, entre autres. À la fin de la Décennie, 89 % de tous les véhicules neufs construits dans le monde le sont conformément aux règlements juridiquement contraignants en matière de sécurité et d'environnement établis par la CEE. Ces règlements tiennent compte de leur portée mondiale, comme indiqué ci-dessus, ainsi que des progrès techniques, notamment l'utilisation croissante de véhicules autonomes ou hybrides électriques et de véhicules à hydrogène. Pour réduire les accidents de la circulation routière, il est important d'actualiser ces instruments juridiques de manière à suivre les progrès techniques, et d'élargir leur portée géographique en les rendant plus faciles à mettre en œuvre hors de la région de la CEE.

20. Certains instruments, notamment ceux relatifs aux règlements concernant les véhicules et au transport des marchandises dangereuses, tout en continuant à être gérés par les groupes de travail du Comité, sont directement transposés dans la législation de l'Union européenne et mis en œuvre dans l'Union pour les transports internationaux et nationaux. Ils sont également appliqués de façon similaire dans certains pays, par exemple la Fédération de Russie.

21. Un compte rendu détaillé des réalisations en matière de réglementation au cours de la mise en œuvre du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière figure dans le document informel ITC (2020) n° 5.

### C. Réalisations analytiques

22. Au cours de la Décennie d'action, le Comité a également recueilli et analysé des statistiques sur les transports et a contribué à mieux faire comprendre la sécurité routière grâce à ses publications. Cette collecte et cette analyse de données permettent au Comité et à ses groupes de travail non seulement de comprendre la situation actuelle mais aussi de discerner les problèmes et les tendances, ce qui leur permet ensuite de rédiger des recommandations ou d'élaborer des politiques étayées par des données factuelles. Ces travaux ont donné lieu à plusieurs publications importantes, qui ont permis au Comité de mieux comprendre l'état de la sécurité routière. Certaines des plus influentes sont décrites ci-dessous.

23. L'une des premières publications importantes, intitulée *Améliorer la sécurité routière mondiale – Fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière* (2010), décrit la situation en matière de sécurité routière dans la région de la CEE ainsi que les activités entreprises dans d'autres commissions régionales des Nations Unies, fixe des objectifs de réduction du nombre de morts sur les routes par région et énumère à l'intention de chaque région plusieurs recommandations sur la manière d'atteindre les objectifs convenus.

24. Un chapitre d'une autre publication s'intéressant plus particulièrement à la région de la CEE, intitulée *Transport for Sustainable Development in the ECE Region* (Transports au service du développement durable dans la région de la CEE, 2011), est consacré au début de la Décennie d'action. Dans ce texte, où il est affirmé que la sécurité routière est une

pièce angulaire du transport durable, sont recensés les principaux défis à relever pour la prévention et l'atténuation des accidents de la route. Y sont aussi recensées les pratiques optimales visant à accroître la sécurité routière dans les contextes nationaux ainsi que les activités menées par la CEE pour l'améliorer.

25. Une troisième publication importante sur la sécurité routière au cours de la décennie, intitulée *Together with UNECE on the Road to Safety* (En route vers la sécurité avec la CEE, 2015), a été établie à mi-parcours de la Décennie d'action et traite spécialement du Plan d'action pour la Décennie. Ce texte, qui fait office de rapport d'étape à mi-parcours de la Décennie, fait le point sur les principales réalisations ainsi que sur les domaines dans lesquels la communauté internationale n'a pas atteint ses objectifs en 2015. Y sont également énumérés les défis auxquels est confrontée les acteurs de la sécurité routière, en particulier en ce qui concerne l'objectif principal, qui est de réduire de moitié le nombre de morts dus aux accidents de la route avant la fin de la décennie. Sa conclusion majeure est que la volonté politique et l'utilisation de stratégies nationales jouent un rôle primordial dans la réalisation de cet objectif.

26. Une quatrième publication importante, intitulée *Transport for Sustainable Development – The Case of Inland Transport* (« Les transports au service du développement durable – Le cas des transports intérieurs », 2015), est le résultat d'une coopération entre les cinq commissions régionales de l'ONU et des acteurs de premier plan à l'échelle mondiale, en particulier l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), sous la direction de la CEE. Dans cette étude sont examinées les questions et les problèmes qui se posent pour réaliser la transition vers une mobilité durable des marchandises et des personnes au moyen des modes de transport terrestres, ainsi que les progrès réalisés grâce aux activités menées à l'échelle mondiale. Elle a permis d'approfondir la compréhension concrète des cinq dimensions déterminantes du transport durable, y compris la sécurité. En ce qui concernait le lien entre le taux de motorisation et le nombre de morts, l'étude a montré que seuls les pays de la CEE avaient obtenu un découplage absolu des deux (c'est-à-dire que le second diminue alors que le premier augmentait), tandis que deux autres régions (régions des commissions économiques et sociales pour l'Amérique latine et les Caraïbes et pour l'Asie occidentale) avaient obtenu un découplage relatif (le second augmentait à un rythme plus lent que le premier) et que les deux autres régions (régions de la Commission économique pour l'Afrique et de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique) n'étaient pas encore parvenues à obtenir un découplage.

27. Enfin, le Groupe de travail des statistiques des transports a publié la cinquième édition du *Glossaire des statistiques des transports* (2019) en partenariat avec Eurostat et le Forum international des transports. Cette publication offre à divers décideurs, chercheurs et autres parties prenantes de la recherche sur les statistiques des transports des définitions communes, modernes et pertinentes, de la terminologie relative aux transports. Cela permet d'accroître la compatibilité des données internationales entre elles et de faciliter un suivi cohérent des indicateurs des objectifs de développement durable concernant les transports. Il existe aussi une base de données en ligne sur les statistiques des transports régulièrement mise à jour (au moins trois fois par an), ce qui permet d'obtenir des statistiques de haute qualité, pertinentes, faciles à utiliser et actualisées. La collecte et l'analyse d'informations relatives à la sécurité routière et de statistiques des transports routiers permettent à la CEE de suivre avec précision les progrès de la Décennie d'action et sont donc extrêmement importantes pour en atteindre les objectifs.

#### **D. Réalisations en matière de renforcement des capacités**

28. La mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière de la CEE a aussi permis à celle-ci de réaliser des progrès importants dans ses activités de renforcement des capacités.

## 1. Études de performance en matière de sécurité routière

29. Les études de performance en matière de sécurité routière aident les pays à renforcer leurs capacités nationales de gestion de la sécurité routière et à sensibiliser le public à celle-ci, ainsi qu'à faire comprendre aux secteurs tant public que non gouvernemental la nécessité de fixer des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et d'adopter des mesures en vue de les atteindre. Plusieurs études de performance ont été ou sont menées dans divers pays du monde, notamment l'Albanie, le Cameroun, l'Éthiopie (en cours), la Géorgie, l'Ouganda, la République dominicaine, le Viet Nam et le Zimbabwe (en cours). Ces études sont réalisées soit par les commissions régionales des Nations Unies, soit avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière.

## 2. Outil de modélisation des futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS)

30. Une nouveauté importante survenue au cours de la mise en œuvre du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière a été le développement et l'application de l'outil de conversion des politiques SafeFITS (Safe Future Inland Transport Systems). SafeFITS est un outil qui facilite la prise de décisions fondées sur la connaissance en matière de politique des transports visant à réduire les accidents de la circulation. L'outil SafeFITS se compose d'une base de données sur des indicateurs en matière de sécurité routière, d'un ensemble de modèles statistiques des relations de causalité à l'échelle mondiale et d'un outil comportant trois modules permettant différents types d'analyse : intervention, prévision et évaluation comparative. Ces modèles peuvent être utilisés par les pays pour évaluer divers scénarios politiques, ainsi que pour l'évaluation comparative et la prévision en matière de sécurité routière.

## 3. Renforcement des capacités au niveau des pays

31. Outre les études de performance et l'outil SafeFITS, de nombreuses manifestations visant à développer les capacités ont été organisées pour renforcer la compréhension du cadre réglementaire international en matière de sécurité routière administré par le Comité, la sensibilisation à ce cadre et les compétences nécessaires pour en faire partie et le mettre en œuvre. On trouvera dans le document informel ITC (2020) n° 5 un compte rendu plus détaillé de ces manifestations.

# E. Sensibilisation à la sécurité routière et financement

## 1. Envoyé spécial

32. Les accidents de la route ont de graves répercussions sur le bien-être et la santé de tous et des conséquences économiques néfastes pour les sociétés, en particulier dans les pays à faible et moyen revenu. Cela a incité le Secrétaire général de l'ONU à annoncer le 29 avril 2015 qu'il avait nommé M. Jean Todt Envoyé spécial pour la sécurité routière. L'Envoyé spécial est chargé d'aider à mobiliser les engagements politiques et financiers nécessaires pour améliorer la sécurité routière. Il aide également à sensibiliser, à partager les bonnes pratiques établies en matière de sécurité routière et à générer un appui financier au moyen d'activités de plaidoyer en partenariat avec les secteurs public, privé et non gouvernemental.

33. La CEE assure le secrétariat de l'Envoyé spécial, en raison de la stratégie tous azimuts adoptée par le Comité et ses organes subsidiaires en matière de sécurité routière, qui comprend les services de secrétariat aux conventions mondiales sur la sécurité routière, des travaux analytiques et statistiques dans ce domaine, ainsi que la promotion de la concertation sur la sécurité routière.

34. Jusqu'à présent, l'Envoyé spécial a participé à des centaines de réunions, de consultations et d'initiatives de sensibilisation, lors desquelles il a préconisé et encouragé l'adhésion aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière. Pour appuyer l'adhésion à ces conventions et améliorer les résultats nationaux en matière de sécurité routière, il a accueilli et continuera d'accueillir une série d'ateliers de renforcement des capacités pour les parties prenantes concernées, en faisant une large place aux pays les plus



vulnérables à cet égard. Le secrétariat de l'Envoyé spécial a produit un ensemble de documents spécialisés, notamment des brochures et des directives, pour appuyer les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités.

## 2. Financement de la sécurité routière : Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière

35. Suite à l'adoption de la résolution A/70/L.44 « Amélioration de la sécurité routière mondiale » par l'Assemblée générale des Nations Unies en avril 2015, le Secrétaire général de l'ONU a demandé à la CEE de diriger le processus d'étude en vue de la création du Fonds de l'ONU pour la sécurité routière. À la suite d'un processus de consultation intense avec les commissions régionales et les organismes des Nations Unies, les États membres, les organisations non gouvernementales, la société civile et les universités, une proposition tendant à la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a été soumise au Secrétaire général de l'ONU en septembre 2017.

36. À la suite de ces travaux, le Fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière a été créé en 2018 pour fournir un financement aux pays à faible revenu et à revenu intermédiaire afin de leur permettre de créer ou d'améliorer des systèmes nationaux de sécurité routière efficaces pour sauver des vies et réduire les pertes économiques découlant des accidents de la route. Le Fonds a été créé pour fournir un appui international à la mise en place de systèmes nationaux de sécurité routière complets et pour combler certaines lacunes initiales du Plan d'action de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Le premier appel officiel à propositions a été lancé en 2019, assorti de la condition que les fonds soient affectés à la fourniture d'une assistance technique à l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière.

## III. Prochaines étapes après la fin de la Décennie d'action et l'achèvement du Plan d'action de la CEE

37. L'année 2020 marquera la fin de la Décennie d'action pour la sécurité routière et du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière. Malgré les nombreuses réalisations décrites ci-dessus, l'objectif déclaré de la Décennie d'action – stabiliser puis réduire, au plus tard en 2020, le niveau prévu de mortalité routière dans le monde – ne sera pas atteint d'ici la fin de la décennie. De même, la cible de développement durable 3.6.1, consistant à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés dans les accidents de la route à l'échelle mondiale, ne sera pas atteinte.

38. Il est clair que la mission n'a pas été accomplie. Dans la Stratégie du Comité à l'horizon 2030, le Comité a affirmé son rôle de plateforme mondiale des Nations Unies pour les transports intérieurs. Dans cette Stratégie, la sécurité routière a été considérée comme une priorité spéciale d'intérêt mondial dans le Plan d'action pour la réalisation de la Stratégie. Outre cette affirmation, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté en 2018 la résolution A/RES/72/271, intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », dans laquelle elle salue les travaux du Comité des transports intérieurs et demande instamment aux États membres de mettre en place des systèmes de sécurité routière conformément à la Décennie d'action. Compte tenu de l'importance pérenne de la sécurité routière et du nombre inacceptablement élevé de morts et de blessés dans les accidents de la route, ainsi que du fait que les principaux objectifs de cette Décennie d'action n'ont pas été atteints, il est impératif que les atouts du Comité soient mis à profit de manière efficiente et efficace afin de contribuer aux activités à l'échelle mondiale visant à enrayer la crise de la sécurité routière.

39. Compte tenu de l'importance cruciale de la question, le Comité souhaitera sans doute :

- **Prendre note** des progrès réalisés dans l'exécution du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière qui doit s'achever en 2020 ;
- **Exprimer** son appui aux activités du secrétariat dans le domaine de la sécurité routière, en particulier pour les pays qui n'en bénéficient pas encore pleinement, notamment en Afrique, en Amérique latine et en Asie du Sud-Est ;

- **Donner des orientations**, compte tenu de la crise persistante de la sécurité routière, concernant la révision du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, alors que le Plan d'action actuel et la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière arrivent tous deux à leur terme.

## Annexe

Objectifs du Plan d'action de la CEE	Domaines de travail d'appui à la réglementation internationale			
	Institutions (Comité et organes subsidiaries)	Réglementation	Analyse	Renforcement des capacités
1. Stimuler la volonté politique et appuyer les stratégies gouvernementales	✓	✓	✓	✓
2. Protéger les usagers de la route	✓	✓	✓	✓
3. Rendre les véhicules plus sûrs	✓	✓	✓	✓
4. Améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses	✓	✓	✓	✓
5. Mettre les technologies au service d'une mobilité plus sûre	✓	✓	✓	✓
6. Rendre les routes plus sûres	✓	✓	✓	✓
7. Améliorer la sécurité du fret	✓	✓	✓	
8. Transformer la formation, l'enseignement et le comportement en matière de sécurité routière en gestion des connaissances			✓	✓
9. Tirer les enseignements des accidents de la route			✓	✓
10. Atténuer les conséquences des accidents de la route		✓	✓	✓
11. Sensibiliser, lever des fonds et mobiliser pour la sécurité routière	✓			✓