



Assemblée générale

Distr. générale
30 septembre 2011
Français
Original : anglais

Soixante-sixième session

Point 12 de l'ordre du jour

Crise de la sécurité routière mondiale

Améliorer la sécurité routière mondiale

Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général a l'honneur de communiquer ci-joint le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale établi par l'Organisation mondiale de la Santé en consultation avec les com10937missions régionales et les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

Résumé

Le présent rapport fait le point de l'application des recommandations contenues dans les résolutions 58/289, 60/5, 62/244 et 64/255 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Il couvre la période écoulée (octobre 2009-août 2011) depuis la présentation du dernier rapport à l'Assemblée générale (A/64/266). Il rend compte des activités entreprises et des résultats obtenus par les milieux de la sécurité routière en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Il décrit aussi certaines des activités en cours, lesquelles témoignent à la fois d'une prise de conscience du problème de la sécurité routière dans le monde et des solutions que les gouvernements et autres parties prenantes doivent mettre en place pour endiguer le flot des accidents de la circulation routière et leurs conséquences sur la santé publique et le développement. Les deux événements les plus notables intervenus en matière de sécurité routière au cours de la période considérée ont été la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue sous les auspices de la Fédération de Russie en novembre 2009, et le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière en mai 2011. Tous deux ont attiré une attention considérable sur la question aux niveaux politiques les plus élevés de nombreux pays, ce qui s'est traduit par l'élaboration de plans et la fixation d'objectifs pour attaquer le problème. Le rapport se termine par un certain nombre de recommandations soumises à l'Assemblée générale pour la réalisation des objectifs de la Décennie.



Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
II. Appel à une Décennie d'action pour la sécurité routière	4
III. Lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière	5
IV. Instruments juridiques internationaux, résolutions et instruments d'intervention	7
V. Appui technique et collaboration	8
VI. Promotion	16
VII. Collecte de données, recherche et suivi des progrès réalisés pendant la Décennie	18
VIII. Appui financier	20
IX. Conclusions et recommandations	21

I. Introduction

1. Près de 1,3 million de personnes meurent chaque année dans le monde à la suite d'accidents de la route, dont 90 % dans les pays à revenu faible et intermédiaire. Vingt à 50 millions de personnes supplémentaires sont gravement blessées. Les blessures dues aux accidents de la route sont également la cause principale de décès des 10 à 24 ans. Il est possible de prévenir un grand nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route en s'attaquant aux causes principales de ces derniers, à savoir la vitesse excessive, la non-utilisation de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour les enfants, l'alcool au volant, l'absence de casque pour les conducteurs et passagers de véhicules à moteur à deux ou trois roues, la qualité médiocre et le mauvais entretien des routes, l'insécurité des infrastructures et des véhicules et la prise en charge insuffisante des traumatismes.

2. En 2004, lors de la Journée mondiale de la santé, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et la Banque mondiale ont lancé conjointement le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* en soulignant l'importance de la prévention de ces traumatismes et en formulant plusieurs recommandations sur la manière dont les pays peuvent s'attaquer au problème. Depuis le lancement du rapport, l'Assemblée générale a adopté quatre résolutions (58/289, 60/5, 62/244 et 64/255) sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

3. Conformément au mandat de coordination que lui a confié l'Assemblée générale dans sa résolution 58/289, l'OMS, en étroite coopération avec les commissions régionales des Nations Unies, a facilité la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui se réunit deux fois par an pour coordonner les activités menées par ses membres dans le domaine de la sécurité routière. Depuis septembre 2009, le Groupe s'est réuni quatre fois. En avril 2011, outre les commissions régionales, le Groupe comptait plus de 50 membres, dont des institutions internationales, des gouvernements, des fondations et des centres ainsi que des organisations non gouvernementales ou appartenant au secteur privé. Le nombre et la diversité des secteurs représentés (par exemple, la santé, les transports et les banques de développement) et l'intérêt que continuent à manifester d'autres organisations pour y participer témoignent du vaste soutien dont bénéficie cette collaboration.

4. Le présent rapport est le premier présenté au Secrétaire général sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale depuis la proclamation de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) par l'Assemblée générale dans sa résolution 64/255. Il couvre la période allant d'octobre 2009 à août 2011 et rend compte des activités et des résultats des organismes des Nations Unies, des agences de la sécurité routière, du secteur privé et de la société civile depuis le dernier rapport à l'Assemblée générale (A/64/266). Il décrit tout particulièrement les efforts entrepris dans le monde pour s'attaquer aux principaux facteurs de risques d'accidents de la circulation dans le but de réduire le nombre de morts et de blessés qui en résulte.

II. Appel à une Décennie d'action pour la sécurité routière

5. Le 20 novembre 2009, plus de 70 ministres des transports, de la santé et de l'intérieur et d'autres hauts responsables gouvernementaux de 150 pays ont adopté la Déclaration de Moscou à l'issue de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière¹, événement majeur de la sécurité routière tenu les 19 et 20 novembre sous les auspices du Gouvernement de la Fédération de Russie. Outre qu'il invite l'Assemblée générale à proclamer la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, ce document historique encourage l'application des recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, appelle à consentir des efforts particuliers pour protéger les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, recommande de renforcer les législations nationales en matière de sécurité routière et leur application ainsi que l'harmonisation des réglementations connexes en appliquant effectivement les instruments juridiques internationaux, soutient le renforcement des soins post-traumatiques et invite la communauté internationale du développement à apporter un financement supplémentaire. Le Président Dmitry Medvedev a pris la parole devant les quelque 1 500 participants à la Conférence, parmi lesquels des ministres, représentants d'institutions des Nations Unies, responsables d'organisations de la société civile, dirigeants de sociétés privées et autres experts de la sécurité routière. Les participants ont attiré l'attention sur la nécessité de prendre des mesures pour faire face à l'impact considérable et croissant des accidents de la route dans le monde; ils ont passé en revue les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et échangé renseignements et bonnes pratiques en matière de sécurité routière.

6. Le 2 mars 2010, l'Assemblée générale a adopté la résolution 64/255 par laquelle elle a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde. Elle a également prié l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, de mettre au point un plan d'action de la Décennie, qui servirait de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci, invité les États Membres à mener des actions favorisant la sécurité routière, notamment dans les domaines des soins dispensés aux victimes d'accidents de la route et de la réadaptation des personnes handicapées et à inclure dans leurs plans des activités accordant une attention particulière aux besoins des usagers de la route vulnérables et autres des pays à revenu faible ou intermédiaire et a invité les institutions financières internationales et les banques régionales de développement à aider les pays en développement à mettre en place des systèmes durables de transports publics, demandé qu'une action commune multisectorielle soit menée en vue d'accroître la proportion des pays disposant d'une législation globale couvrant les grands facteurs de risque de la circulation routière et encouragé les États Membres à imposer plus vigoureusement le respect de la législation existante et à devenir parties contractantes aux instruments des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et à les appliquer et à adhérer à la Convention relative aux droits des personnes handicapées.

¹ A/64/540, annexe; voir aussi www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_fr.pdf.

III. Lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière

7. La Décennie est une occasion historique d'offrir aux États Membres et à leurs partenaires un cadre d'action susceptible en fin de compte de sauver des millions de vies. La vision est celle d'un monde dans lequel la mobilité est sans danger pour tous les usagers de la route dans le monde. L'alternative est sombre : si rien n'est fait pour s'attaquer à la crise actuelle, on prévoit que les décès imputables à la circulation routière passeront de près de 1,3 million par an actuellement à plus de 1,9 million en 2020. L'objectif de la Décennie est de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de vies qui pourraient être perdues.

8. L'OMS et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d'autres parties prenantes, ont élaboré un Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020² à l'issue d'un processus poussé de consultation, comprenant notamment des discussions directes avec les principales parties prenantes et les observations formulées par le public sur l'Internet. Le Plan prévoit un cadre global d'activités susceptibles d'être mises en œuvre dans les pays au cours de la Décennie. Cinq grandes catégories ou volets d'activités sont proposés : gestion de la sécurité routière, sécurité des routes et mobilité, sécurité des véhicules, comportement des usagers de la route et soins après accident. Le Plan propose également des indicateurs pour mesurer les progrès réalisés dans chacun de ces domaines. Les gouvernements, les institutions internationales, les organisations de la société civile, le secteur privé et les autres parties prenantes sont invités à utiliser ce plan comme guide pour les manifestations et activités qu'ils entendent soutenir dans le cadre de la Décennie.

9. L'emblème de la sécurité routière a été conçu comme la principale identification visuelle de la Décennie; il vise à unir les efforts déployés dans le cadre de la Décennie. L'objectif est d'encourager les groupes qui observent la Décennie à « porter, croire et agir » en arborant l'emblème et en l'affichant sur les documents utilisés pour promouvoir les manifestations liées à la Décennie, en réfléchissant aux incidences des accidents de la route et aux possibilités de prévention et en agissant pour accroître la sécurité sur les routes.

10. Le 11 mai 2011, la Décennie a été lancée dans au moins 110 pays de par le monde. Sur les 300 manifestations enregistrées à cette occasion³, plusieurs douzaines ont eu lieu en présence de présidents et de premiers ministres et d'autres personnalités de haut rang⁴. Nombre de cérémonies nationales de haut niveau ont été l'occasion de publier des plans d'action concrets pour la Décennie ou d'adopter une législation portant sur des risques routiers particuliers. Ainsi, le Bénin, le

² Disponible à l'adresse : www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/fr/index.html.

³ On trouvera la liste complète des manifestations enregistrées à l'adresse : www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/fr/index.html.

⁴ À Chypre, en Éthiopie, au Mexique et à Sri Lanka, les Présidents ont participé aux cérémonies; au Kenya, le Prince Michael de Kent s'est joint au Vice-Président et au Ministre du transport; au Royaume-Uni, le Premier Ministre a participé à la cérémonie de lancement de la Décennie et, en Égypte, le lancement s'est fait sous les auspices du Premier Ministre, du Ministre de l'intérieur, de l'Ambassadeur et chef de la délégation de l'Union européenne, d'autres représentants européens de haut niveau et des institutions des Nations Unies.

Guatemala, le Honduras, la Lituanie, le Mexique, les Philippines et Tonga ont publié des stratégies nationales de sécurité routière conformes au Plan mondial et les Îles Cook, la Malaisie et le Viet Nam rédigent actuellement leurs plans.

11. Des sites d'intérêt national ont été illuminés avec l'emblème de la sécurité routière, notamment à Brisbane (Australie), Buenos Aires, Colombo, Curitiba (Brésil), Genève, Hanoi, Londres, Moscou, New York, Rio de Janeiro, Sydney (Australie), Toronto (Canada) et Varsovie. Des images de ces illuminations ont circulé sur les réseaux sociaux dans le monde entier.

12. Dans de nombreux pays, des responsables gouvernementaux, des participants du secteur privé et des universitaires ont mené des débats de fond sur l'établissement d'une agence chargée de la sécurité routière et la fixation d'objectifs nationaux, et la législation sur la sécurité routière a été modifiée ou son application renforcée dans le cadre de la Décennie.

13. Outre les manifestations organisées dans les différents pays, un certain nombre de manifestations régionales ont eu lieu, dont une organisée par le Gouvernement serbe pour le lancement de la Décennie dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et une autre organisée par le Gouvernement mexicain pour le lancement de la Décennie en Amérique latine à l'occasion du Congrès ibéro-américain et caribéen sur la sécurité routière. Au niveau mondial, la Décennie a notamment été lancée dans le cadre des institutions des Nations Unies par les États-Unis à la Commission du développement durable et par trois commissions régionales (la CEE, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique) et a figuré en bonne place lors du Forum international sur les transports et du Challenge Bibendum de Michelin.

14. La couverture par les médias des manifestations marquant le lancement de la Décennie a été excellente : plus de 270 articles ont été publiés en anglais, espagnol et français dans des journaux en ligne de 63 pays. Des articles sont parus dans *The Economist*, le *Washington Post*, le *Lancet*, le *Times of India* et le *Jakarta Post* ou ont été diffusés sur CNN et la BBC et par 18 agences de presse. En outre, le lancement a été couvert sur au moins une centaine de sites Web publics autres que ceux des médias, par des gouvernements, organisations non gouvernementales, fondations et sociétés privées. Rien qu'en anglais, environ 1,5 million de pages Web portent sur la Décennie. Celle-ci a également eu une présence vivante sur les réseaux sociaux, avec notamment une page Facebook, un compte Twitter et un compte Flickr pour le partage de photographies. De nombreux organes de presse et canaux gouvernementaux officiels ont communiqué sur Twitter au sujet de la Décennie et atteint plus de 2 millions de personnes. Le mot clef diésé désignant la Décennie (#roadsafetydecade) a fait l'objet de plus de 1 000 tweets, qui ont atteint plus de 300 000 personnes.

15. Un certain nombre d'activités décrites dans les sections qui suivent ont été lancées avec l'appui de la Décennie et contribuent à la mise en œuvre du Plan mondial.

IV. Instruments juridiques internationaux, résolutions et instruments d'intervention

16. Au cours de la période 2009-2011, l'harmonisation des normes internationales en matière de sécurité routière s'est poursuivie à la CEE. En août 2011, les Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière comptaient, respectivement, 96 et 70 parties contractantes, tandis que l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en comptait 50. Dans le domaine de l'harmonisation de la réglementation relative aux véhicules, l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions 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 comptaient, respectivement, 46 et 32 parties contractantes, dont la plupart sont des pays qui ont un secteur de la construction automobile important. Toutefois, l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles est à la traîne avec seulement 12 parties contractantes.

17. La CEE a publié des versions conviviales des résolutions consolidées sur la circulation routière et la signalisation routière⁵. L'objectif était de créer des outils de référence pour guider les pays sur la manière d'améliorer la sécurité routière et fournir un cadre permettant une harmonisation plus poussée de la réglementation au niveau international sur une base volontaire.

18. Depuis 2010, trois résolutions pertinentes pour la sécurité routière ont été adoptées par l'Assemblée mondiale de la santé. En mai 2010, celle-ci a adopté sa résolution 63:13 sur la Stratégie mondiale visant à réduire l'usage nocif de l'alcool. Cette stratégie met l'accent sur 10 options politiques et interventions essentielles au niveau national, y compris les politiques et mesures de lutte contre l'alcool au volant, et quatre domaines prioritaires d'action au niveau mondial⁶. En mai 2011, l'Assemblée mondiale de la santé a adopté la résolution 64/27 sur la prévention des traumatismes chez l'enfant et la résolution 64/28 sur les risques pour la santé des jeunes. La première invite instamment les États Membres à donner la priorité à la prévention des traumatismes chez l'enfant, à mettre en œuvre les recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant*, notamment les bonnes pratiques assurant sa sécurité dans la circulation, et à élaborer et mettre en œuvre des politiques et des plans d'action plurisectoriels contenant des objectifs réalistes. Dans la résolution sur les risques pour la santé des jeunes, l'Assemblée mondiale de la santé, après avoir reconnu l'appel à une Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, invite instamment les États Membres, conformément à leurs lois et réglementations nationales, à accélérer leur action, s'il y a lieu, et à élaborer des politiques et des plans pour agir sur les principaux déterminants de la santé des jeunes, y compris les questions liées à la sécurité routière.

⁵ Disponibles à l'adresse : live.unece.org/transwelcome/areas-of-work/road-safety-forum/publications.html.

⁶ On trouvera la stratégie à l'adresse : www.who.int/substance_abuse/activities/msbalscstrategyfr.pdf.

19. L'importance croissante accordée à la sécurité routière dans d'autres organismes de l'ONU ressort clairement de la résolution 54/2 de la Commission des stupéfiants sur la conduite sous l'emprise de la drogue, laquelle encourage les États Membres à appuyer les efforts menés aux niveaux national et international pour recueillir des données sur la conduite sous l'emprise de la drogue, les prie instamment de participer au premier colloque international sur la drogue au volant en juillet 2011 et souligne qu'il importe que les mesures de prévention et de répression soient mises en place de manière cohérente par rapport aux autres mesures de sécurité routière. En témoigne également la résolution 1318 du Conseil de l'Union internationale des télécommunications (UIT) sur le rôle de l'UIT en ce qui concerne les technologies de l'information et des communications et l'amélioration de la sécurité routière; cette résolution invite les membres de l'Union à prendre des mesures pratiques pour promouvoir des politiques et programmes nationaux qui tiennent compte des risques associés aux utilisations des technologies de l'information et des communications susceptibles de distraire les conducteurs de véhicules, ainsi que de l'intérêt de ces technologies pour l'amélioration de la sécurité routière mondiale⁷.

V. Appui technique et collaboration

A. Volet 1 : Gestion de la sécurité routière

20. Un projet intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière », financé par le Compte de l'ONU pour le développement, a été mis en œuvre pour aider les pays à revenu faible et intermédiaire à se fixer des objectifs de sécurité routière aux niveaux régional et national. Diverses activités ont été menées dans le cadre de ce projet coordonné par la CEE et conjointement mis en œuvre par les cinq commissions régionales des Nations Unies, notamment des réunions et séminaires régionaux, un voyage d'étude en Suède à l'intention de spécialistes de pays à revenu faible et intermédiaire, des services consultatifs, des études de cas et l'élaboration d'un rapport sur les moyens de fixer des objectifs régionaux et nationaux de sécurité routière et de les atteindre. Les résultats de ces activités ont été présentés à la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et le rapport final du projet a été publié en 2010⁸.

21. En 2009, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière mis en place par la Banque mondiale a publié des directives pour les examens de la capacité de gestion de la sécurité routière, qui permettront d'évaluer la capacité institutionnelle d'un pays d'appliquer les principales recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Il s'agit donc d'un outil important qui aidera les pays à renforcer l'efficacité de leur organisme responsable de la sécurité routière et à définir et appliquer des stratégies de mise en place de systèmes sûrs pour obtenir des résultats plus durables. Le Mécanisme effectue des examens de la capacité de gestion de la sécurité routière et mène des études pour évaluer la sécurité de l'infrastructure routière en Chine, en Inde et dans la Fédération de Russie, entre autres pays.

⁷ Disponible à l'adresse : www.itu.int/fr/pages/default.aspx.

⁸ Disponible sur le site www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf.

22. Entre 2009 et 2011, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière a mis en place le programme de l'Organisation internationale de la police routière (RoadPol) et son organe de gouvernance, le Groupe consultatif sur l'application de la loi, qui réunit des professionnels de haut rang de la police internationale. L'objectif de RoadPol est d'améliorer la gouvernance de la sécurité routière dans les pays à revenu faible et intermédiaire en fournissant un appui et des compétences spécialisées aux responsables du contrôle de la sécurité routière. Le programme est en place en Argentine, en Géorgie, en Ouganda et en République de Moldova. Le Gouvernement australien a gracieusement mis ses guides nationaux de sécurité routière à la disposition des autorités des pays en développement. Élaborés par l'Association des services australiens et néozélandais de transport routier et de circulation routière (Austroads), les neuf guides couvrent différents aspects de la gestion de la sécurité routière, notamment l'élaboration d'une stratégie de sécurité routière, le traitement des sites d'accidents, les audits sur la sécurité routière et la gestion des risques en bordure de route.

23. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière s'emploie à élargir son approche multisectorielle et collabore avec une trentaine de pays pour mettre en place des partenariats multisectoriels, souvent au niveau infranational. Par exemple, sa stratégie primée intitulée « Stratégie pour un partenariat proactif » a été mise en œuvre dans 20 villes brésiliennes (représentant une population de quelque 10 millions d'habitants) et adoptée en 2010 par les autorités fédérales brésiliennes comme méthodologie du projet « Vido n°Transito ». La stratégie est actuellement mise en place dans des villes africaines et asiatiques.

24. En avril 2010, dans le cadre d'un Mémorandum d'accord conclu entre le Mécanisme mondial pour la sécurité routière et le Forum international des transports, qui est affilié à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le premier échange technique a eu lieu entre un pays en développement et un pays membre de la Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (IRTAD), dans le cadre du programme de jumelage de l'IRTAD. Il s'agit d'un programme de tutorat qui permet aux pays bénéficiaires de devenir des membres actifs de l'IRTAD en renforçant leur système de gestion des données de sécurité routière. Un mécanisme de transfert de connaissances a été établi entre l'Espagne et l'Argentine dans le cadre de ces échanges techniques. Grâce au programme, un Observatoire national de la sécurité routière a été créé en Argentine et des discussions ont été engagées entre plusieurs pays sur la nécessité de créer un observatoire régional ibéro-américain sur la sécurité routière. D'autres partenariats de même nature sont envisagés en Afrique et en Asie dans le cadre du programme d'échange du Forum international des transports, et des projets similaires sont lancés en dehors du mémorandum d'accord avec le Partenariat, grâce à des contributions volontaires. Un programme de jumelage a été mis en place en 2010 entre le SWOV (Institut néerlandais de recherche en sécurité routière) et le Comité national de la sécurité routière du Cambodge, avec le soutien du programme Sécurité routière pour tous (Pays-Bas) et de Handicap International (Belgique), l'accent étant mis sur l'amélioration du système d'information sur les accidents de la route et leurs victimes et sur l'établissement d'indicateurs de résultats pour le Plan d'action 2011-2020.

25. Le 20 juillet 2010, la Commission européenne a adopté des plans ambitieux pour réduire de moitié, au cours des 10 prochaines années, le nombre de décès causés par les accidents de la route en Europe. Plusieurs initiatives ont été lancées

en application des orientations politiques européennes en matière de sécurité routière adoptées pour la période 2011-20, notamment la définition de normes plus rigoureuses pour les véhicules, l'amélioration de la formation des usagers de la route et l'application plus stricte du code de la route⁹.

26. La sécurité routière dans 12 pays membres de l'Organisation de Coopération économique de la mer Noire (CEMN) était le thème de la Conférence sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région organisée par l'Organisation et la CEE en novembre 2010 à Ioannina (Grèce), à l'occasion de laquelle les pays ont examiné cinq aspects des questions de sécurité routière en Europe et dans le monde : gestion de la sécurité routière; sécurité des routes et des véhicules; sécurité des usagers de la route; et soins après accident. Les participants ont adopté la Déclaration de Ioannina¹⁰, qui réaffirme l'importance d'aborder sans délai la question de la sécurité routière et invite les pays membres de la CEMN à fixer des objectifs nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière pour la Décennie, à se fixer comme objectif régional de réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre total de décès dus à des accidents de la route dans la région, et à mettre en place des dispositifs de surveillance appropriés. Une évaluation de l'état de préparation a également été entreprise afin de mesurer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan d'action pour la Décennie.

27. En 2010, le Conseil européen pour la sécurité des transports a publié son cinquième rapport sur les indicateurs de performance en matière de sécurité routière¹¹. Le rapport couvre tous les aspects pertinents de la sécurité routière, tels que le comportement des usagers de la route, l'infrastructure et les véhicules, ainsi que la formulation de politiques de sécurité routière. Il s'agit d'un important instrument de politique générale qui devrait permettre aux États membres de l'Union européenne d'améliorer la sécurité routière en comparant les résultats nationaux, ce qui les aidera à recenser et promouvoir les bonnes pratiques. Des organismes nationaux de recherche et des chercheurs indépendants d'une trentaine de pays participent au programme.

28. L'Engagement global pour la sécurité routière¹², publié en mars 2011, est un document signé par les organisations qui s'engagent à soutenir la Décennie d'action pour la sécurité routière, sachant que près de 30 % des accidents de la circulation qui font des morts sont liés à une activité professionnelle. Il aidera les organisations à adopter une gestion systématique des principaux risques liés au transport routier, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité routière. En signant l'Engagement, une organisation se fixe pour objectif de réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves liés à ses activités. L'Engagement global pour la sécurité routière peut être signé par toute organisation qui s'engage à suivre cette démarche systématique.

29. En avril 2011, une réunion coparrainée par le Président de la Banque mondiale, M. Robert Zoellick, et la Banque interaméricaine de développement (BID) a donné le coup d'envoi de l'Initiative de sécurité routière des banques

⁹ Voir http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm.

¹⁰ Voir www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf.

¹¹ Voir www.etsc.eu/home.php.

¹² Le formulaire de signature de l'Engagement est disponible à l'adresse suivante : www.grsroadsafety.org/global_road_safety_commitment/.

multilatérales de développement, qui est coordonnée par le Mécanisme mondial pour la sécurité routière. La Banque africaine de développement, la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque européenne d'investissement, la BID, la Banque asiatique de développement et la Banque mondiale participent à cette initiative qui mettra en œuvre la déclaration commune des banques multilatérales de développement, un texte très complet publié en novembre 2009, avant la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière. Les banques se sont engagées à appliquer un programme commun d'activités en matière de sécurité routière qui facilitera grandement la réalisation de l'objectif de la Décennie – stabiliser puis réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde – en tirant conjointement parti des programmes nationaux et régionaux de sécurité routière pour aider à accélérer le transfert de savoir, à renforcer les capacités institutionnelles et à accroître les investissements dans la sécurité routière.

30. En mai 2011, la CEE a organisé, en coopération avec la CESAP et la CEPALC, une réunion sur les transports au service d'un développement durable qui s'inscrivait dans le droit fil de son rapport intitulé « Les transports au service d'un développement durable dans la région de la CEE », selon lequel le développement durable passe par la réduction du nombre de victimes des accidents de la route. L'Union européenne a contribué à la réunion en présentant les éléments clefs du nouveau livre blanc sur la politique des transports et les États-Unis ont présenté leur stratégie de sécurité routière.

31. Le Comité de projet de l'Organisation internationale de normalisation : Système de gestion de la sécurité routière (ISO/PC 241) travaille sur la future norme ISO 39001 : Systèmes de gestion de la sécurité routière – Exigences et recommandations de bonne pratique. La nouvelle norme (qui doit être mise au point pour décembre 2012) sera un moyen efficace pour les pays d'encourager les organismes tant publics que privés à prendre des mesures pour améliorer la sécurité des systèmes de transport routier dans le monde.

32. Handicap International (Belgique) a mis en place des programmes de sécurité routière en étroite collaboration avec des représentants du Gouvernement et de la société civile au Cambodge, en République démocratique populaire lao et au Viet Nam. Les programmes comportent des volets éducation, sensibilisation, recherche, premiers secours et application de la loi, à quoi s'ajoutent des activités de renforcement des capacités menées conjointement avec des représentants des gouvernements, ainsi qu'un partenariat avec divers organismes publics cambodgiens concernant leur système d'information sur les accidents de la route et leurs victimes.

B. Volet 2 : Sécurité des routes et mobilité

33. Dans le cadre du Programme international d'évaluation des routes (iRAP), 50 000 kilomètres de routes ont été évalués dans 27 pays à revenu faible ou intermédiaire et plus de 400 000 kilomètres de routes ont été évalués dans 70 pays à l'échelle mondiale. Le dossier sur la sécurité routière¹³, qui est le fruit d'une collaboration entre l'iRAP, le Conseil australien pour les recherches routières

¹³ Voir [toolkit.irap/org](http://toolkit.irap.org).

(ARRB), la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), Austroads, le Partenariat mondial pour la connaissance en matière de transport et le Mécanisme mondial pour la sécurité routière administré par la Banque mondiale, fournit des informations gratuites sur les causes et la prévention des accidents de la route qui font des morts et des blessés. Faisant fond sur plusieurs décennies de recherche sur la sécurité routière, le dossier aide les ingénieurs, les planificateurs et les responsables politiques à élaborer des programmes de sécurité pour les occupants d'automobiles, les motocyclistes, les piétons, les occupants de véhicules lourds et les usagers des transports en commun. Il a été étoffé en 2010, avec des informations sur l'amélioration de la sécurité des usagers de la route et des véhicules, et a été traduit en plusieurs langues.

34. Un nouveau guide sur les bonnes pratiques en matière de conception, de construction et d'exploitation des réseaux routiers interurbains a été publié par la Fondation de la FIA, le Partenariat mondial pour la sécurité routière, l'iRAP, la Fédération routière internationale, l'Association mondiale de la route et le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale. Intitulé « Des routes sûres pour le développement »¹⁴, le guide décrit des pratiques exemplaires qui améliorent la sécurité de l'infrastructure routière interurbaine et cite de nombreuses sources d'information et de conseils. Il a été présenté le 26 mai 2010 à l'occasion de la Réunion mondiale de la Fédération routière internationale, tenue à Lisbonne, et du Forum des transports organisé à Manille par la Banque asiatique de développement.

35. Le projet régional de la BID sur la sécurité routière en Més-Amérique et aux Caraïbes, qui couvre 3 200 kilomètres de routes dans sept pays (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Mexique, Nicaragua et Panama) est le premier projet régional d'infrastructure de sécurité routière en Amérique latine à mettre en œuvre des mesures visant à améliorer l'infrastructure et à modifier le comportement des usagers de la route. Un audit routier a été effectué dans le cadre du Programme international d'évaluation des routes pour évaluer les risques et les résultats. Les interventions proposées seront planifiées en 2011 et mises en œuvre en 2012, à titre pilote, dans deux pays.

36. En 1996, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du Travail (OIT) et la CEE ont finalisé des directives internationales sur l'emballage sûr des marchandises chargées à bord de conteneurs et véhicules de transport intermodal. L'objectif était de créer une base de référence acceptée à l'échelon international dans certains secteurs d'activité industrielle afin d'améliorer la sécurité du transport et réduire le nombre de collisions causées par un emballage inapproprié des marchandises. Malheureusement, plusieurs incidents concernant le transport de marchandises se sont produits récemment, ce qui donne à penser que les directives ne sont pas correctement appliquées. C'est pourquoi un forum mondial de dialogue tripartite a été organisé à Genève les 21 et 22 février 2011 pour revoir et actualiser les directives OMI/OIT/CEE. Leur révision est actuellement en cours.

¹⁴ Voir www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-for-development.pdf.

C. Volet 3 : Sécurité des véhicules

37. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (Groupe de travail 29 de la CEE) a continué de travailler sur le volet 3 du Plan d'action. Le Groupe de travail a encouragé les gouvernements à appliquer les règles de sécurité des véhicules à moteur élaborées par ses soins et prié les responsables de l'achat, de l'exploitation et de l'entretien du parc automobile d'organismes publics ou privés de veiller à ce que les véhicules soient dotés de dispositifs de sécurité perfectionnés. Des technologies nouvelles ont été adoptées et une annexe sur la sécurité a été jointe à l'accord concernant l'inspection périodique des véhicules.

38. Le Programme mondial d'évaluation des voitures neuves (Global New Car Assessment Programme – GNCAP) a été créé en 2011 pour promouvoir la fabrication d'automobiles plus sûres durant la Décennie d'action. Les programmes d'évaluation mis en place dans un certain nombre de pays et régions se sont avérés très efficaces pour créer un marché qui encourage les consommateurs à choisir un véhicule en fonction de son classement sur le plan de la sécurité. Le GNCAP vise à promouvoir l'élaboration de nouveaux programmes d'essais de choc dans les marchés émergents où le parc automobile est en pleine croissance mais où il n'existe souvent aucune source d'information indépendante sur la résistance des voitures particulières à l'écrasement. Un exemple est le programme récemment adopté en Amérique latine. Le GNCAP offrira également un cadre de coopération entre les différents programmes nationaux d'évaluation des voitures neuves afin d'échanger des données sur les meilleures pratiques et de promouvoir l'utilisation des informations fournies par les usagers pour encourager la fabrication de véhicules plus sûrs sur le marché mondial de l'automobile.

D. Volet 4 : Sécurité des usagers de la route

39. L'OMS, la Banque mondiale, la Fondation de la FIA et le Partenariat mondial pour la sécurité routière ont publié une série de manuels pratiques pour aider les gouvernements à appliquer certaines des recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, notamment des manuels sur les casques (2006), l'alcool au volant (2007), la maîtrise de la vitesse (2008), et le port de la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants (2009), qui ont tous été traduits dans de nombreuses langues. En 2010, un cinquième manuel a été publié sous le titre *Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners*¹⁵. Il fournit des conseils pratiques sur la mise en place de systèmes de données qui permettront de mieux apprécier le problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation dans un pays, aideront à sélectionner des interventions fondées sur les faits et permettront de mieux évaluer les progrès accomplis. Le manuel examine également l'utilisation de ces systèmes de données pour définir des politiques et des interventions et pour évaluer les mesures de prévention.

40. Le projet RS-10, qui est financé par Bloomberg Philanthropies, appuie la mise en place de certaines mesures pratiques qui ont sensiblement réduit le nombre de morts et de blessés victimes d'accidents de la circulation dans de nombreux pays.

¹⁵ Voir www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html.

Des programmes de prévention ont été mis en place dans 10 pays, d'abord à titre pilote au Cambodge, au Mexique et au Viet Nam, puis au Brésil, en Chine, en Égypte, en Inde, au Kenya, en Turquie et en Fédération de Russie. L'objectif était de promouvoir le port du casque par les motocyclistes, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, et de lutter contre l'alcool au volant et les excès de vitesse. Les 10 pays ont formé des comités nationaux intersectoriels chargés de superviser le projet et mettent en place diverses interventions. Une évaluation préliminaire des résultats a mis en évidence une évolution positive du comportement des usagers de la route, en ce qui concerne notamment le port de la ceinture de sécurité et l'alcool au volant, qui devrait se traduire par une réduction du nombre de morts et de blessés.

41. Reconnaissant le rôle important des politiques appliquées par les employeurs en matière de sécurité routière, le Secrétaire général a promulgué en 2010 l'Instruction administrative ST/AI/2010/6 sur la sécurité routière et au volant, qui s'applique à tous les membres du personnel de l'ONU. La directive prévoit le port obligatoire de la ceinture de sécurité et d'un casque de protection par toutes les personnes conduisant un véhicule de l'ONU, interdit la conduite sous l'emprise de certaines substances ou à une vitesse excessive, ainsi que l'utilisation d'un téléphone mobile au volant, et encourage tous les membres du personnel de l'ONU à observer les mêmes règles lorsqu'ils conduisent des véhicules appartenant à des particuliers.

42. Depuis son introduction aux États-Unis, le programme Safe Kids Worldwide « Walk This Way », qui est parrainé par FedEx Express, a été étendu à neuf pays dont l'Inde (octobre 2009), le Viet Nam (décembre 2009) et la Thaïlande (janvier 2011). Ce programme mondial a célébré son dixième anniversaire en octobre 2009 et compte aujourd'hui plus de 4 millions d'adhérents. Il aide à protéger les jeunes piétons contre les accidents grâce à des mesures novatrices et multidimensionnelles, telles que des campagnes de sensibilisation à la sécurité des jeunes piétons, l'amélioration des infrastructures pour créer un environnement plus sûr qui réduit les risques d'accidents de piétons, l'adoption de politiques publiques en faveur d'une législation routière concernant les enfants et l'enseignement de la sécurité routière ainsi que l'utilisation de dispositifs de sécurité (catadioptrés) pour les enfants.

43. En 2011, l'OMS et l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis ont lancé une publication visant à attirer l'attention sur le problème grandissant de la conduite distraite¹⁶. Le document insiste sur le fait que l'utilisation de téléphones mobiles au volant n'est qu'un exemple du problème plus général de la conduite distraite liée à l'utilisation croissante des technologies des communications au volant, souligne que l'usage de plus en plus répandu du téléphone mobile au volant a un impact négatif sur le comportement des conducteurs et la fréquence des accidents, et donne une vue d'ensemble des mesures qui pourraient être prises pour s'attaquer à ce problème.

44. La Global Helmet Vaccine Initiative¹⁷ vise à mettre en œuvre des programmes fondés sur les faits pour promouvoir le port du casque chez les motocyclistes dans les pays en développement grâce à une approche en cinq points : distribution de

¹⁶ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html.

¹⁷ Voir www.helmetvaccine.org/about/index.html.

casques, actions ciblées de sensibilisation, assistance technique, recherche, et suivi-évaluation. Forte du succès remporté par un tel programme au Viet Nam, l'Initiative a lancé six autres programmes nationaux en Afrique, en Asie et en Amérique latine pour encourager des réformes et des investissements susceptibles d'inciter davantage de motocyclistes à porter systématiquement un casque. Les partenaires de l'Initiative sont la Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie, la Fondation de la FIA, la Fédération internationale de motocyclisme, la BID, les Centers for Disease Control and Prevention (États-Unis) et la Banque mondiale.

E. Volet 5 : Soins après accident

45. Dans le cadre de l'action menée par l'OMS pour prévenir les traumatismes, notamment ceux dus aux accidents de la circulation, et en atténuer les conséquences telles que l'infirmité, un certain nombre de textes normatifs ont été publiés sur l'amélioration des soins d'urgence et la réadaptation des victimes de traumatismes. On citera notamment *Strengthening care for the injured: success stories and lessons from around the world*¹⁸, un ouvrage publié en 2010 qui présente des études de cas sur les services de soins préhospitaliers, hospitaliers, de réadaptation et à l'échelle du système dans son ensemble, dispensés dans des pays du monde entier et dans tous les milieux socioéconomiques. Des formations courtes en traumatologie sont également offertes aux responsables pour renforcer les capacités dans ce domaine¹⁹. L'OMS et la Banque mondiale ont conjointement publié le *Rapport mondial sur le handicap*²⁰, qui a été lancé en juin 2011 à New York en vue de contribuer à la mise en œuvre de la Convention relative aux droits des personnes handicapées. Selon le rapport, plus d'un milliard de personnes aujourd'hui dans le monde souffrent d'un handicap. Ce rapport fournit les meilleures données disponibles sur les moyens efficaces pour surmonter les obstacles qui empêchent d'avoir accès aux soins de santé, aux services de réadaptation, à l'éducation, à l'emploi et aux services d'appui, et pour créer des conditions favorables à l'épanouissement des personnes handicapées.

46. L'OMS a mis sur pied des formations courtes en traumatologie à l'intention du personnel clinique des services de traumatologie et du personnel administratif chargé de la planification et de la gestion de ces services²¹, ainsi que de l'amélioration de la qualité des soins dispensés aux victimes de traumatismes²². Chaque formation est assortie d'un guide pour faciliter le travail du présentateur, de supports d'exposé et de documents de référence tels que des notes d'information et des études de cas.

¹⁸ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/services/success/en/.

¹⁹ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/en/.

²⁰ Voir www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html.

²¹ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_care/en/index.html.

²² Voir www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_quality/en/index.html.

VI. Promotion

47. Dans sa résolution 60/5, l'Assemblée générale a invité les États Membres et la communauté internationale à célébrer chaque année, le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir à la mémoire des victimes de la route. Cette journée continue d'être marquée chaque année, avec un nombre grandissant de manifestations à travers le monde et le soutien de plusieurs organisations non gouvernementales, parmi lesquelles RoadPeace, l'Association for Safe International Road Travel et la Fédération européenne des victimes d'accidents de la route et les organisations qui y sont associées. En 2010, les organisations membres de la Fédération ont réalisé une vidéo commune à l'occasion de la Journée mondiale du souvenir. Les manifestations organisées en 2010 dans de nombreux pays à cette occasion sont décrites sur le site Web de la Journée mondiale²³.

48. Dans le cadre du soutien qu'elle apporte aux activités de promotion menées par les organisations non gouvernementales, l'OMS a organisé la deuxième réunion mondiale d'organisations non gouvernementales acquises à la promotion de la sécurité routière et à la défense des victimes de la route, qui s'est tenue les 14 et 15 mars 2011, à Washington, au siège du Bureau régional de l'Organisation pour les Amériques. La réunion, qui a été officiellement ouverte par le Directeur régional, a réuni une centaine de représentants d'organisations non gouvernementales de 48 pays qui ont partagé leurs données d'expérience et leurs approches pour promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes des accidents de la route, envisagé la création d'une alliance mondiale des organisations non gouvernementales, décrit leurs projets concernant la Décennie d'action pour la sécurité routière et examiné un projet de guide sur la promotion de la sécurité routière et la défense des victimes de la route.

49. La CEE a organisé plusieurs campagnes de promotion de la sécurité routière et cérémonies de signature d'affiche. Elle a noué avec la Fédération internationale de basket-ball (FIBA) et FIBA Europe un partenariat qui, avec le soutien des autorités polonaises, a abouti à la signature de la Déclaration de l'EuroBasket en faveur de la sécurité routière en 2009. Cette campagne a été suivie par le lancement en Turquie, en 2010, à l'occasion du championnat du monde de basket-ball de 2010, de la campagne mondiale de promotion de la sécurité routière de la CEE et de la FIBA, sous le thème « Nous jouons et conduisons selon les règles ». Cette campagne était appuyée par la Fédération turque de basket-ball, la Fédération espagnole de basket-ball et la Police nationale turque. Enfin, avec l'appui du Ministère lituanien des transports et de la Fédération lituanienne de basket-ball, la FIBA, FIBA Europe et la CEE ont organisé une campagne de promotion de la sécurité routière à l'occasion du championnat d'Europe de basket-ball 2011 qui a eu lieu en Lituanie du 31 août au 18 septembre 2011.

50. La CEE a également organisé, pendant sa session, une cérémonie de signature d'affiche sur la sécurité routière visant à appeler l'attention sur cette question. L'objectif général était d'utiliser l'affiche pour différentes activités de promotion de la sécurité routière organisées par la CEE et les commissions régionales, notamment des cérémonies spéciales de « signature de l'affiche » par des hauts fonctionnaires, des représentants de l'ONU, des célébrités et autres personnalités. Par exemple, la cérémonie de signature de l'affiche sur la sécurité routière organisée par la CESAO

²³ Voir www.worlddayofremembrance.org/about-world-day.

à l'occasion du lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière et de l'ouverture de la douzième session du Comité des transports, le 17 mai 2011, a bénéficié d'une couverture médiatique exceptionnelle.

51. En coopération avec l'Institut grec de la sécurité routière « Panos Mylonas », Scouting Ireland, les Scouts de Grèce et la Road Safety Authority of Ireland, la CEE et l'Organisation mondiale du mouvement scout ont organisé une campagne mondiale sur la sécurité routière lors du Jamboree scout mondial qui s'est tenu à Rinkaby (Suède) du 27 juillet au 7 août 2011. La campagne comportait une série d'ateliers d'apprentissage actif sur la sécurité routière et une cérémonie « Main dans la main pour la sécurité routière » à laquelle ont participé des éclaireurs et des éclaireuses de 160 pays.

52. À la suite de l'Assemblée mondiale de la jeunesse qui s'est tenue en avril 2007, un groupe de travail sur la jeunesse a mis sur pied la première organisation non gouvernementale internationale dirigée par des jeunes. Baptisée YOURS-Youth for Road Safety²⁴, l'organisation a été officiellement lancée lors de la cérémonie d'ouverture de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et est devenue opérationnelle au début du mois de janvier 2010. Elle a déjà beaucoup accompli au cours de ses douze premiers mois en tant qu'organisation indépendante. YOURS centre son action sur trois axes stratégiques : sensibilisation; inspiration – création de liens – union; et renforcement des capacités. L'organisation a notamment lancé une campagne de sensibilisation (World Crossing Campaign), organisé un atelier sur les jeunes et la sécurité routière au Cambodge, en collaboration avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière, élargi le réseau mondial de la jeunesse pour la sécurité routière et renforcé sa présence en ligne grâce à sa plate-forme interactive MINE. Elle s'est également dotée d'un site Web, a envoyé des bulletins mensuels et a créé des réseaux sociaux.

53. Le sommet annuel du Forum international des transports offre une occasion unique de dialogue mondial sur les stratégies de transport au XXI^e siècle. Des ministres de plusieurs pays membres y engagent des débats ciblés avec des chefs d'entreprise, des personnalités de la société civile et d'éminents universitaires. Les sommets de 2010 et 2011 ont essentiellement porté sur la sécurité routière, ainsi que sur les liens entre les transports, la santé et l'environnement et les avantages potentiels d'une bonne coordination des politiques dans ces domaines. Durant le sommet de 2011, le Programme paneuropéen pour les transports, la santé et l'environnement (PEP) – un programme unique en son genre auquel participent la CEE et OMS Europe – a consacré une session spéciale aux mesures à prendre pour promouvoir une mobilité plus sûre et à l'élaboration d'une méthode d'analyse des coûts-avantages de ces mesures.

54. Un certain nombre d'outils de sensibilisation, notamment des vidéos et des communiqués d'intérêt général, ont été élaborés afin de promouvoir la Décennie d'action pour la sécurité routière. En partenariat avec la Télévision des Nations Unies, la Division des transports de la CEE a réalisé un court métrage sur l'importance de la sécurité routière et les cinq volets du plan d'action pour la Décennie²⁵. Sesame Street, l'un des membres du Partenariat mondial pour la sécurité routière, a produit trois messages publics en collaboration avec la Fondation

²⁴ Voir www.youthforroadsafety.org.

²⁵ Voir www.youtube.com/user/UNECE#p/u/7/X_nnquRymLI.

de la FIA. Les messages, qui étaient présentés par la marionnette Grover, ont été diffusés dans le monde entier et sur YouTube²⁶. L'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis a diffusé, en collaboration avec Disney-Pixar, un message public sur la conduite distraite que les pays et les organisations non gouvernementales peuvent utiliser gratuitement, en les traduisant et en les adaptant au besoin²⁷.

55. Les organisations de la société civile jouent un rôle clef dans la promotion de la sécurité routière et la défense des victimes d'accidents de la route. Des organisations telles que le groupe Amend, l'Association for Safe International Road Travel, la Fédération européenne des victimes d'accidents de la route, la Fondation Gonzalo Rodriguez, la Fondation internationale des piétons et Laser International ont joué un rôle essentiel en appelant l'attention sur la nécessité d'améliorer la sécurité routière. Ainsi, elles ont récemment lancé un appel en faveur d'une amélioration des lois concernant certains risques, organisé des manifestations publiques de sensibilisation et collaboré avec les médias dans leurs pays respectifs. De nombreuses organisations ont également pris une part active au lancement de la Décennie, aux côtés de leurs gouvernements partenaires. Celles qui en ont les moyens mènent également des projets visant à promouvoir des mesures d'amélioration de la sécurité routière.

56. La campagne Pour des routes sûres continue de mobiliser un appui en faveur de la sécurité routière. En avril 2011, la Commission pour la sécurité routière mondiale a publié un troisième rapport, sous le titre « Make Roads Safe: Time for Action²⁸ » (Rendre les routes plus sûres : il est temps d'agir), qui recommande des moyens de rendre les routes plus sûres et d'atteindre l'objectif de la Décennie, s'agissant notamment d'améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables, en particulier les enfants et les adolescents, de rendre les infrastructures routières plus sûres et de renforcer la capacité de l'ONU en matière de sécurité routière. Le rapport définit également de nouveaux mécanismes qui permettraient d'allouer davantage de ressources aux activités dans ce domaine, en particulier dans les pays en développement.

VII. Collecte de données, recherche et suivi des progrès réalisés pendant la Décennie

57. En 2009, l'OMS a publié le premier *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, qui constituait le premier bilan effectué au niveau mondial. Dans sa résolution 64/255, l'Assemblée générale a invité l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies à coordonner le suivi des progrès obtenus dans la réalisation des objectifs définis dans le plan d'action et à élaborer à cet effet d'autres rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde. En 2011, l'OMS a entrepris l'élaboration du second rapport. Comme le premier rapport, cette publication fournira des informations sur divers indicateurs – tous liés au plan d'action de la Décennie – et servira de référence pour le suivi de la mise en œuvre du plan d'action durant la Décennie puisqu'elle paraîtra à intervalles réguliers. D'autres études réalisées par des partenaires tels que la CEE et la Base de données

²⁶ Voir www.youtube.com/watch?v=4x0ZwpfM7tg.

²⁷ Voir www.distraction.gov/cars2/.

²⁸ Voir www.makeroadssafe.org/publications/Documents/mrs_iii_report_lr.pdf.

internationale sur la circulation et les accidents de la route de l'OCDE serviront également à évaluer l'impact du plan. Un groupe de travail créé sous les auspices du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière afin de suivre et évaluer les résultats obtenus pendant la Décennie recueillera toutes ces données et diffusera des indicateurs de résultats à intervalles réguliers durant cette période.

58. Le rapport annuel du Groupe de l'IRTAD²⁹ contient des rapports détaillés sur 32 pays, l'accent étant mis sur les données les plus récentes pour 2009 et, dans certains cas, les données préliminaires pour 2010. Il présente une analyse de l'évolution de la situation en matière de sécurité, par catégorie d'usagers de la route et facteur de risque, et décrit les stratégies nationales adoptées par les pays membres de la Base de données, notamment les objectifs et les progrès réalisés vers leur réalisation, ainsi que les mesures prises durant la période 2008-2010 pour améliorer la sécurité.

59. En août 2011, la CEE a publié un *Recueil de statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord* qui fournit des données comparables sur les types d'accidents en Europe, en Asie centrale, au Canada et aux États-Unis, leurs causes et leurs résultats. Les données sont classées en fonction de différents critères tels que nature et site de l'accident, conduite en état d'ébriété et nombre de morts et de blessés, et par catégorie d'usagers de la route et tranche d'âge. Des données de base et des chiffres sur le nombre de véhicules routiers en service et de véhicules-kilomètres parcourus sont également fournis, ainsi que des estimations de la population et sa composition par tranche d'âge. Cette publication trilingue (anglais, français et russe) contient des informations statistiques importantes pour tous ceux qui s'occupent de la planification des transports et des questions de sécurité routière³⁰.

60. Depuis septembre 2009, le Réseau de recherche sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation, qui aide à renforcer les moyens de recherche dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, a organisé avec succès deux cours en ligne, présenté les méthodes et résultats de ses recherches par le biais de bulletins trimestriels, de comptes ouverts dans les médias sociaux et d'un forum électronique, et organisé une réunion en marge de la Conférence mondiale pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes, qui s'est tenue en août 2010 à Londres. Le 11 mai 2011, le Réseau a lancé une page Web spécialement destinée à recueillir des informations sur les projets de recherche de ses partenaires pour la Décennie.

61. En 2010 et 2011, la Harvard School of Public Health a réuni les résultats des enquêtes réalisées dans 18 pays sur la demande du Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale et a présenté ces résultats assortis d'un système de métrologie pour établir des estimations optimales des traumatismes dus aux accidents de la route dans les pays sur lesquels il existe peu d'informations à ce sujet. Ce projet a permis de publier des estimations plus précises sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation dans l'Étude 2010 sur le fardeau mondial des maladies et des traumatismes et les facteurs de risque.

²⁹ Voir www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf.

³⁰ Voir http://live.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_accidents2011.html.

VIII. Appui financier

62. Le 18 novembre 2009, à la veille de la Conférence ministérielle mondiale, Bloomberg Philanthropies a annoncé une contribution de 125 millions de dollars à six institutions : l'OMS, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, le Partenariat mondial pour la sécurité routière, le Centre international de recherche sur les traumatismes de l'Université Johns Hopkins, Embarq-the World Resources Institute Center for Sustainable Transport, et l'Association for Safe International Travel. Ce don, le plus important jamais versé en faveur de la sécurité routière dans le monde, financera l'exécution de projets quinquennaux dans 10 pays et la publication d'un *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*.

63. En 2011, AusAID, l'Agence australienne pour le développement international, a alloué 6,2 millions de dollars australiens sur trois ans au Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale afin d'améliorer la sécurité routière dans le monde. Créé en 2006, le Mécanisme fournit une assistance technique et financière à des entités internationales, régionales et nationales pour les aider à mener des activités ayant trait à la sécurité routière qui permettront de mettre en place des programmes d'un bon rapport coût-efficacité dans ce domaine.

64. Treize partenaires ont commencé à mettre en œuvre le projet « Save Our Lives »³¹ en collaboration avec huit pays d'Europe centrale, grâce à un financement de 3 millions d'euros de l'Union européenne. Le projet vise à mettre en place dans sept villes, en partenariat, des solutions multisectorielles qui pourront ensuite être reproduites ailleurs.

65. En collaboration avec la Clinton Global Initiative, et en partenariat avec les clubs de la Fédération internationale de l'automobile, le Programme international d'évaluation routière et le Programme mondial d'évaluation des voitures neuves, la Fondation de la FIA s'est engagée à verser 3 millions d'euros par an sur 10 ans au titre de trois volets de la Décennie : sécurité des usagers de la route, sécurité des routes et sécurité des véhicules.

66. L'Initiative mondiale pour la sécurité routière, qui est financée par le secteur privé et gérée par le Partenariat mondial pour la sécurité routière, est entrée dans une deuxième phase en 2010. Michelin, Renault, Shell, Total et Toyota ont annoncé qu'ils verseraient chacun une contribution annuelle de 150 000 dollars sur cinq ans au titre de l'Initiative.

67. Le Fonds pour la sécurité routière³² a été mis en place par l'OMS et la Fondation de la FIA pour appuyer la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie, en particulier dans les pays en développement. Les entreprises privées qui souhaitent parrainer officiellement la Décennie et utiliser son logo sont invitées à faire une contribution au Fonds. Allianz, Bosch, Michelin, Renault et Shell ont été parmi les premières entreprises internationales à soutenir la Décennie d'action. Le Fonds pour la sécurité routière encouragera également ses partenaires philanthropiques à rechercher des sources de financement inédites. Par exemple, dans son rapport *Make Roads Safe: Time for Action* publié en avril 2011, la Commission pour la sécurité routière propose une contribution facultative au Fonds, d'un montant équivalent à 2 dollars pour chaque voiture neuve vendue, à l'appui de l'application du Plan mondial.

³¹ Voir www.sol-project.eu.

³² Voir www.roadssafetyfund.org.

IX. Conclusions et recommandations

68. Depuis la présentation du précédent rapport sur la sécurité routière à l'Assemblée générale, de nombreuses activités ont été entreprises aux niveaux local, national, régional et international. La Décennie d'action pour la sécurité routière lancée le 11 mai 2011 offre une occasion unique de recentrer l'attention de la communauté internationale sur la sécurité routière et sur la nécessité de mettre davantage l'accent sur la définition d'objectifs, l'élaboration de plans d'action, la mise en œuvre d'activités et le suivi.

69. Il reste beaucoup à faire, comme le montre le *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde*, et l'un des principaux obstacles demeure la difficulté à mobiliser, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, les ressources nécessaires pour mettre en place, poursuivre et transposer à plus grande échelle des mesures qui permettent de réduire le nombre de morts et de blessés.

70. La sécurité routière demeure une question qui n'est pas systématiquement prise en considération. Il n'existe pas d'organisme chef de file au niveau national, les législations nationales sont incomplètes et inefficaces, les infrastructures routières sont de mauvaise qualité – autant de problèmes auxquels il faut s'attaquer systématiquement si l'on veut obtenir des résultats tangibles. Le manque de données et de capacités locales pour suivre et évaluer les projets d'amélioration de la sécurité routière demeure un obstacle, et il importe de redoubler d'efforts pour recueillir les données nécessaires à l'analyse et à la prise de décisions dans ce domaine, notamment sur l'impact sanitaire, social et économique des interventions, ainsi que sur leur coût-efficacité.

71. Afin d'appuyer l'action sur le terrain pendant la Décennie, il faudra mobiliser davantage de ressources pour financer les activités menées par l'ONU, par les autorités nationales et infranationales et par la société civile.

72. Pour faire en sorte que la Décennie d'action pour la sécurité routière débouche sur des mesures concrètes qui permettent de réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes, il est recommandé à l'Assemblée générale d'appeler les États Membres :

a) À élaborer des plans nationaux dans le contexte du Plan mondial pour la Décennie;

b) À adhérer aux instruments juridiques internationaux de l'ONU relatifs à la sécurité routière et appliquer et promouvoir leurs dispositions ou leurs règles de sécurité, telles que les règles de l'ONU en matière de sécurité des véhicules à moteur et les conditions applicables aux inspections techniques élaborées par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (Groupe de travail 29), les Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière ainsi que les suppléments et protocoles y relatifs, les instruments de l'ONU régissant le transport des marchandises dangereuses par route ou autres instruments fondés sur les recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, le Règlement type et les instruments internationaux relatifs au contrôle de la durée de conduite (Accord européen

relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route)³³; et à mettre en place des réseaux de transport sûrs qui respectent les meilleures normes internationales existantes, comme le prévoient les instruments juridiques internationaux de l'ONU³⁴;

c) À s'efforcer d'améliorer sensiblement l'application des conventions et accords de la CEE relatifs à la sécurité routière en encourageant l'utilisation d'outils de diagnostic pour identifier les obstacles à leur mise en œuvre effective et en s'employant à surmonter ces obstacles grâce à une assistance technique;

d) À participer aux programmes d'évaluation des voitures neuves³⁵ pour élargir l'accès des consommateurs aux informations concernant la sécurité des véhicules à moteur;

e) À redoubler d'efforts pour renforcer leurs législations et leurs réglementations nationales en matière de sécurité routière, s'agissant en particulier des cinq facteurs de risque (vitesse, ceinture de sécurité, dispositif de retenue pour enfants, alcool au volant et casque de moto), et pour en améliorer l'application grâce à des campagnes de marketing social et à la répression systématique des infractions;

f) À renforcer et améliorer les services de soins préhospitaliers, de traumatologie et de réadaptation;

g) À mettre en place des mécanismes de financement durables pour la sécurité routière;

h) À continuer de sensibiliser l'opinion grâce à des manifestations internationales, régionales, sous-régionales et nationales telles que la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route et la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière;

i) À redoubler d'efforts pour recueillir les données nécessaires à la gestion de la sécurité routière, notamment sur l'impact sanitaire, social et économique des interventions ainsi que sur leur rapport coût-efficacité; et

j) À renforcer les capacités nationales et locales en matière de suivi et d'évaluation des projets relatifs à la sécurité routière.

73. L'Assemblée générale souhaitera peut-être aussi :

a) Encourager les États Membres :

i) À participer à l'enquête effectuée pour le *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde*;

ii) À élaborer des stratégies, des politiques et des programmes qui mettent l'accent sur les besoins des usagers de la route vulnérables;

iii) À adhérer aux instruments juridiques internationaux de l'ONU relatifs à la sécurité routière et à les appliquer plus efficacement;

iv) À participer à la deuxième édition de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière; et

³³ Voir également www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

³⁴ Voir <http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

-
- v) À désigner des coordonnateurs pour la Décennie d'action pour la sécurité routière.
- b) Encourager les responsables de parcs automobiles, dans le secteur public comme privé, à veiller à ce que l'exploitation et l'entretien des véhicules soient conformes aux procédures d'inspection technique périodique prévues par les règles de l'ONU concernant la fiabilité des véhicules;
- c) Demander à la société civile de resserrer encore la collaboration avec les gouvernements et de continuer à accorder la priorité au renforcement des capacités et à la durabilité dans l'exécution des projets;
- d) Reconnaître l'importance du Mécanisme mondial pour la sécurité routière mis en place par la Banque mondiale et du Fonds pour la sécurité routière, ainsi que la nécessité de créer de nouveaux mécanismes de financement; et
- e) Demander la présentation d'un rapport à sa soixante-septième session.
-

³⁵ Voir www.globalncap.org.