



Assemblée générale

Distr. générale
1^{er} août 2005
Français
Original: anglais

Soixantième session

Point 62 de l'ordre du jour provisoire*

Crise mondiale de la sécurité routière

Crise mondiale de la sécurité routière : application de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale

Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général transmet ci-joint le rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière établi par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en application de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale en date du 14 avril 2004.

* A/60/150.



Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport, établi par l'OMS en concertation avec un certain nombre de partenaires, fait le point de l'application des recommandations formulées par l'Assemblée générale dans sa résolution 58/289 concernant l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Il passe en revue certaines des manifestations consacrées à ce problème en 2004 afin de donner une idée de la rigoureuse dynamique dont procède l'action menée pour le résoudre. Il explique comment les fonctions de coordination confiées par l'Assemblée générale à l'OMS aux termes de sa résolution 58/289 ont abouti à la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui rassemble 42 organisations. Il décrit les efforts déployés par les organismes des Nations Unies et les autres organisations faisant partie du Groupe pour travailler dans un cadre commun et donne des exemples de la manière dont ils mettent au point des produits destinés à améliorer la sécurité sur les routes. Il s'achève sur un certain nombre de recommandations visant à accélérer l'action menée pour améliorer la sécurité routière dans le monde, soumise pour examen à l'Assemblée générale.

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–9	4
II. Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière..	10–13	6
III. Résultats obtenus par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.....	14–27	7
A. Collecte de données et recherche.....	14–15	7
B. Appui technique	16–17	8
C. Sensibilisation et élaboration de politiques.....	18–21	8
D. Financement	22–24	9
E. Renforcement de la coopération entre les organisations partenaires.....	25–27	10
IV. Conclusions et recommandations.....	28–37	11

I. Introduction

1. Les accidents de la route constituent un problème majeur de santé publique et l'une des principales causes de mortalité et de morbidité dans le monde. Tous les ans, ces accidents, particulièrement fréquents dans les zones urbanisées des pays en développement, font près de 1,2 million de morts et des millions de blessés dont certains restent handicapés. Outre qu'ils ont un coût économique et social considérable pour les victimes, leur famille et la collectivité, les accidents de la route représentent une lourde charge pour les services de santé nationaux, en particulier dans les pays en développement. Il importe d'en réduire le nombre pour pouvoir atteindre plusieurs des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), en particulier ceux concernant la réduction de la pauvreté et de la mortalité infantile et le développement écologiquement viable.

2. Car les accidents de la route ne sont pas inévitables. Les facteurs de risque sont bien connus : excès de vitesse, non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, conduite sous l'influence de l'alcool, non-port du casque par les motocyclistes cyclomotoristes, conception inadéquate et/ou entretien insuffisant de l'infrastructure routière et utilisation de véhicules usagés, mal entretenus ou dépourvus de dispositifs de sécurité, notamment. Des mesures réglementaires et autres destinées à maîtriser ces facteurs de risque ont permis de réduire considérablement la fréquence des accidents dans de nombreux pays développés. De même, ce qui se passe dans de nombreux pays montre que la création d'un organisme responsable de la sécurité routière et une évaluation précise de la situation en la matière sont impératives pour diminuer le nombre des accidents de la route. La communauté internationale doit se mobiliser pour aider les pays à déterminer les mesures à prendre en s'inspirant de celles qui se sont révélées efficaces ailleurs, et à les adapter aux conditions qui leur sont propres.

3. Le 22 mai 2003, l'Assemblée générale a adopté sa résolution 57/309 relative à la crise mondiale de la sécurité routière, dans laquelle, constatant que le bilan mondial des accidents de la route en nombre de morts, de blessés et de handicapés s'alourdisait rapidement, qu'un nombre disproportionné d'accidents mortels se produisaient dans les pays en développement et que les accidents de la circulation avaient des répercussions sur l'économie des pays et l'économie mondiale, elle a prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière. Le rapport du Secrétaire général sur la question (A/58/228) a été présenté à l'Assemblée générale à sa cinquante-huitième session, en 2003. Le 5 novembre 2003, l'Assemblée a adopté sa résolution 58/9, par laquelle elle a notamment décidé de tenir une séance plénière extraordinaire le 14 avril 2004 afin de faire mieux saisir, à un niveau élevé, l'ampleur du problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation.

4. En 2004, l'OMS a consacré la Journée mondiale de la santé (7 avril) à la question de la sécurité routière. Des manifestations marquant cette journée, organisées par des gouvernements, des organisations non gouvernementales (ONG), des organismes des Nations Unies, des donateurs et des organismes privés, se sont tenues dans plus de 130 pays. Elles ont porté sur les moyens de s'attaquer au problème de la sécurité routière et, plus précisément, visaient à : sensibiliser davantage l'opinion, inciter à l'adoption de nouvelles lois; susciter la création d'organismes chargés de la sécurité routière; et promouvoir de nouvelles recherches sur la question. De nombreuses organisations menant périodiquement des activités

pour améliorer la sécurité routière les ont fait coïncider avec la Journée mondiale de la santé afin d'en maximiser l'impact. Ainsi, la Commission économique pour l'Europe (CEE) a fait de la semaine où tombait la Journée mondiale de la santé de 2004 sa quatrième semaine de la sécurité routière et organisé une campagne de lutte contre les comportements agressifs au volant; elle a également organisé, à Dublin, la première cérémonie de signature de la Charte européenne de la sécurité routière, laquelle tend à associer la société civile à la réalisation de l'objectif que s'est fixé l'Union européenne de diminuer de moitié, d'ici à 2010, le nombre des décès dus aux accidents de la route.

5. À l'occasion de la Journée mondiale de la santé, l'OMS et la Banque mondiale ont fait paraître conjointement le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, qui souligne le rôle que de nombreux secteurs peuvent jouer en la matière, définit les principes de la prévention routière, décrit les conséquences des accidents de la route, leurs causes principales et les facteurs de risque et passe brièvement en revue les stratégies qui se sont révélées efficaces. Ce rapport, qui constitue à la fois un outil de sensibilisation et un document technique, contient en outre six grandes recommandations concernant les mesures que les pays peuvent prendre pour réduire le nombre des accidents de la route.

6. Dans sa résolution 58/289 intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », l'Assemblée générale, considérant que le système des Nations Unies devait appuyer les efforts consentis pour résoudre la crise mondiale de la sécurité routière, s'est félicitée que l'OMS et la Banque mondiale aient pris l'initiative de lancer le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation, où figurent un certain nombre de recommandations concernant les moyens d'assurer la sécurité routière. Elle a invité l'OMS, agissant en étroite coopération avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Elle a prié le Secrétaire général, lorsqu'il lui rendrait compte à sa soixantième session, de mettre à profit les compétences particulières des commissions régionales, ainsi que de l'OMS et de la Banque mondiale. Enfin, elle a insisté sur la nécessité de renforcer la coopération internationale pour la sécurité routière, compte tenu des besoins des pays en développement.

7. La résolution 59/289 a été présentée par l'Oman et coparrainée par plus de 50 États Membres. Au cours du débat auquel son adoption a donné lieu, plusieurs orateurs ont souligné qu'il était urgent d'agir au niveau mondial pour améliorer la sécurité routière et plaidé en faveur de l'adoption de mesures dont l'ONU appuierait l'application. Lors du Forum des parties prenantes organisé le lendemain, des représentants d'ONG, du secteur privé, des milieux universitaires et de certains gouvernements ont pu examiner ces questions de manière plus approfondie.

8. Le mois suivant, l'Assemblée mondiale de la santé a adopté la résolution WHA 57.10, dans laquelle elle acceptait l'invitation que l'Assemblée générale avait faite à l'OMS de faire office de coordonnateur des questions relatives à la sécurité routière. Dans sa résolution relative à la sécurité routière et à la santé, elle a également demandé aux États Membres de faire de la sécurité routière une question prioritaire en la considérant comme une question de santé publique et de prendre les dispositions voulues pour donner effet aux mesures réputées réduire sensiblement le nombre des accidents de la route.

9. Les manifestations organisées au début de 2004 ont suscité dans le monde un vigoureux élan en faveur de la sécurité routière. De nombreux gouvernements se sont déclarés favorables aux initiatives prises en la matière, un certain nombre d'ONG ont entrepris des activités dans ce domaine ou renforcé celles qu'elles menaient déjà, et les ressources financières allouées aux activités visant à réduire le nombre des accidents de la route ont augmenté. Au sein du système des Nations Unies, un certain nombre d'organismes ont tiré profit de cette dynamique pour mettre en chantier des programmes visant à réduire le nombre des accidents de la route ou pour accélérer la mise en œuvre des programmes existants.

II. Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

10. Conformément au mandat que l'Assemblée générale lui a confié l'an dernier en matière de coordination, l'OMS, en étroite collaboration avec la CEE et d'autres commissions régionales, a facilité la constitution d'un groupe composé d'organismes des Nations Unies et d'organisations internationales s'occupant de la sécurité routière, connu désormais sous le nom de Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. En mars 2005, ce groupe se composait de 11 entités des Nations Unies, dont le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), l'OMS, la Banque mondiale, le Programme alimentaire mondial et les cinq commissions régionales. Trente et une autres organisations internationales s'occupant de la sécurité routière, disposant d'une large gamme de compétences et d'une solide expérience, y sont également représentées. Le nombre et la diversité des organisations participantes (organismes publics, ONG, donateurs, établissements de recherche, organismes privés), dont les activités relèvent des secteurs des transports, de la santé et de la sécurité, attestent le large appui dont bénéficie ce travail collectif.

11. À ce jour, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière s'est réuni à deux reprises, le 1^{er} octobre 2004 au siège de l'OMS à Genève, et les 16 et 17 mars 2005 à l'Office des Nations Unies à Genève. Quarante-deux organisations se sont fait représenter à ces réunions¹ qui leur ont permis d'échanger des données d'expérience et des connaissances en matière de sécurité routière et de définir avec précision leur objectif et le cadre de leur collaboration. L'objectif du Groupe consiste à faciliter la coopération internationale (notamment au niveau régional) entre les organismes des Nations Unies et leurs partenaires internationaux, aux fins de l'application de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale et des recommandations figurant dans le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, et, par là même, à faciliter ainsi la mise en place des programmes de pays. Un certain nombre d'objectifs intermédiaires ont été également définis. Ils consistent à : évaluer la situation en matière de sécurité routière et les moyens dont les pays disposent actuellement pour l'améliorer; élaborer des directives et apporter l'appui nécessaire pour que les mesures prises soient efficaces; aider à renforcer les capacités nécessaires pour régler les questions relatives à la sécurité routière; faire prendre davantage conscience de la nécessité d'améliorer celle-ci et encourager la demande en ce sens; renforcer la coordination mondiale et régionale en matière de sécurité routière et

accroître la sûreté du parc automobile de l'ONU et des organismes des Nations Unies pour améliorer la sécurité des usagers de la route.

12. Au cours des deux réunions, le Groupe a également défini un certain nombre de produits particuliers propres à contribuer directement à la réalisation des objectifs susmentionnés (voir sect. III), ainsi que les responsabilités et les échéances à respecter concernant leur élaboration.

13. À la deuxième réunion (mars 2005), les participants ont entrepris de définir un cadre de coopération qui leur permettra d'exploiter collectivement leurs compétences respectives. Il a été également décidé de consacrer un très gros effort à certaines activités concernant le port du casque, les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool, le port de la ceinture de sécurité, l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et les modifications d'un bon rapport coût-efficacité à apporter à l'infrastructure routière.

III. Résultats obtenus par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

A. Collecte de données et recherche

14. En 2005, la commission mixte de recherche sur les transports constituée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la Conférence européenne des ministres des transports a lancé un ambitieux projet de recherche sur la sécurité routière dont la mise en œuvre a été confiée à un groupe de travail international composé de spécialistes de l'OCDE, de l'Union européenne et d'autres organisations internationales. Ce projet consistera essentiellement à : aider les hauts responsables concernés à décider des priorités en matière de sécurité routière; définir les étapes à franchir pour atteindre les objectifs nationaux en la matière; analyser le financement des mesures de sécurité routière et définir les problèmes d'affectation des ressources. Le projet doit également permettre, en fonction des résultats de recherches, de définir les moyens de réduire le nombre des morts de la route, de dégager les fonds nécessaires et de préciser comment répartir les ressources entre la prévention et la prise en charge des conséquences des accidents de la route.

15. L'OMS a constitué une base de données mondiale en ligne sur les textes de loi relatifs à la sécurité routière en s'appuyant sur les travaux approfondis entrepris par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE pour la région de l'Europe. Cette base de données fournit des informations sur les textes de loi traitant de facteurs jouant un rôle important dans la prévention des accidents de la route tels que les limitations de vitesse, les lois imposant le port de la ceinture de sécurité et du casque et l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, les taux d'alcoolémie autorisés, les consignes de sécurité relatives à l'allumage des feux de croisement le jour, les lois relatives à l'utilisation des téléphones portables, etc. Les recherches peuvent s'effectuer par région, par pays et par facteur de risque, un lien pouvant par ailleurs être établi avec d'autres documents informatifs ou législatifs consultables sur Internet. La base de données est intégrée dans le site de l'OMS et sera mise à jour périodiquement, grâce à des contributions d'organisations partenaires.

B. Appui technique

16. Les membres du Groupe pour la collaboration en matière de sécurité routière établissent actuellement à l'intention des pays une série de manuels pratiques qui indiqueront comment appliquer certaines des recommandations formulées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Ces manuels, qui se veulent aisément accessibles, indiqueront en particulier la marche à suivre, étape par étape, pour mener certaines opérations. Établi sous la direction de la Banque mondiale, de l'OMS, de l'organisation GlobalRoad Safety Partnership et de la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile, avec des apports des autres membres du Groupe, chacun de ces manuels sera présenté sous une forme standard et produit sous la responsabilité d'un seul organisme. À l'heure actuelle, six manuels sont prévus : quatre porteront sur les principaux facteurs de risque recensés dans le *Rapport mondial* (excès de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool, non-utilisation de la ceinture de sécurité et du casque, non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants), les deux autres devant traiter de la création d'un organisme chef de file pour la sécurité routière et chargés de coordonner la collecte de données sur la circulation routière et les accidents de la route. D'autres manuels pourront être établis ultérieurement.

17. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE révisé actuellement les résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière, qui s'inspirent des deux Conventions de Vienne de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière et des accords européens les complétant. Ces résolutions indiquent aux États Membres les mesures à prendre et les pratiques à suivre, en ce qui concerne notamment le code de la route, l'alcool au volant, la vitesse, la communication et l'éducation, la formation, l'infrastructure routière et l'inspection technique des véhicules, ainsi que les recommandations à formuler à l'intention de groupes cibles tels que les piétons, les personnes à mobilité restreinte, les cyclistes, les motocyclistes et les enfants. Les révisions en cours, dont l'application par les pays sera facultative, tiennent compte de la situation du plus grand nombre de pays possible afin que les résolutions soient applicables dans le monde entier. Dans le cadre de ces révisions, le Groupe de travail a élaboré des questionnaires portant sur des questions telles que le port obligatoire de la ceinture de sécurité, l'adoption de mesures propres à assurer la sûreté des motocyclistes et des cyclomotoristes et le contrôle du taux d'alcoolémie, qu'il distribuera à ses membres. Il les distribuera aussi, en collaboration avec l'OMS, aux commissions régionales autres que la CEE de manière que des données sur ces questions puissent être collectées et analysées à l'intention des pays ne faisant pas partie de la région de la CEE.

C. Sensibilisation et élaboration de politiques

18. La Commission économique pour l'Afrique (CEA), l'Union africaine et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne ont organisé de concert, les 4 et 5 avril 2005 et le 6 avril 2005, respectivement, une réunion d'experts africains et une réunion des ministres africains des transports qui portaient sur le rôle des transports dans la réalisation des OMD et ont mis en évidence l'importance de la sécurité routière à cet égard.

19. La Fédération européenne des victimes de la route et l'organisation caritative britannique RoadPeace, qui vient en aide aux victimes de la route, organisent actuellement une journée mondiale du souvenir à la mémoire des victimes de la route. RoadPeace avait déjà organisé une journée en 1993. Depuis 1994, une journée européenne du souvenir à la mémoire des victimes de la route est observée le troisième dimanche de novembre; elle donne lieu à des manifestations religieuses et séculières dans les pays participants. En 2004, la Journée mondiale à la mémoire des victimes de la route a été observée en Afrique du Sud, en Argentine, en Espagne, en France, en Grèce, au Luxembourg, au Portugal et au Royaume-Uni.

20. Comme suite au premier Forum des parties prenantes tenu à New York le lendemain de l'adoption de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale relative à la sécurité routière, le Groupe d'étude pour la survie et le développement de l'enfant a organisé, avec l'appui de plusieurs organisations membres du Comité directeur de la sécurité routière mondiale, une campagne très active de sensibilisation qui visait à mobiliser la classe politique et à rendre le public plus exigeant en matière de sécurité routière. Des activités de sensibilisation de cette nature sont considérées comme indispensables pour mobiliser les ressources dont les pays en développement ont besoin pour faire face à l'insécurité routière et appliquer les recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*.

21. Depuis 1990, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE a organisé à l'intention de ses 55 pays membres quatre Semaines de la sécurité routière qui visaient à modifier le comportement des usagers de la route afin de réduire le nombre et la gravité des accidents et de sauver des vies. À sa session de mars 2005, le Groupe de travail a décidé d'élargir à l'échelle mondiale la portée de la cinquième Semaine de la sécurité routière, d'organiser cette semaine en 2007 et de la cibler essentiellement sur les jeunes usagers de la route. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a approuvé cette proposition en mars 2005. La Semaine de la sécurité routière de 2007 devrait mobiliser tous les acteurs concernés dans les secteurs public et privé, au niveau des collectivités territoriales et des pays et au plan international. Les commissions régionales participeront activement à la campagne mondiale organisée à l'occasion de la Semaine de la sécurité routière et encourageront les pays de leur région à organiser des campagnes nationales de sécurité routière portant sur le thème choisi.

D. Financement

22. Malgré l'existence de mesures d'intervention peu coûteuses, la pénurie de ressources financières constitue un obstacle majeur à une nette amélioration de la sécurité routière. Outre les efforts déployés ces dernières années par quelques fondations et donateurs bilatéraux et multilatéraux, des initiatives prometteuses ont été prises. Il importe de signaler, toutefois, que le nombre de donateurs bilatéraux et multilatéraux ou de fondations privées qui financent des activités visant à accroître la sécurité routière demeure très insuffisant au regard des besoins actuels et futurs.

23. Relevant le défi lancé par les Nations Unies et l'Assemblée mondiale de la santé dans leurs résolutions pour aider les pays en développement dans le domaine de la sécurité routière, la Banque mondiale envisage de créer un fonds mondial pour la sécurité routière. Ce fonds servirait à financer des projets internationaux portant

sur la sécurité routière dans des domaines pour lesquels les ressources sont actuellement insuffisantes, notamment la coordination, la recherche et la mise au point d'outils et de produits, et à financer au niveau national des projets visant notamment le renforcement des capacités et l'élaboration de stratégies de sécurité routière. Tel qu'actuellement conçu, le fonds, dont la dotation serait, pour trois ans, de 5 millions de dollars, alimenterait deux filières de financement, l'une pour les activités mondiales et l'autre pour les activités nationales. Le fonds serait géré dans un premier temps par la Banque mondiale, avec le concours, à titre consultatif, de diverses organisations partenaires.

24. Fruit du partenariat de sept sociétés du secteur privé, le projet mondial de sécurité routière a été lancé en décembre 2004 à l'issue des travaux du Groupe sur la mobilité du Conseil mondial des entreprises pour le développement durable; il est financé et mis en œuvre par le Partenariat mondial pour la sécurité routière. Il s'agit d'un projet quinquennal d'un coût de 10 millions de dollars dont l'objet est de réduire le nombre des accidents mortels de la circulation dans plusieurs pays en développement grâce à de vastes campagnes pour la sécurité routière, à la formation de spécialistes de la sécurité routière et au financement de programmes pilotes.

E. Renforcement de la coopération entre les organisations partenaires

25. À la deuxième réunion du Groupe pour la collaboration en matière de sécurité routière, en mars 2005, il a été proposé que le Groupe définisse un cadre de coopération qui permettrait de sérier et de concrétiser les objectifs. Il a en outre été proposé que le Groupe fasse porter davantage son action sur des mesures ciblées. L'Assemblée générale ayant, dans sa résolution 58/289, fait référence au Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, il a été convenu que, dans un premier temps, le Groupe axerait ses efforts sur certains des moyens qui, selon le Rapport, permettraient de réduire sensiblement les risques, notamment des mesures encourageant l'usage de la ceinture de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants et le port du casque par les motocyclistes, des mesures de prévention des excès de vitesse et de la conduite en état d'ébriété, et des améliorations peu coûteuses de l'infrastructure routière.

26. Après la première réunion du Groupe pour la collaboration en matière de sécurité routière, un guide sur les activités et l'expérience des organisations participantes intitulé « The United Nations Road Safety Collaboration: a handbook of partner profiles » a été publié. Il décrit brièvement les activités des organisations représentées à la première réunion dans le domaine de la sécurité routière et indique les coordonnées des chargés de liaison. Ce point des activités menées en matière de sécurité routière à l'échelle mondiale devrait aider à identifier les lacunes de la coopération et les domaines dans lesquels elle pourrait être développée. Un plus grand nombre d'organisations étant appelées à assister aux prochaines réunions du Groupe, le guide sera régulièrement mis à jour. Il sera, espère-t-on, utile à ceux qui travaillent ou comptent travailler à l'amélioration de la sécurité routière.

27. En marge des réunions du Groupe, des groupes spécialisés ont examiné diverses questions de sécurité routière. Il est à noter qu'à la réunion de mars, les délégations intéressées ont rencontré des représentants des commissions régionales pour l'Afrique, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Asie occidentale et l'Europe,

afin d'examiner comment les organismes partenaires pourraient mieux aider ces commissions, dont certaines, eu égard à leurs moyens financiers très limités, ont du mal à maintenir à leur programme des activités visant la sécurité routière. La Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale a saisi cette occasion pour solliciter une assistance technique afin de pouvoir accueillir en 2005 une réunion régionale sur la sécurité routière à laquelle devraient participer 13 de ses membres. La rencontre a également permis aux commissions régionales de mobiliser des concours pour leurs activités futures dans le domaine de la sécurité routière. C'est ainsi que la Commission économique pour l'Afrique prévoit de procéder à une étude sur les pratiques optimales en matière de sécurité routière avec le concours des ministres africains des transports et en collaboration avec l'Union africaine et la Banque africaine de développement.

IV. Conclusions et recommandations

28. **Le problème de la sécurité routière qui affecte la santé publique et le développement reste un problème négligé alors pourtant qu'il se pose avec de plus en plus d'acuité. Jusqu'à présent, il n'a pas suffisamment retenu l'attention, et les ressources consacrées à le résoudre n'ont pas été à la mesure de son ampleur. Alors que plusieurs pays s'apprêtent à effectuer d'importants investissements dans le domaine des transports, il importe d'examiner soigneusement les coûts-avantages des différents modes de transport, en accordant l'attention voulue aux questions de sécurité.**

29. Néanmoins, au cours de l'année écoulée, l'idée qu'il faut traiter les accidents de la route comme un problème de santé publique s'est imposée de plus en plus, et ce dans le monde entier. Cette prise de conscience s'est accompagnée d'une vague sans précédent d'initiatives concrètes, tant internationales que nationales, visant à améliorer la sécurité routière. La Journée mondiale de la santé de 2004, la publication du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, l'adoption de deux résolutions sur la sécurité routière et les activités qui ont suivi durant l'année écoulée témoignent de cette prise de conscience et de l'engagement de plus en plus résolu qu'elle suscite.

30. De nombreux organismes des Nations Unies ont mis à profit cette dynamique pour lancer de nouvelles activités en matière de sécurité routière ou appeler l'attention sur leurs activités actuelles. Les commissions régionales ont accéléré ou étendu leurs activités en matière de sécurité routière tandis que d'autres organismes, tels le HCR, conscients que les accidents de la route constituent un grave problème pour leur personnel, ont résolu de traiter ce problème sous l'angle de la santé et de la sécurité. Les organisations internationales ont également manifesté une volonté renouvelée de participer à des initiatives conjointes, comme en témoigne le succès des réunions du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

31. En dépit des progrès de l'action collective menée pour la sécurité routière au sein et en dehors du système des Nations Unies, beaucoup reste encore à faire. Dans les pays où la sécurité routière figure en bonne place dans le programme d'action des pouvoirs publics, il importe que les efforts se poursuivent. Dans les pays où elle continue à susciter peu d'intérêt, la

communauté internationale doit encourager les efforts visant à réduire la fréquence des accidents de la circulation et à sensibiliser les pouvoirs publics à la nécessité d'intégrer la sécurité routière dans leur politique des transports et leur politique de santé publique.

32. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière réunit diverses organisations, mais complémentaires, animées du même souci de réduire la fréquence des accidents de la route. Cette coopération, appelée à s'intensifier, devrait réduire les chevauchements d'activités et maximiser l'efficacité des mesures prises. La définition d'objectifs et de stratégies permet des avancées concrètes sur la voie tracée par le Groupe.

33. En permettant à des entités qui n'ont pas été très actives dans le domaine de la sécurité routière de prendre part à une concertation mondiale sur le sujet, le Groupe a notamment pu mettre en évidence de nouvelles possibilités d'action tirant partie de la diversité des compétences et ressources des organisations participantes.

34. La mobilisation des ressources reste problématique pour de nombreuses organisations qui s'occupent de sécurité routière aux niveaux mondial et national; les moyens financiers consacrés à la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation restent très insuffisants. En outre, la planification financière à long terme à laquelle sont astreints certains organismes, notamment les commissions régionales, fait qu'il leur est difficile d'ajouter à leur programme de nouvelles activités concernant la sécurité routière.

35. Le travail de coordination entrepris par le Groupe en matière de sécurité routière a rapidement dépassé le cadre du système des Nations Unies et intéresse maintenant 42 organisations. Ce travail est considérable et nécessite l'investissement de ressources humaines et financières adéquates. L'Assemblée générale n'ayant pas prévu le financement des activités de coordination qu'elle a confiées à l'OMS, celle-ci a dû trouver des bailleurs de fonds. Les organisations partenaires sont très reconnaissantes à la Fondation pour l'automobile et la Société de la Fédération internationale de l'automobile, à l'Agence nationale pour la sécurité routière (Pays-Bas), à la société Michelin et à l'Agence suédoise de coopération pour le développement international pour l'assistance et le soutien constants qu'elles leur ont apportés durant la première année du processus de coordination. Il reste toutefois à assurer le financement des nouvelles réunions et des activités élargies prévues pour les prochaines années. Il est indispensable également de mobiliser des ressources pour les commissions régionales afin qu'elles puissent continuer de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière dans leur région.

36. Il est prévu que des réunions analogues aux deux déjà organisées par l'OMS auront lieu deux fois par an. La prochaine aura lieu au Royaume-Uni en novembre 2005. Entre les réunions, l'OMS entend faciliter la communication en diffusant des communiqués d'information pour tenir les participants au fait des initiatives prises en matière de sécurité routière et en entretenant des contacts réguliers avec les organisations participantes. Celles-ci sont pour leur part résolues à intensifier leur collaboration et à la concrétiser dans le cadre de projets.

37. Compte tenu de ce qui précède, il est recommandé à l'Assemblée générale :

a) De réaffirmer son engagement en faveur du règlement de la crise de la sécurité routière dans le monde;

b) De réaffirmer qu'elle souhaite que l'OMS joue le rôle de coordonnateur des activités du système des Nations Unies en matière de sécurité routière, en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, d'encourager les États Membres à soutenir l'action menée pour améliorer la sécurité routière, et de les inviter à faciliter la mobilisation des apports financiers, de l'appui politique et des concours techniques nécessaires;

c) De saluer et d'encourager les initiatives déjà prises ou prévues en matière de sécurité routière par les organismes compétents des Nations Unies et leurs partenaires internationaux;

d) D'engager les États Membres à élaborer des programmes de travail en matière de sécurité routière, en signalant que ces programmes devraient être considérés par les gouvernements comme des investissements rentables;

e) D'encourager les États Membres à faire figurer la sécurité routière dans leurs projets visant à réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement;

f) D'encourager les États Membres à accorder une attention particulière aux facteurs de risque tels que la non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, la non-utilisation des casques, la conduite sous l'influence de l'alcool, les excès de vitesse, ainsi qu'à l'adoption et à l'application de textes législatifs visant à améliorer l'infrastructure routière, au lancement de campagnes de sensibilisation et à la mise au point de méthodes appropriées de suivi et d'évaluation des projets concernant la sécurité routière;

g) D'encourager les États Membres à continuer de se servir du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* comme cadre de leur action en matière de sécurité routière, et à poursuivre l'application des recommandations qui y figurent, notamment celles visant la création d'un organisme chef de file en matière de sécurité routière et l'élaboration de plans d'action nationaux pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation;

h) D'encourager les États Membres à devenir partie aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, et à harmoniser leur législation avec ces conventions pour mieux assurer la sécurité routière au niveau national;

i) D'inviter les États Membres et la communauté internationale à donner leur caution à la Journée mondiale du souvenir organisée à la mémoire des victimes des accidents de la route. Ce geste envers les victimes et leurs proches était propre à stimuler l'intérêt des médias et à encourager les gouvernements à prendre les mesures voulues face au problème de la sécurité routière;

j) D'engager les États Membres et la communauté internationale à prêter leur appui à la Semaine de la sécurité routière dans le monde prévue pour 2007 et à y participer activement;

k) De demander au Secrétaire général de lui soumettre un rapport sur la question à sa soixante-deuxième session.

Notes

- ¹ Administration suédoise des transports routiers, Agence suédoise pour le développement international, Association des constructeurs européens d'automobiles, Association des Nations de l'Asie du Sud-Est, Association for Safe International Road Travel, Association mondiale de la route, Banque asiatique de développement, Banque mondiale, Bone and Joint Decade, Centers for Disease Control and Prevention of the United States Department of Health and Human Services, Commission économique pour l'Afrique, Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, Commission économique pour l'Europe, Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Commission européenne, Fédération européenne des victimes de la route, Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant Rouge, Fleet Forum, Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile, Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), Groupe d'étude pour la survie et le développement de l'enfant, Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, International Road Federation, Institute of Transport Economics, Laser Europe (L'Action de sécurité routière), Ministère des affaires étrangères et Mission permanente de l'Oman auprès de l'ONU, Mission permanente de la France auprès de l'ONU, Service du Ministère néerlandais des transports chargé de la sécurité autoroutière, Organisation internationale des constructeurs automobiles, Organisation mondiale de la santé, Organisation de coopération et de développement économiques/Conférence européenne des ministres des transports, ONU-Habitat, Partenariat mondial pour la sécurité routière, Prévention routière internationale, Pacte mondial, RoadPeace, Transport Canada : Road Safety and Motor Vehicle Directorate, Transport Research Laboratory, Union internationale des transports routiers.