



Assemblée générale

Distr. générale
7 août 2009
Français
Original : anglais

Soixante-quatrième session

Point 48 de l'ordre du jour provisoire*

Crise de la sécurité routière mondiale

Améliorer la sécurité routière mondiale

Rapport du Secrétaire général

Le Secrétaire général par la présente transmet le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, préparée par l'Organisation mondiale de la santé en consultation avec les commissions régionales et autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.



Rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, préparé par l'Organisation mondiale de la santé en consultation avec les commissions régionales et autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

Résumé

Le présent rapport préparé par l'Organisation mondiale de la santé en consultation avec les commissions régionales et autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière fournit l'état d'avancement de l'application des recommandations qui figurent dans les résolutions 58/289, 60/5 et 62/244 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Il décrit les activités en cours ainsi qu'une série de faits nouveaux relatifs à la sécurité routière mondiale qui ont eu lieu au cours des deux dernières années, en indiquant que les efforts de sensibilisation déployés de concert ont eu un impact significatif. L'augmentation des projets menés en coopération pour mettre en œuvre les mesures de sécurité ainsi qu'un grand nombre de décisions de sécurité routière qui ont été prises sur le plan local national et international indiquent que les gouvernements et autres parties concernées reconnaissent de plus en plus que l'action pour améliorer la sécurité routière est urgente. Le rapport note toutefois que les traumatismes provoqués par les accidents de la route menacent les gains réalisés sur le plan de la santé et du développement à travers le monde. Une vision ambitieuse de la sécurité routière et un financement qui lui corresponde sont nécessaires pour répondre de façon efficace à la crise mondiale. Le rapport se termine sur un certain nombre de recommandations qui pourraient être examinées par l'Assemblée générale pour faciliter à la fois l'appui international à la sécurité routière et la mise en œuvre d'interventions efficaces qui ont fait leur preuve pour améliorer la sécurité routière sur le plan national.

Table des matières

| | | |
|------|---|----|
| I. | Introduction | 4 |
| II. | Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière | 6 |
| III. | Travail du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière | 6 |
| A. | Appui technique..... | 6 |
| B. | Développement de politique | 8 |
| C. | Sensibilisation | 8 |
| D. | Réunions régionales..... | 11 |
| E. | Recherche et collecte des données | 13 |
| F. | Conférence ministérielle sur la sécurité routière | 14 |
| G. | Rapport sur le statut mondial de la sécurité routière | 14 |
| H. | Appui financier..... | 15 |
| IV. | Conclusions et recommandations | 16 |

I. Introduction

1. Les traumatismes occasionnés par le trafic routier constituent un problème majeur de santé publique et sont l'une des causes principales des décès et des infirmités dans le monde. Chaque année, environ 1,3 millions de personnes meurent et entre 20 et 50 millions sont blessées dans des accidents de la route. Plus de 90 pour cent de ces décès affectent les pays à revenus faibles ou intermédiaires et qui ont moins de la moitié des véhicules du monde. Les traumatismes résultant d'accidents de la route sont les trois causes principales des décès des personnes âgées de 5 à 44 ans.

2. Les blessures occasionnées par les accidents de la route risquent de ralentir les progrès accomplis en matière de développement économique et humain. Il a été estimé que les pertes mondiales résultant des accidents de la route se chiffrent à 18 milliards de dollars et coûtent aux gouvernements entre 1 et 3 pour cent de leur PNB. Pour certains pays à revenus faibles ou intermédiaires, la perte dépasse la somme totale du montant de l'aide au développement qu'ils reçoivent. Les accidents de la route constituent une charge importante pour l'économie des pays à cause de leur conséquence directe sur les services de santé, les services de rééducation ainsi que par leurs coûts directs. Ils peuvent également exercer une tension considérable sur les familles touchées – qui doivent faire face aux coûts médicaux et de rééducation, les frais funéraires en plus du manque à gagner représenté par la perte des revenus de la victime, en plus du stress émotionnel.

3. Les pertes économiques, sociales et de santé qui résultent des accidents de la route ne sont pas inévitables. Il existe des preuves patentes que les accidents du trafic routier peuvent être évités. L'expérience tirée des événements dans le monde a montré que la création d'une institution responsable financée de manière appropriée sur la sécurité routière et l'évaluation correcte de la situation des pays en ce qui concerne cette sécurité sont des mesures importantes qui peuvent être prises pour résoudre de manière efficace le problème des accidents de la route. Un certain nombre de facteurs ont été identifiés comme des éléments aggravants des risques d'accidents de la route, notamment la vitesse inappropriée et excessive, l'ivresse au volant, la non utilisation de la ceinture de sécurité et un contrôle laxiste des enfants, l'utilisation de deux roues ou de véhicules qui ont été conçus de manière inappropriée ou encore parce que les routes ne sont pas bien entretenues ou que les véhicules sont vieux, mal entretenus ou ne disposent pas de pièces essentielles pour renforcer la sécurité. Lorsque des mesures ou d'autres décisions sont prises pour répondre à ces risques, on constate une baisse notable des accidents de la route dans plusieurs pays. La fourniture de services de soins d'urgence est également importante pour réduire les effets négatifs des accidents de la route.

4. Au cours des quatre dernières décennies, plusieurs initiatives de sécurité routière régionale et mondiale ont été mises en œuvre. Lors de la Journée mondiale de la santé de 2004, la publication par l'Organisation mondiale de la santé et par la Banque mondiale du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes provoqués par les accidents de la route* a aidé à catalyser les actions. Le rapport souligne le rôle de plusieurs secteurs dans la prévention des accidents de la route et décrit les concepts fondamentaux pour la prévention des accidents de la route, réduire la magnitude et l'impact des traumatismes, les facteurs de risques les plus déterminants et les stratégies efficaces d'intervention. En tant que tel, le rapport sert

à la fois d'outil de sensibilisation et de document technique qui contient six recommandations majeures sur ce que devraient faire les pays pour trouver une solution au problème des accidents de la route.

5. A la suite de la publication du *Rapport mondial* en avril 2004, les Nations Unies ont adopté la résolution 58/289 parrainée par Oman intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale » qui reconnaît la nécessité pour les Nations Unies d'appuyer les efforts pour répondre à la crise de la sécurité routière mondiale. Dans la résolution, l'Assemblée générale invite l'OMS, travaillant en coopération étroite avec les commissions régionales, à agir en tant que coordinateur des questions de sécurité routière dans le système des Nations Unies. Elle souligne également la nécessité de renforcer davantage la coopération internationale, en tenant compte des besoins des pays en développement pour répondre aux questions de sécurité routière.

6. En mai 2004, l'Assemblée mondiale de la santé a adopté la résolution WHA 57.10 dans laquelle elle a accepté l'invitation de l'Assemblée générale qui a demandé à l'OMS d'être le coordonnateur pour les questions relatives à la sécurité routière. Dans la résolution sur la sécurité routière et la santé les États membres sont priés d'accorder la priorité à la sécurité routière en tant que question de santé publique et de mettre en œuvre des mesures considérées comme efficaces pour réduire les catastrophes routières.

7. En octobre 2005, l'Assemblée générale a adopté la résolution 60/5 dans laquelle elle souligne l'importance pour les États membres d'accorder une attention croissante à la prévention des accidents de la route. Dans cette résolution, l'Assemblée a invité les commissions régionales et l'OMS à organiser conjointement la première Semaine de la sécurité routière mondiale et invité les États membres et la communauté internationale à faire du troisième dimanche de novembre de chaque année, la Journée mondiale du souvenir des victimes du trafic routier.

8. Le 31 mars 2008, l'Assemblée générale a adopté la résolution A/62/244 intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale » la troisième grande résolution dans laquelle elle réaffirme l'importance des questions de sécurité routière et la nécessité du renforcement de la coopération internationale et du partage des connaissances dans à cet effet et d'accroître l'appui financier en tenant compte des besoins des pays en développement. Dans la résolution, l'Assemblée générale se félicite également de l'offre de la Fédération de Russie d'accueillir la première conférence générale de haut niveau (ministérielle) sur la sécurité routière en 2009. Elle demande au Secrétaire général de lui présenter à sa soixante-quatrième session un rapport sur les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

9. Les États membres ont pris un très grand nombre de mesures pour renforcer la législation, améliorer le recueil des données et développer des stratégies et des programmes sur la sécurité routière locale. Ces initiatives sont trop nombreuses pour les citer en détail dans ce rapport ; toutefois, certaines d'entre elles ont été décrites dans le *Rapport global sur la situation en matière de sécurité routière* récemment publié (voir ci-dessous). Le rapport porte notamment sur les efforts de sécurité routière sur les plans international et régional.

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

10. Conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale, l'OMS a travaillé étroitement au cours des cinq dernières années avec les commissions régionales pour coordonner les travaux avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (désigné ci-après par « la Collaboration »), un groupe comprenant des organisations internationales et les Nations Unies chargé d'améliorer la sécurité routière. En juin 2009, le Groupe comprenait 12 organisations du système des Nations Unies, y compris l'OMS, la Banque mondiale, les cinq commissions régionales, le PNUD, ONU Habitat, le HCR, le Programme alimentaire mondial et l'UNICEF. Environ 50 autres institutions qui travaillent sur la sécurité routière régionale et internationale avec un large éventail de compétence et d'expérience étaient également représentées. Le nombre et la catégorie des secteurs représentés par les organisations participantes (gouvernements, organisations non gouvernementales, donateurs, instituts de recherche et le secteur privé) du transport aux secteurs de la santé et de la sécurité, attestent du large appui dont a bénéficié cet effort de collaboration.

11. A cette date, à l'occasion de rencontres biennuelles, Collaboration s'est réunie une dizaine de fois. Les réunions ont eu lieu, autant que possible, au siège de l'OMS à Genève ou à l'un des sièges des commissions régionales. Les membres de la Collaboration partagent la vision commune selon laquelle les décès et les blessures ne devraient pas être le prix à payer pour se déplacer. Le but de Collaboration qui s'est précisé grâce au consensus mutuel des participants, est de faciliter la coopération internationale et de renforcer la coordination mondiale et régionale entre les institutions des Nations Unies et d'autres partenaires internationaux pour mettre en œuvre les résolutions 58/289 et 62/244 ainsi que les recommandations qui figurent dans le Rapport mondial sur les traumatismes dus aux accidents de la route et d'appuyer en conséquence les programmes de pays.

12. Un certain nombre d'objectifs qui devraient permettre d'arriver au but ont été identifiés, notamment l'appui aux évaluations de la situation de la sécurité routière et les installations dont disposent les pays pour faire face à ce problème ; le développement des directives et les appuis en vue d'interventions efficaces ; la connaissance de bonnes pratiques, la mise à disposition de capacités de développement sur les questions de la sécurité routière et l'amélioration de la sécurité des parcs de véhicules des Nations Unies pour tous les usagers de la route. Les mandats de Collaboration ont été approuvés lors de sa 9^e réunion en novembre 2008 à Genève.

III. Travail du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

A. Appui technique

13. La Collaboration, par l'intermédiaire d'un consortium de quatre partenaires (Fondation FIA, Partenariat pour la sécurité routière mondiale, Banque mondiale et Organisation mondiale de la santé) a continué à développer la série de manuels qui fournissent des directives sur la manière de mettre en œuvre de bonnes pratiques de

sécurité routière, telles qu'elles sont identifiées dans le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes provoqués par les accidents de la route. En plus des premiers manuels, *Helmets: a road safety manual for decision-makers* (2006) et *Drinking and driving* (2007), Collaboration a publié le troisième et quatrième manuel de la série : *Speed management* (2008) et *Seat-belts and child restraints* (2009)¹. Un manuel sur le système des données pour (la sécurité routière est à l'étape finale de son élaboration et devrait être prêt à être publié à la fin de 2009, de même que des produits relatifs à la sécurité des parcs automobiles et des infrastructures pour de meilleures routes.

14. Plusieurs membres de Collaboration fournissent un appui technique aux pays en vue de la mise en œuvre de manuels de bonne pratique. Les manuels sont utilisés de manière stratégique et pratique pour appuyer des actions ciblées qui visent à réduire les accidents de la route et les traumatismes sérieux, notamment dans les pays à revenus faibles et intermédiaires, y compris le Bénin, le Brésil, le Cambodge, l'Indonésie, le Mexique, la Fédération russe, la Thaïlande et le Vietnam. Deux exemples évidents du passage de la théorie à la pratique par l'utilisation des manuels sont fournis par le Cambodge et le Vietnam. Au Cambodge, la Commission nationale de la sécurité routière et les principales parties concernées associées ont utilisé *Helmets* (2006) pour diriger le processus de mise au point d'un casque standard et la législation associée pour en exiger le port afin de réduire le nombre des traumatismes graves et des décès des motocyclistes. Au Vietnam, un atelier avec plus de 200 participants du gouvernement, de la société civile et des affaires s'est tenu pour mettre au point un programme de pays basé sur les preuves scientifiques offertes par le manuel *Ivresse au volant* (2007). La première mesure au Vietnam a été d'amender la législation sur l'ivresse au volant, en établissant en appliquant le test sur le degré de concentration d'alcool dans le sang pour les automobilistes et les motocyclistes.

15. Plusieurs partenaires ont commencé à fournir une assistance technique pour le recueil de données sur la sécurité routière et le développement des systèmes de données. En juillet 2009, l'Administration nationale pour la sécurité du trafic sur les autoroutes des États-Unis a accueilli un colloque sur les systèmes de données de la sécurité routière internationale qui a réuni des délégations multisectorielles des pays à revenus faibles et intermédiaires. L'atelier était basé sur un projet de manuel de bonne pratique des systèmes de données et était organisé conjointement avec l'OMS, le Centre des États-Unis pour la prévention et le contrôle des maladies et le Partenariat mondial pour la sécurité routière.

16. Le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale appuie un portefeuille diversifié de construction des capacités, de fourniture de programmes, de sécurité des infrastructures, de recherche et de développement, de promotion et de formation et d'activités de groupes de travail et dirige des opérations dans plus de 25 pays qui relient les examens de la capacité de gestion de la sécurité routière parrainée par le Fonds et les programmes d'évaluation aux opérations d'investissement de pays.

Le Fonds appuie également le développement de méthodes de données normalisées pour mesurer le nombre de décès et de traumatismes grâce aux travaux qu'il mène

¹ Tous les manuels sont disponibles pour téléchargement gratuit sur le site FIA : Fédération internationale de l'automobile <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en>

avec l'équipe de la Charge mondiale de la morbidité. Elle appuie également la création de l'organisation internationale de la police routière Road Pol, le réseau global de la police du trafic routier qui est dirigé le Groupe consultatif de l'application de la loi qui réunit des professionnels de haut rang de la police internationale. Le Fonds a signé un mémorandum d'accord avec le Programme international d'évaluation routière et appuie les opérations qui visent à développer et à mettre en œuvre des méthodologies d'évaluation et à recommander des investissements de qualité, abordable et à revenus élevés. Le Fonds a également des mémorandums d'accord avec la Fédération internationale routière pour développer et mettre en œuvre des modules de formation dans le domaine du trafic routier, les données de la sécurité du transport international et du Groupe d'analyse afin de faciliter des partenariats entre des experts du groupe de pays et leurs homologues professionnels dans les pays à revenus faibles et intermédiaires.

B. Développement de politique

17. Le Groupe de travail sur la sécurité du trafic routier de la Commission économique pour l'Europe a terminé et publié des versions mises à jour des résolutions consolidées sur le trafic routier et sur les signalisations routières. Dans ces résolutions sont prévues les meilleures pratiques pour la sécurité routière qui devront remplacer les conventions sur les signalisations routières de 1968 et les accords européens de 1971. Ces résolutions sont des outils de référence qui proposent des directives à mettre en œuvre par des pays sur une base volontaire, d'une part pour améliorer la sécurité routière et d'autre part pour rendre possible une plus grande harmonisation des règles sur le plan international. On espère que les gouvernements mettront en œuvre de façon extensive les recommandations qui y figurent. Le Forum mondial pour l'harmonisation des règles relatives aux véhicules a également adopté les nouveaux règlements généraux de la Commission économique pour l'Europe sur un certain nombre d'éléments pour améliorer la sécurité des véhicules et des cyclomoteurs dans le monde entier.

C. Sensibilisation

18. Depuis l'adoption de la résolution 60/5 instituant la Journée mondiale du souvenir pour les victimes du trafic routier, la commémoration de ce jour s'est étendue à un nombre croissant de pays de chaque continent. Cette journée du souvenir est devenue un outil important des efforts pour réduire les accidents de la route. Elle offre l'occasion d'attirer l'attention sur l'étendue des dégâts émotionnels et économiques causés par les accidents de la route et permet de prendre en compte la souffrance des victimes ainsi que le travail d'appui et les secours. En 2008, des manifestations de souvenir ont eu lieu dans les pays suivants : Ouganda, Nigeria, Afrique du sud, Inde, Japon, Australie, Brunei, les Philippines, Canada, États-Unis, Brésil, Mexique, Argentine ainsi que dans presque tous les pays d'Europe. Un site à cet effet a été lancé afin de mieux faire connaître la Journée et de rapprocher les pays par le partage de buts communs et du souvenir des personnes tuées ou blessées dans les accidents.

19. En novembre 2007, l'OMS a organisé une réunion intitulée « Secteur privé et sécurité routière » au Michelin Challenge Bibendum de Shanghai, en Chine. À cette occasion 25 représentants de sociétés multinationales ont essayé d'identifier la

« valeur ajoutée » du secteur privé et d'accroître son implication dans la sécurité routière ; de partager des informations sur la façon dont les sociétés du secteur privé peuvent améliorer la sécurité sur les routes pour leurs employés et entrepreneurs ; de discuter la façon dont les sociétés du secteur privé peuvent appuyer les initiatives nationales et internationales de sécurité routière ; et d'explorer les autres mesures qui peuvent être prises par la communauté internationale pour augmenter la prise de conscience des efforts relatifs à la sécurité routière par les sociétés privées. Des réunions de suivi ont ensuite eu lieu à Budapest en novembre 2008, sous les auspices de Johnson & Johnson, où la Collaboration pour la sécurité du secteur privé a été formellement créée, et à Paris en mai 2009, sous les auspices de Michelin. Les trois objectifs principaux du réseau sont : 1) améliorer les pratiques d'affaires afin de renforcer la sécurité du personnel, de leurs familles et d'autres usagers de la route, 2) donner une voix collective au secteur privé afin qu'il puisse travailler le Groupe de l'ONU pour la collaboration en matière de sécurité routière, et 3) appuyer les actions collectives qui renforceront de manière générale la sécurité routière mondiale.

20. Une conférence sur les infrastructures routières fiables organisée sous les auspices de la Commission pour la sécurité s'est tenue au siège de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement à Londres le 4 juillet 2008 sous les auspices du président de la Banque. La conférence a réuni les représentants de la Banque mondiale, de la Banque africaine de développement, de la Banque de développement de l'Asie, de Banque interaméricaine pour le développement, de la Banque européenne d'investissement, de la commission européenne et des pays donateurs les plus importants pour discuter de l'harmonisation des procédures de sécurité routière lors de la construction des routes et de l'amélioration des projets, dans la ligne des recommandations de la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide. Un nouveau groupe de travail sur la sécurité de l'infrastructure routière réunissant ces importants participants dans l'aide au développement de l'infrastructure routière a été créé par le Fonds mondial de la sécurité routière de la Banque mondiale pour trouver les moyens d'harmoniser une approche systématique et coordonnée à la qualité afin d'assurer la sécurité des investissements de l'infrastructure routière dans toutes les institutions financières internationales participantes. Le groupe de travail a procédé depuis lors à une enquête sur les pratiques de sécurité des infrastructures de ses membres et est en train de chercher un consensus sur le partage de bonnes pratiques en vue d'opérations futures d'investissement d'infrastructure.

21. La Commission pour la sécurité routière mondiale s'est réunie à Saint-Petersbourg en septembre 2008 à l'invitation du gouvernement de la Fédération de Russie et a examiné un rapport intérimaire sur le travail de la commission et de sa campagne intitulée Avoir des routes sûres de 2006 en notant particulièrement l'adoption avec succès de sa proposition de réunir pour la première fois au niveau ministériel sur la sécurité routière mondiale. La commission a également approuvé une nouvelle recommandation demandant aux Nations Unies d'approuver une Décennie d'action pour la sécurité routière d'ici à 2020.

22. En décembre 2008, l'OMS et l'UNICEF ont lancé le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant. Le rapport fournit une évaluation complète des blessures non intentionnelles aux enfants et les moyens de les prévenir. Il souligne en particulier l'importance de la sécurité routière pour les enfants. Les conclusions du rapport indiquent que les traumatismes provoqués par

les accidents de la route sont les causes principales des décès des jeunes de dix à dix-neuf ans, de blessures non fatales et des handicaps infantiles. Le rapport conclut que si des mesures de prévention sont prises dans le monde entier, au minimum 1000 vies d'enfants pourraient être sauvées chaque année. Le lancement mondial du rapport s'est fait sous l'égide du gouvernement du Vietnam.

23. En février 2009, la première Conférence internationale sur la sécurité routière au travail a eu lieu à Washington. Plus de 200 personnes ont participé à cette réunion qui était organisée par l'Institut national pour la santé et la sécurité professionnelle, des centres pour le contrôle et la prévention des maladies des maladies et coparrainée par l'OMS, l'Organisation panaméricaine de la santé, le Conseil national de la sécurité, le Département d'État des États-Unis et le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale. Des sessions en groupe restreint ont couvert un éventail de sujets y compris des politiques visant à assurer la sécurité des parcs automobiles, des stratégies de gestion des risques, et la sécurité routière professionnelle dans les marchés émergents. Cette conférence a clairement démontré que les traumatismes provoqués par les accidents de la route constituent une question importante de sécurité professionnelle et qu'ils sont un élément clé du problème général de la sécurité routière. Les moyens à mettre en œuvre pour répondre efficacement à ce problème sont donnés à la fois par les gouvernements et les sociétés privées. Les organisateurs de la conférence espèrent pouvoir réunir une autre conférence internationale dans deux ou trois ans et planifient déjà des réunions régionales qui s'attaqueront aux priorités et aux défis locaux.

24. A la suite de l'Assemblée mondiale de la Jeunesse qui s'est tenue en avril 2007, 75 jeunes délégués ont constitué un réseau mondial de la jeunesse dont l'objectif était de créer une organisation non gouvernementale de nature internationale dirigée orientée vers les jeunes. Des progrès significatifs ont été accomplis pour structurer cette organisation. Un groupe de travail de jeunes défenseurs de la sécurité routière s'est réuni en mars 2009 pour définir la mission, les objectifs et les activités possibles de celle-ci. L'ONG sera lancée en 2010 et concentrera son attention sur trois piliers stratégiques : sensibilisation, connections, partage et construction des capacités. Les étapes suivantes seront l'élargissement du réseau de la jeunesse, l'élaboration des structures organisationnelles et le développement d'une stratégie de collecte des fonds.

25. Le 5 mai 2009, à Rome, Lord Robertson, Président de la Commission pour la sécurité routière mondiale a publié le rapport « *Make roads safe : A decade of action for road safety* ». Le rapport propose dans la prévision des décès causés par les accidents de la route, un objectif global de réduction de 50% d'ici 2020. Il estime que la réalisation de cet objectif permettrait de sauver 5 millions de vies et de prévenir 50 millions de traumatismes graves pendant la décennie. Pour appuyer cet objectif, la Commission a recommandé que la communauté internationale finance pendant 10 ans au montant de 300 millions de dollars un plan d'action catalytique pour construire des capacités nationales et internationales dans le domaine de la prévention des accidents de la route. La campagne intitulée « Rendre les routes sûres » s'est mobilisée pour soutenir la « Décennie d'action » proposée. Plusieurs personnalités internationales ont endossé cette proposition dont : le Président Arias du Costa Rica, la Présidente Arroyo des Philippines et le Président Kikwete de la République unie de Tanzanie; l'ancien Président des États-Unis, Bill Clinton, l'Archevêque Desmond Tutu; le Président de la Banque mondiale, Robert Zoellick et le Directeur exécutif du PNUE, Achim Steiner. Un des éléments de cette

campagne de sensibilisation est un nouveau documentaire sur la sécurité routière globale : « Turning Point » auquel a participé l'actrice et l'ambassadrice pour la sécurité routière, Michelle Yeoh, qui a été diffusé dans le monde entier par BBC News Channel en mai 2009 et largement distribué aux organisations préoccupées par la sécurité routière et aux décideurs politiques.

26. En mai 2009, l'OMS a accueilli Bruxelles une réunion mondiale d'ONG acquises à la défense de la sécurité routière et des victimes de la route. 70 organisations de 40 pays y ont participé. Les objectifs de cette réunion étaient de susciter une plus grande compréhension des besoins et des compétences en matière de sécurité routière et pour les victimes de la route ; de partager les connaissances, les expériences et les approches pour promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes des accidents de la route et pour identifier les occasions d'établir une plus grande collaboration entre ces ONG et d'autres organisations. Les participants ont partagé leur stratégie pour mobiliser les décideurs politiques, communiquer les messages et améliorer les services aux victimes et à leurs familles. Ils ont discuté de la création d'un réseau mondial d'ONG et rédigé une déclaration qui sera présentée à la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en novembre 2009.

D. Réunions régionales

27. A la suite de la déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (novembre 2006) une série de réunions d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière a été organisée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) en 2008 et en 2009. Les réunions des groupes d'experts ont fixé au niveau national et régional des objectifs qui, s'ils sont atteints, permettraient de sauver 600 000 vies d'ici 2015. Les pays de la région d'Asie font face à des défis similaires en ce qui concerne les traumatismes provoqués par les accidents de la route et un réseau solide de spécialistes et d'experts de la sécurité routière est en train d'être construit dans la région d'Asie pour y faire face. Chaque année, le Partenariat global pour la sécurité routière organise un séminaire sur la sécurité routière dans un pays hôte qui facilite entre les pays de la région le partage et la diffusion des informations sur les progrès et les résultats des projets et programmes de sécurité routière. À Kuala Lumpur, plus de 230 personnes de la région de l'Asie, y compris des représentants de la Chine et de l'Inde ont pris part au séminaire de 2008. Les déclarations ont largement porté sur les manuels de bonne pratique. En plus du partage des informations à propos des interventions, le séminaire a également examiné des questions générales, des documents importants et analysé des initiatives qui ont eu un impact sur la région et les futurs plans régionaux.

28. Le Groupe de travail sur la sécurité du trafic routier de la CEE a organisé une réunion conjointe avec la Collaboration en novembre 2008. Le travail de du groupe est d'intérêt mondial étant donné qu'il est ouvert à tous les États membres des Nations Unies quel que soit leur situation géographique. Sa fonction principale est d'être le gardien de la Convention sur le trafic routier (1949, Genève) et les Conventions sur le trafic routier et les signalisations routières (1968, Vienne) qui sont des conventions mondiales. En outre, il administre les accords européens qui complètent les Conventions de 1968. Il développe et encourage les pratiques de bonne sécurité routière et appuie l'organisation de semaines de la sécurité routière.

La CEE a organisé des réunions communes pour faciliter le partage des informations et explorer la coopération possible sur des sujets d'intérêt commun. Le Groupe et la Collaboration mettent à jour leur information sur de nombreuses activités et discutent de la Journée mondiale du souvenir, du défi que constitue le transfert des pays à haut revenu vers des pays à revenu faible ou intermédiaire et les stratégies en vue de la prochaine conférence ministérielle sur la sécurité routière.

29. En octobre 2008, un atelier sur la construction en partenariat d'un Mashreq arabe pour la sécurité routière a été organisé la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale (CESAO), le Partenariat mondial pour la sécurité routière et le secteur privé, en collaboration avec le Ministère de l'intérieur du Qatar et la participation du Bureau régional de l'OMS pour la Méditerranée orientale. L'objectif était d'examiner les progrès accomplis dans la gestion de la sécurité routière dans les États membres, en plus de la création d'un partenariat d'un Mashreq arabe pour la sécurité routière, de ses buts, de sa structure et de ses activités. Le résultat principal a été le lancement d'un partenariat de sécurité routière régionale qui aurait pour tâche d'agir en tant que « centre d'excellence » de la sécurité routière afin de faciliter le partage des connaissances et de synchroniser les efforts de sécurité routière dans toute la région. Des points d'action plus spécifiques ont été exprimés dans la « Déclaration de Doha » qui a été un autre résultat de l'atelier. Comme convenu avec tous les partenaires le nom du partenariat a été changé en « Partenariat pour la sécurité routière du Moyen Orient et de l'Afrique du Nord ».

30. En février 2009, le Forum de la sécurité routière pour les pays ibéro américains et les Caraïbes s'est tenu à Madrid. La réunion était organisée par le Secrétariat général ibéro américain en coopération étroite avec la Direction générale du trafic routier espagnol, la Banque mondiale par l'intermédiaire du Fonds mondial de la sécurité routière, la Fondation FIA pour l'automobile et la société et la Fondation MAPFRE. Le Forum était également appuyé par le Club économique royal de Catalogne. Des représentants de plus de 35 pays, pour la plupart de la région de l'Amérique latine et des Caraïbes, y ont participé. Le Forum a compté 680 participants dont 14 ministres et vice-ministres et a permis d'arriver à un consensus sur les principes, les critères et les meilleures pratiques en ce qui concerne la sécurité routière dans les pays concernés. Les principales recommandations portaient sur la mise en œuvre des directives *du Rapport mondial sur la prévention des traumatismes provoqués par les accidents de la route*, les efforts à déployer pour faire de la sécurité routière un des facteurs principaux dans la planification des transports, pour investir 10 pour cent au minimum de tous les coûts de l'infrastructure des transports dans la sécurité routière. Le Forum a estimé que les médias devraient : jouer un rôle plus actif dans la prise de conscience de la question de la sécurité routière, encourager les pays de la région à participer à la première ministérielle mondiale sur la sécurité routière, appuyer la Décennie d'action proposée pour la sécurité routière et garantir que les crises financières actuelles n'aient pas un impact négatif sur les ressources pour la sécurité routière.

31. Un atelier commun sur « la fixation d'objectifs régionaux et nationaux pour la réduction des accidents de la région de la CESAO a eu lieu en juin 2009. Il a été organisé par la Commission en collaboration avec l'Autorité nationale du transport des Émirats arabes unis avec la participation active de l'OMS et le Bureau régional pour la méditerranée orientale. L'atelier faisait partie d'un projet plus important qui s'est concrétisé en réponse de la résolution 60/5, 2005 de l'Assemblée générale

sur « l'amélioration de la sécurité routière mondiale » afin d'aider les pays à revenu faible ou intermédiaire à atteindre l'objectif de réduction sur le plan régional et national, des traumatismes provoqués par les accidents de la route et de montrer l'exemple des bonnes pratiques en vue de la réalisation des buts fixés pour 2015. Les participants incluaient des représentants des secteurs intéressés de plus de 10 États membres, de la CEE, de la CESAP, des spécialistes et des consultants du Conseil européen pour la sécurité des transports, de la Fédération routière internationale et du Partenariat ainsi que des représentants de la société civile et des associations pour la sécurité routière. L'atelier a fourni l'occasion d'établir un réseau avec les Nations Unies et les partenaires du développement ainsi qu'avec les principales parties concernées. Il a recommandé entre autres que l'on fixe un objectif régional de réduction de 30% des accidents de la route entre 2008 et 2015.

32. Le 7 juillet 2009, une Conférence intitulée « Make Roads Safe Africa » s'est tenue à Dar es Salaam, République unie de Tanzanie. Elle était organisée par la Commission économique de l'ONU pour l'Afrique, la Commission pour la sécurité routière mondiale et le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale. Plus de 300 délégués de toute l'Afrique y ont participé. Les intervenants incluaient le Vice Président de la République unie de Tanzanie, Ali Mohamed Shein et les Ministres des transports du Kenya, de l'Afrique du sud, de la République unie de Tanzanie et de l'Ouganda qui ont tous exprimé leur ferme appui à la Décennie d'action pour la sécurité routière.

E. Recherche et collecte des données

33. En octobre 2008, le Centre commun de recherche sur le transport de l'OCDE et le Forum international du transport ont publié le rapport intitulé : « Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux » Le rapport était le résultat d'un effort de coopération de trois ans par un groupe d'experts en matière de sécurité représentant 22 pays ainsi que la Banque mondiale, l'OMS et la Fondation FIA. Le rapport a tiré profit des initiatives et des récents développements de l'OCDE et des pays membres du Forum international du transport répondre à des objectifs de sécurité de plus en plus ambitieux. Il met en évidence les changements dans la gestion institutionnelle exigés dans plusieurs pays pour mettre en œuvre des interventions efficaces qui mettent l'accent sur les résultats et font valoir l'avantage économique de l'investissement dans la sécurité routière. Le rapport défend une vision ambitieuse de la sécurité routière, établit des objectifs intermédiaires mesurables orientée systématiquement vers celle-ci et utilise une approche de système sécurisé pour atteindre ces objectifs.

34. Les cinq commissions régionales mettent en œuvre le projet : « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route, qui est financé par les Nations Unies. L'objectif fondamental du projet est d'aider les pays à revenu faible ou intermédiaire à développer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route et de leur fournir des exemples de bonnes pratiques de sécurité routière capables de les aider à atteindre les objectifs ciblés d'ici 2015. Il est vraisemblable que cet objectif sera atteint à la fin du projet (décembre 2009), et un certain nombre de pays à revenu faible ou intermédiaire ont déjà fixé les objectifs. Les résultats du projet seront disponibles en tant que ressources à l'intention de membres des Nations Unies qui souhaitent

établir des objectifs pour améliorer la sécurité routière. Une plus grande prise de conscience ainsi qu'un engagement accru sont nécessaires pour garantir le suivi et la durabilité du projet.

35. Le Réseau de recherche sur les accidents de la route, un des partenaires de Collaboration, Fonds sur la sécurité globale de la Banque mondiale, a conduit une enquête sur les normes de casques en utilisant la méthodologie normalisée d'observation telle que l'a proposée le manuel pour les casques en tant que point de départ. En outre, le manuel a proposé neuf bourses à des jeunes chercheurs actuels et futurs sur la sécurité routière de pays à revenus bas et moyens pour conduire des recherches au niveau du master et trois bourses à des chercheurs plus avancés et les a invités à prendre un congé sabbatique dans une université ou une organisation internationale où ils pourront faire profiter de leur compétence et apprendre d'autres professionnels la sécurité routière.

F. Conférence ministérielle sur la sécurité routière

36. Les préparations sont en cours pour la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui sera organisée par le gouvernement de la Fédération russe à Moscou les 19 et 20 novembre 2009. La conférence devrait réunir 1000 participants, y compris les ministres de la santé, du transport, de l'éducation et des affaires étrangères et des représentants des institutions des Nations Unies ; des responsables de premier plan d'organisations non gouvernementales, de la société civile ; de sociétés privées et d'experts en sécurité routière. On s'attend à ce que les participants lancent un appel en faveur d'une Décennie d'action pour la sécurité routière, avec l'engagement d'arrêter et de commencer à renverser la tendance actuelle qui va vers une augmentation du nombre des décès des accidents de la route. Les objectifs de la conférence ministérielle sont d'attirer l'attention sur la nécessité d'entreprendre pour répondre à l'impact global croissant des accidents de la route notamment dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, d'analyser les progrès accomplis dans la mise en œuvre du rapport mondial sur la prévention des traumatismes provoqués par les accidents de la route et les résolutions pertinentes de l'Assemblée générale, de fournir une plateforme de politique multisectorielle de haut niveau pour partager des informations et les bonnes pratiques sur la sécurité routière et de proposer un certain nombre d'actions pour l'avenir, y compris une discussion sur les ressources nécessaires pour mener à bien ces actions. La commission nationale d'organisation conduit les préparations en vue de la conférence ministérielle avec l'appui du comité international consultatif, y compris la mise au point des programmes et la préparation de la déclaration qui sera adoptée par les États membres. Les membres de la Collaboration participent activement à la préparation et au soutien à la conférence ministérielle.

G. Rapport sur le statut mondial de la sécurité routière

37. En juin 2009, l'OMS a lancé le Rapport sur le statut mondial de la sécurité routière – la première évaluation mondiale à partir d'une enquête normalisée. Plus de 1000 personnes, y compris plusieurs membres de Collaboration ont été associées à la compilation du rapport, et les données reçues de 178 pays. Les résultats montrent que les traumatismes provoqués par les accidents de la route constituent un important problème de santé publique et également un problème social et

économique notamment pour les pays à niveau de revenus bas ou moyen. Les piétons, les cyclistes et les motocyclistes constituent presque la moitié de ceux qui sont tués sur la route, ce qui montre la nécessité de faire bénéficier les usagers de la route d'une plus grande attention dans les programmes de sécurité routière. Les résultats montrent que dans plusieurs pays, les lois relatives à la sécurité routière doivent être plus explicites, que leur application mérite d'être renforcée et que les systèmes de données et les liens méritent d'être améliorés. Le rapport montre clairement qu'en dépit du fait que plusieurs pays ont pris des mesures pour améliorer la sécurité routière, des actions significatives sont nécessaires pour rendre plus sûres les routes du monde. Les résultats de ce rapport constituent des indicateurs de référence pour mesurer les progrès futurs.

H. Appui financier

38. Le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale finance les activités mondiales et régionales relatives à la sécurité routière des pays pour atteindre sa mission et les objectifs qui figurent dans le plan stratégique 2006-2015. L'Assemblée générale des Nations Unies a félicité la Banque d'avoir créé ce premier mécanisme de financement et a encouragé le versement de contributions financières pour appuyer cette initiative qui est actuellement financée par le Fonds pour le développement de la Banque mondiale, la Fondation FIFA, et les gouvernements des Pays-Bas, de la Suède et de l'Australie. Le gouvernement du Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord a récemment annoncé son intention d'apporter une aide financière. Les demandes réelles de subventions du Fonds dépassent les sommes disponibles et l'accroissement de l'appui financier au Fonds proportionnels aux décès et blessures de la route pour les pays à revenu faible ou intermédiaire reste une priorité pressante. Une évaluation récente a conclu que l'unique positionnement du Fonds mondial pour la sécurité routière est de traduire l'engagement de sécurité routière en action à l'intention des pays à revenus faibles ou intermédiaires. Elle conclut que la Banque mondiale, la communauté traditionnelle des donateurs bilatéraux et les philanthropes devraient redoubler leurs efforts pour garantir que le Fonds dispose des ressources pour appuyer l'engagement mondial, régional et national à lutter contre la crise mondiale de la sécurité routière.

39. Une nouvelle contribution importante à la sécurité routière internationale a été faite pendant la période couverte par ce rapport sous la forme d'une allocation de Bloomberg Philanthropies pour le développement du rapport de situation sur la sécurité routière mondiale et pour des projets de pays au Mexique et au Vietnam. L'initiative de sécurité routière mondiale financée par le secteur privé porte principalement sur l'application de manuels de bonne pratique dans des pays ciblés en Asie et en Amérique latine et continue d'exprimer son appui au transfert de connaissances sur la sécurité routière. La Fondation FIA, en plus de son appui au Fonds mondial de la sécurité routière et la campagne pour des routes sûres, continue à apporter son appui financier à une série de programmes et activités de sensibilisation. Plusieurs agences gouvernementales fournissent également leur aide à des activités de sécurité routière. D'autres initiatives innovantes de financement sont actuellement examinées.

40. Un appui financier à Collaboration a été également fourni par les gouvernements de Suède et des États-Unis, ainsi que par le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, Michelin, Johnson & Johnson et SCANIA.

IV. Conclusions et recommandations

41. Depuis le dernier rapport à l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière, plusieurs actions ont été entreprises sur le plan national, local, et international. Des initiatives en cours ont été maintenues et ont bénéficié d'un nouvel élan comme le réseau du secteur privé pour la sécurité routière et la Journée internationale du souvenir. En outre, la sécurité routière mondiale a bénéficié d'une série de « premières », notamment, la première conférence internationale sur la sécurité au travail, le premier rapport du statut mondial de la sécurité routière, le premier projet global sur l'établissement des objections de réduction des traumatismes occasionnés par des accidents de la route, la première réunion des ONG sur la sécurité routière et l'appel pour une première décennie d'action pour la sécurité routière. Tout cela indique que les États membres et d'autres parties concernées reconnaissent de plus en plus que des mesures pour la sécurité routière sont urgentes.

42. Les traumatismes provoqués par des accidents de la route continuent de menacer la santé et les résultats du développement dans le monde avec des effets dévastateurs pour les personnes, les familles, les communautés et la société. Les usagers vulnérables de la route comme les piétons, les cyclistes, et les motocyclistes qui ne bénéficient pas du rempart protecteur que constitue la voiture et qui n'ont pas accordé suffisamment d'attention à des stratégies de sécurité routière sont particulièrement en danger et ont besoin de protection. On prévoit que les accidents de la route vont devenir la 5^e cause principale des décès dans le monde d'ici 2030, à moins qu'une action immédiate soit prise. Dans certaines régions, en effet, les accidents de la route sont déjà la cause principale des décès dans les groupes d'âge entre 15 et 44 ans qui sont économiquement les plus productifs et la seconde cause des décès du groupe d'âge entre 5 et 14 ans.

43. Des voix importantes en matière de sécurité routière commencent à souligner que ces prédictions d'augmentation massive de décès dus aux accidents de la route peuvent ne pas se réaliser. Les facteurs principaux des dangers de la route sont connus ainsi que les mesures à prendre pour y faire face ; ce qui manque, ce sont les ressources et la volonté politique. Il est temps de mettre largement en œuvre l'approche d'un système fiable de sécurité routière. Une vision ambitieuse de la sécurité routière est nécessaire sur le plan mondial et régional dans les pays.

44. Les niveaux de financement pour la sécurité routière ne sont toujours pas proportionnels à l'importance du problème et des efforts accrus doivent être déployés pour garantir un appui financier supplémentaire à des projets à cet effet. Des interventions, notamment dans les infrastructures routières pour améliorer la sécurité restent des défis importants pour les pays en développement, où le sous investissement est illustré en termes de revenus sociaux très élevés pour des interventions en matière de sécurité. Le Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale est un outil important pour mobiliser de manière urgente l'appui nécessaire.

45. La première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière fournira une occasion sans précédent aux États membres et aux parties concernées par la sécurité routière mondiale de renforcer leur engagement et collaboration en adoptant des plans d'action et en identifiant les prochaines mesures qui seront nécessaires pour faire face à la crise mondiale.

46. Il est par conséquent recommandé à l'Assemblée générale :

a) de réaffirmer son engagement de faire face à la crise de la sécurité routière mondiale ;

b) de demander aux institutions du système des Nations Unies et à d'autres partenaires principaux de poursuivre et de renforcer leur coopération dans le contexte de la collaboration avec les Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière.

c) d'inviter les États Membres à appliquer les recommandations formulées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route*, comme cadre des efforts pour la sécurité routière et continuer à mettre en œuvre ses recommandations, y compris en adoptant une approche systémique de la sécurité routière ;

d) d'inviter les États Membres à élaborer des plans d'action et des stratégies en matière de sécurité routière, en notant que ces programmes doivent être rentables et correspondre à des investissements profitables pour les gouvernements et autres organisations ; à entreprendre et à identifier des objectifs ambitieux et mesurables pour ces plans et stratégies en se référant aux recommandations du projet sur le thème : Améliorer la sécurité routière mondiale : établir des objectifs nationaux et régionaux pour réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation. De tels plans doivent favoriser une large approche en matière de prévention des traumatismes dus aux accidents de la route qui tienne particulièrement compte des besoins de sécurité des usagers vulnérables de la route, en améliorant notamment le transport public et en prévoyant des espaces pour les piétons et les cyclistes ;

e) d'encourager les États membres à améliorer leurs systèmes de données sur les accidents en établissant des systèmes efficaces de contrôle des traumatismes afin que la portée et les caractéristiques du problème et que les usagers de la route les plus menacés puissent être identifiés, que les endroits dangereux soient localisés et les pertes économiques quantifiées ;

f) d'encourager les États membres à surveiller les progrès dans la sécurité routière en tirant profit des résultats et à donner suite aux recommandations du rapport de situation sur la sécurité routière, notamment en ce qui concerne la protection des usagers vulnérables de la route ;

g) d'encourager les États membres à accorder une attention particulière au renforcement des capacités des institutions responsables; de réagir aux facteurs de dangers comme la vitesse excessive et inappropriée, l'ivresse au volant, la non utilisation des ceintures de sécurité et de moyens pour tenir les enfants, la non utilisation de casques ; de véhiculer des normes de sécurité et le développement de parcs automobiles sûrs ; et des infrastructures plus fiables, y compris l'adoption et l'application d'une législation de caractère général ; de conduire les campagnes nécessaires de mobilisation et de mettre en œuvre des méthodes appropriées pour contrôler et évaluer les interventions courantes.

h) d'encourager les États membres à mettre en œuvre des audits obligatoires sur la sécurité routière, des inspections et des programmes de notation de la sécurité à des moments importants de la planification, de la

conception et de la mise en œuvre de toutes les infrastructures routières et de développer des capacités humaines pour mener à bien ces activités.

i) d'inviter les États membres qui ne l'ont pas encore fait, à adhérer à la Convention sur le trafic routier et à la Convention sur la signalisation des routes de 1968 et de les mettre en œuvre afin de contribuer aux stratégies pour améliorer la sécurité routière dans leurs pays.

j) d'encourager les États membres à continuer à renforcer le dialogue intersectoriel sur la prévention des accidents de la route, et d'appuyer les efforts visant à accroître la collaboration intersectorielle dans les initiatives de sécurité routière ;

k) d'encourager les États membres à développer des mécanismes de développement durable pour financer leurs programmes de sécurité routière.

l) d'encourager le développement international et les communautés dédiées à la sécurité routière ; d'appuyer les projets de sécurité routière, particulièrement dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire.

m) d'encourager les banques de développement et des institutions de financement à inclure des éléments de sécurité routière dans le financement des infrastructures routières et d'exiger des audits obligatoires sur la sécurité routière et que des inspections et des notations sur la sécurité soient entreprises à des moments importants de la planification et de la conception de tous les projets financés par des aides.

n) de reconnaître l'importance du Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale en tant que moyen d'accroître les ressources nécessaires pour faire face aux questions de sécurité des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire ; de reconnaître la contribution importante des programmes philanthropiques Bloomberg et de l'Initiative de la sécurité routière mondiale ; et de demander que les investissements soient poursuivis dans cette perspective ; et d'encourager le développement des mécanismes innovants supplémentaires de financement associant les secteurs publics et privés.

o) d'encourager les États membres à redoubler leurs efforts pour améliorer les systèmes de soins pré hospitaliers, les soins d'urgence des traumatismes et les services de rééducation dans leurs pays ;

p) de demander aux États membres de continuer à faire prendre conscience de l'importance de la sécurité routière sur le plan international et national en organisant des manifestations de sensibilisation et en renforçant les efforts existants, en encourageant en particulier la commémoration de la Journée de souvenir des victimes des accidents de la route et en invitant l'OMS, en collaboration avec les commissions régionales à organiser la Deuxième semaine de la sécurité routière mondiale des Nations Unies ;

q) d'encourager les États membres à participer à la prochaine conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui aura lieu à Moscou les 19 et 20 novembre 2009, et d'appuyer les efforts en vue d'instituer une « Décennie d'action pour la sécurité routière » dans les 10 prochaines années jusqu'à 2020, avec l'engagement d'arrêter et renverser les tendances actuelles vers l'augmentation du nombre des décès.

r) **de demander au Secrétaire général de faire rapport à l'Assemblée générale à sa soixante sixième session.**
