



Assemblée générale

Distr. générale
22 septembre 2015
Français
Original : anglais

Soixante-dixième session
Point 13 de l'ordre du jour
**Amélioration de la sécurité
routière mondiale**

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Note du Secrétaire général

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



Amélioration de la sécurité routière mondiale

Résumé

Le présent rapport, établi par l'Organisation mondiale de la Santé en consultation avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, fait le point sur l'application des recommandations contenues dans les résolutions 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260 et 68/269 de l'Assemblée générale. Il rend compte des activités entreprises et des résultats obtenus par les acteurs de la sécurité routière dans le monde en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) depuis la publication du précédent rapport (A/68/368). Étant donné que l'année 2015 marque le point médian de la Décennie, il est nécessaire de faire le bilan des activités et manifestations organisées par les gouvernements et d'autres parties prenantes, afin de donner suite aux recommandations formulées dans les résolutions et d'atteindre les objectifs de la Décennie. Les gouvernements et autres parties prenantes continuent d'attirer l'attention sur cette problématique mondiale et d'organiser des manifestations de haut niveau qui joueront un rôle moteur ces cinq prochaines années dans la diminution des accidents de la route et de leurs conséquences pour la santé publique et le développement. Le rapport contient des recommandations formulées à l'intention de l'Assemblée générale en vue d'atteindre les objectifs de la Décennie.

I. Introduction

1. Chaque année dans le monde, quelque 1,24 million de personnes meurent sur les routes et jusqu'à 50 millions sont grièvement blessées dans des accidents de la circulation. La région africaine enregistre le taux de mortalité routière le plus élevé et la région européenne le plus faible. La moitié de tous les décès dus aux accidents de la circulation concernent des usagers de la route vulnérables, tels que des piétons, des motocyclistes et des cyclistes. Bien que les pays aient légiféré et pris des mesures de protection pour tenter de réduire les principaux facteurs de risque (vitesse excessive, conduite en état d'ivresse, absence de casque, de ceinture de sécurité et de dispositif de sécurité pour enfants, état des infrastructures et sûreté des véhicules), l'application reste faible dans de nombreuses régions.

2. Conformément au mandat de coordination des activités relatives à la sécurité routière que lui a confié l'Assemblée générale dans sa résolution 58/289, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) continue de coopérer étroitement avec les commissions régionales de l'ONU et les 80 organisations membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. L'OMS convoque les réunions du Groupe deux fois par an, afin de mettre à jour et de planifier les activités menées par des organisations partageant des intérêts communs.

3. Depuis 2004, dans plusieurs résolutions, l'Assemblée générale a mis l'accent sur la crise mondiale de la sécurité routière et la nécessité d'améliorer cette situation. Dans sa résolution 68/269, elle a invité à nouveau les gouvernements à jouer un rôle de premier plan dans la mise en œuvre des activités de la Décennie, tout en encourageant une collaboration multisectorielle; a invité les États Membres, les organisations internationales, les banques de développement et les entreprises du secteur privé, entre autres, à envisager de fournir des fonds supplémentaires suffisants pour financer les activités associées à la Décennie; a encouragé les États Membres et la communauté internationale à tenir compte de la sécurité routière dans l'élaboration du programme de développement pour l'après-2015, et s'est félicitée que le Gouvernement du Brésil ait offert d'accueillir, en 2015, la deuxième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière.

4. Il s'agit ici du troisième rapport présenté en réponse à la résolution 64/255 (2010) dans laquelle l'Assemblée générale proclamait la décennie 2011-2020, Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la circulation dans le monde. Il couvre la période allant de septembre 2013 à août 2015 et décrit les activités entreprises par les organismes des Nations Unies, les institutions mondiales de sécurité routière, le secteur privé et la société civile depuis le précédent rapport (A/68/368).

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

5. Dans sa résolution 68/269, l'Assemblée générale a invité le Secrétaire général à continuer de promouvoir la coopération internationale sur les questions de sécurité routière, y compris dans le cadre plus large du transport durable, et a encouragé la poursuite de l'action menée pour renforcer la coordination des activités du système des Nations Unies. Le Secrétaire général a nommé un envoyé spécial pour la

sécurité routière qui est chargé de : mobiliser une volonté politique soutenue en faisant connaître les instruments des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et en préconisant leur adoption; mettre en commun les bonnes pratiques en participant à des conférences régionales et mondiales; collecter des fonds pour les activités de promotion. La Commission économique pour l'Europe (CEE) fournit des services de secrétariat à l'Envoyé spécial. Depuis sa nomination, l'Envoyé a tenu des réunions bilatérales de haut niveau avec des gouvernements nationaux, des organismes des Nations Unies, des institutions internationales et des organisations non gouvernementales en Afrique, en Amérique, en Asie et en Europe. Il a également mené des consultations structurées avec des parties prenantes.

6. Toujours dans sa résolution 68/269, l'Assemblée générale s'est félicitée que le Gouvernement du Brésil ait offert d'accueillir la deuxième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2015. Cette conférence, qui se tiendra les 18 et 19 novembre 2015 à Brasilia, est l'occasion de mesurer les progrès accomplis et de donner un nouvel élan à la Décennie d'action en réaffirmant les engagements des pays et en proposant de nouvelles stratégies pour les cinq prochaines années, eu égard aux objectifs de développement durable. Le Gouvernement brésilien a créé un comité national d'organisation et mis en ligne un site Web d'information sur la conférence, les inscriptions et les demandes de manifestations parallèles (consultable en anglais et en portugais à l'adresse www.roadsafetybrazil.com.br/en). Sont prévus au programme de la conférence des débats sur les principaux acquis de la Décennie, les prochaines étapes à suivre pour accélérer la réalisation des objectifs, les activités et stratégies nécessaires pour réduire le taux de mortalité routière figurant dans les objectifs de développement durable proposés, et la définition d'objectifs et d'indicateurs nationaux et mondiaux en matière de sécurité routière. Le document final qui sera publié à l'issue de cette conférence est une déclaration sur la sécurité routière qui favorisera, entre autres, un processus multisectoriel transparent et participatif visant à fixer des objectifs nationaux, régionaux et mondiaux de réduction de la mortalité routière. Une séance d'informations a été organisée à l'intention des États Membres et des missions durant la soixante-huitième session de l'Assemblée mondiale de la Santé en 2015. Le contenu de la déclaration a été mis au point dans le cadre d'une consultation en ligne ouverte d'une durée de un mois, ainsi que de négociations intergouvernementales informelles tenues en mars, en juin et en septembre 2015.

7. Dans la même résolution, l'Assemblée générale a demandé à l'OMS et aux commissions régionales de l'ONU de faciliter l'organisation d'activités en 2015, dans le cadre de la troisième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière. Cette Semaine, ainsi que sa campagne #SaveKidsLives destinée à mettre en évidence les dangers de la route et à promouvoir des mesures pour mieux protéger les enfants, ont été marquées par des manifestations dans au moins 105 pays, auxquelles des acteurs multisectoriels de la sécurité routière ont participé. À noter en particulier : remise de la Déclaration des enfants pour la sécurité routière aux décideurs par des enfants; interventions d'enfants au sujet de la sécurité routière dans les médias locaux et nationaux; amélioration de la sécurité des routes sur le chemin des écoles et autour des établissements; campagnes en direction des jeunes motocyclistes et cyclistes pour encourager le port du casque; promotion de l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants; exercices de traversée des routes sans risque; démonstrations de premiers secours; cérémonies à la mémoire d'enfants victimes d'accidents de la circulation; Journée « portes ouvertes » de la sécurité

routière dans les institutions de l'UE; Congrès sur la sécurité routière de l'enfance et de la jeunesse aux Amériques à San José et présentation de la Déclaration des enfants pour la sécurité routière au Directeur général du Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), à l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, au Directeur du Département de la gestion des maladies non transmissibles, du handicap et de la prévention de la violence et des traumatismes à l'OMS, aux ambassadrices de renom pour la sécurité routière, Michelle Yeoh et Zoleka Mandela, et aux responsables de la ville de New York. L'OMS a publié un document contenant 10 stratégies à adopter pour assurer la sécurité des enfants sur la route, un résumé graphique et des éléments connexes. Cette Semaine a été très suivie dans les réseaux sociaux et a fait l'objet d'articles dans la presse et les radios locales¹.

8. Dans la résolution mentionnée, l'Assemblée générale a réaffirmé qu'il importait de mieux faire connaître les problèmes de sécurité routière en commémorant chaque année, le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route. En 2013, le thème de cette journée était « Des routes plus sûres pour tous ». En 2014, le thème de cette journée, « La vitesse tue, montre la voie à suivre », était axé sur la nécessité d'améliorer la sécurité des véhicules et la communication aux consommateurs de l'information sur la sûreté des véhicules à moteur et les normes minimales d'essai de choc.

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

9. Dans sa résolution 68/269, l'Assemblée générale a encouragé les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'appliquer une législation d'ensemble relative aux principaux facteurs de risques et dispositifs de protection afin que la proportion de pays disposant d'une telle législation atteigne 50 % d'ici à la fin de la Décennie d'action. L'Assemblée a également invité les États Membres à imposer plus vigoureusement le respect des dispositions de leur code de la route qui concernent les facteurs de risques.

10. L'harmonisation des normes internationales en matière de sécurité routière s'est poursuivie à la Commission économique pour l'Europe. Au moment de la rédaction du présent rapport, le nombre des parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière était toujours de 95. La Convention de 1968 sur la circulation routière et la Convention de 1968 sur la signalisation routière comptent chacune un nouvel adhérent, portant leur nombre total de parties contractantes respectivement à 73 et 63. Deux nouvelles parties contractantes ont adhéré à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière, portant le total à 35, et une partie a adhéré à l'Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, portant le nombre total à 51.

11. La plupart des pays qui ont une très importante industrie automobile sont des parties contractantes à deux grands accords internationaux de l'ONU : l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux

¹ Voir: www.who.int/roadsafety/week/2015/en/

véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations et l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues. Une résolution mutuelle pour ces deux accords a été mise au point afin d'en garantir la concordance.

12. La CEE a organisé quatre manifestations mondiales et régionales afin de mieux faire connaître les conventions et accords des Nations Unies et de fournir une assistance technique aux pays souhaitant y adhérer : le Forum Europe-Asie de la sécurité routière, tenu à New Delhi en décembre 2013, en partenariat avec le Ministère des transports routiers et des autoroutes de l'Inde, l'Institute of Road Traffic Education et l'Union internationale des transports routiers et en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP); la Journée des Nations Unies pour les traités sur la sécurité routière, tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies en juin 2014 en collaboration avec le Bureau des affaires juridiques, le Bureau des commissions régionales à New York et l'Union internationale des transports routiers; et deux ateliers sur l'amélioration de la sécurité routière en Afrique, tenus à Addis-Abeba en novembre 2014 pour les pays anglophones et en juillet 2015 pour les pays francophones, en partenariat avec la Commission économique pour l'Afrique (CEA). En collaboration avec le projet Euromed transports financé par l'Union européenne, la CEE a également conduit des activités de sensibilisation et des séminaires internationaux afin de promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.

13. Entre septembre 2013 et août 2015, le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière de la CEE s'est réuni à cinq reprises à Genève et à New Delhi. De concert avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, il a examiné les propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la circulation routière visant à maintenir la concordance entre la convention et les dispositions des règlements concernant les véhicules adoptées dans le cadre des accords de 1958 et de 1998, comme les systèmes actifs d'aide à la conduite.

14. Au cours de l'exercice biennal, le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses a adopté plusieurs amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), entré en vigueur en janvier 2015. Sont concernées les parties 8 et 9 de l'ADR, qui définissent respectivement les prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation des véhicules et à la documentation et celles relatives à la construction et l'agrément des véhicules. Une nouvelle édition de l'ADR a été publiée en 2015.

15. Les directives élaborées conjointement par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du Travail (OIT) et la CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) ont été approuvées en 2014 et sont entrées en vigueur en 2015. Ces directives non contraignantes visent à améliorer la sécurité lors de la manutention des conteneurs et à diminuer le nombre d'incidents survenant lors des opérations intermodales en raison de mauvaises pratiques en matière de chargement des cargaisons dans les engins de transport ou de déclarations de contenu inexacts, et pouvant affecter

aussi bien le public que les agents chargés du transport ou de la chaîne d'approvisionnement. Le Code CTU peut également servir de référence pour l'établissement de règles nationales.

16. Dans de nombreuses régions du monde, l'accès aux services essentiels et d'urgence est extrêmement restreint, de sorte que des accidents de la route qu'il serait pourtant possible de traiter peuvent entraîner la mort ou l'invalidité. Dans sa résolution 68/269, l'Assemblée générale a invité les États Membres à élaborer et à mettre en œuvre des politiques portant sur tous les aspects de la prise en charge des victimes d'accidents de la route et, en mai 2015, la soixante-huitième Assemblée mondiale de la santé a adopté la résolution WHA68.15 portant sur le développement des soins chirurgicaux d'urgence, des soins chirurgicaux essentiels et de l'anesthésie en tant que composantes de la couverture sanitaire universelle. Dans cette résolution, l'Assemblée mondiale de la santé a souligné la nécessité d'élargir l'accès aux services de santé et d'en améliorer la qualité et la sécurité; de renforcer le personnel chargé des soins chirurgicaux; d'améliorer la collecte, le suivi et l'examen des données; de garantir l'accès à des produits anesthésiants sûrs; et de favoriser la collaboration et les partenariats internationaux. Cette résolution aidera les pays à adopter et mettre en œuvre des politiques d'intégration dans leurs systèmes sanitaires de soins chirurgicaux sûrs, de haute qualité et performants.

IV. Appui technique et collaboration

17. Les activités au titre des cinq volets du Plan mondial relatif à la Décennie d'action pour la sécurité routière sont décrites ci-après.

A. Volet 1 : Gestion de la sécurité routière

18. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses a poursuivi sa réflexion sur l'utilisation des systèmes de transport intelligents pour améliorer la sûreté et la sécurité du transport des marchandises dangereuses, avec deux réunions du Groupe de travail informel sur la télématique en 2013 et 2014 et des tests en situation réelle en vue d'élaborer un système télématique interopérable des transports permettant l'acheminement de marchandises dangereuses par route en toute sécurité. La CEE a développé une base de données pilote afin de faciliter la présentation de rapports et la diffusion d'informations sur les marchandises dangereuses. En 2013, afin de réduire les dangers liés au transport routier du pétrole et de ses produits dérivés, la CEE a publié et distribué la feuille de route de l'ADR pour promouvoir et faciliter la mise en œuvre de cet accord².

19. Afin de sensibiliser encore davantage à la question de la sécurité routière en Afrique, la CEA, en collaboration avec la CEE, a organisé à Addis-Abeba en novembre 2014 un atelier sur les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière et sur les mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse. À cet atelier, les participants venus de pays africains anglophones ont examiné les progrès accomplis dans la mise en œuvre en Afrique des volets 1 (Gestion de la sécurité routière) et 4 (Comportement des usagers de la route). Dans le cadre de cet

² Consultable à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_roadmap.html.

atelier, plusieurs recommandations ont été formulées concernant la prévention de la conduite en état d'ivresse et des études sur la question ont été menées au Cameroun et en République-Unie de Tanzanie. Un autre atelier destiné aux pays africains francophones s'est tenu à Addis-Abeba en juillet 2015; il a donné lieu à une étude sur la conduite en état d'ivresse au Burkina Faso.

20. La CEE a organisé à Belgrade en octobre 2014 un atelier régional multisectoriel sur la sécurité routière, en partenariat avec le Gouvernement serbe et le Conseil de coopération régionale de Belgrade et avec l'appui de la Banque mondiale et du Gouvernement italien afin d'examiner des questions telles que la création d'un organisme chef de file ou d'autres organes de coordination, l'élaboration d'une stratégie nationale, la définition d'objectifs réalistes et à long terme, le financement et le développement des systèmes de gestion des données pour le suivi et l'évaluation. En collaboration avec la CESAP et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la CEE a en outre lancé au titre du Compte de l'ONU pour le développement un projet de renforcement des capacités de certains pays en matière de gestion de la sécurité routière. L'initiative s'appuie sur les résultats d'un projet précédent, également financé au titre du Compte pour le développement, intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière », qui a permis à des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de formuler des objectifs régionaux et nationaux en matière de sécurité routière et de confronter de bonnes pratiques afin d'atteindre ces objectifs d'ici à 2015.

21. La CEPALC a continué d'appeler l'attention sur les questions de sécurité routière aux niveaux national et régional et a contribué à améliorer les réformes de sécurité routière grâce à une meilleure utilisation des données. Elle a fait de la sécurité routière un élément essentiel de la politique de logistique et de mobilité pour les pays d'Amérique centrale et s'est jointe aux efforts déployés par la région pour améliorer son système de collecte de données, en étroite collaboration avec l'Organisation panaméricaine de la santé (OPS) et avec des institutions sous-régionales telles que le Secrétariat permanent du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale et le projet d'intégration et de développement méso-américain. La CEPALC a soutenu des organismes nationaux de sécurité routière tels que la Commission nationale de la sécurité routière du Chili, et appuyé les activités des banques multilatérales, des organisations non gouvernementales et des universités visant à améliorer les politiques et les systèmes de gestion des données dans la région.

22. En février 2015, l'OPS a accueilli à Bogota une réunion de représentants du Belize, de la Colombie, du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Mexique, du Nicaragua, du Panama et de la République dominicaine afin de définir les principaux éléments d'un projet de plan d'action pour la sécurité routière en Méso-Amérique et de partager des idées préliminaires de plans concernant les villes.

23. En août 2014, le Monash University Accident Research Institute, centre collaborateur de l'OMS à Melbourne (Australie), a organisé un stage de formation régional sur les systèmes sans risques à l'intention d'un groupe multisectoriel composé de hauts fonctionnaires venus du Cambodge, de Chine, de Malaisie, de Mongolie, des Philippines, de République démocratique populaire Lao, du Samoa et

du Viet Nam. Le programme interactif s'inspirait de celui de Victoria, qui marque l'introduction réussie en Australie de l'approche dite « des systèmes sans risques » en matière de sécurité routière, et il a montré comment l'expérience et les enseignements tirés peuvent être adaptés en vue d'appliquer cette approche dans les pays en développement.

24. La CESAP a fourni une assistance technique aux pays membres afin de promouvoir l'harmonisation des règles de la circulation et de la signalisation routières ainsi que la mise en œuvre de la Convention de 1968 sur la circulation routière et la Convention de 1968 sur la signalisation routière dans le cadre d'ateliers nationaux, y compris à Sri Lanka et au Viet Nam, et a proposé un programme de formation de quatre semaines sur la sécurité routière et la gestion de la circulation, organisé en collaboration avec l'Institut asiatique de technologie de Bangkok à l'intention de représentants de la République populaire démocratique de Corée, en janvier et février 2014.

25. En décembre 2013, en collaboration avec le Ministère des transports routiers et des autoroutes de l'Inde et l'Institute of Road Traffic Education, la CESAP et la CEE ont organisé le premier Forum Europe-Asie de la sécurité routière, en Inde. La rencontre a été l'occasion pour les parties prenantes d'Asie et d'Europe de partager leurs connaissances et leur expérience et d'étudier les principaux avantages des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et les difficultés rencontrées par les pays membres de la CESAP qui souhaitent y adhérer ou les appliquer.

26. Afin de favoriser une meilleure gestion de la sécurité routière dans le cadre de ses activités, la Banque européenne d'investissement a lancé à la mi-2014 un plan d'action pour la sécurité routière puis, en 2015, des directives de la sécurité routière pour ses opérations. La Banque exige également que les autorités de la route adoptent les meilleures pratiques de sécurité lors de la planification, de la conception et de l'exploitation des routes qu'elle finance, en s'appuyant sur l'assistance technique fournie aux autorités nationales grâce aux financements des fonds régionaux, selon les besoins.

27. La Banque interaméricaine de développement a aidé certains pays, dont l'Argentine, la Colombie et la Jamaïque, à mettre en œuvre leurs plans nationaux de sécurité routière grâce au renforcement des institutions. L'opération menée à la Jamaïque a conduit à l'élaboration d'un projet pilote de création d'un observatoire de la sécurité routière. Cette initiative s'inscrit dans un effort plus vaste d'inclusion des pays des Caraïbes dans les activités de l'Observatoire interaméricain de la sécurité routière, dont la Banque interaméricaine de développement, la Société andine de développement (SAD), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la Banque mondiale sont d'importants partenaires.

28. Les banques de développement participant à l'Initiative de sécurité routière des banques multilatérales de développement³ ont poursuivi leur travail d'harmonisation des pratiques. En mai 2014, dans le cadre de l'Initiative, la SAD a publié des directives pour les projets de sécurité routière de la Banque mondiale. En mars 2015, l'Initiative est devenue un groupe de travail officiel relevant du groupe de travail de la Banque chargé des questions relatives aux transports durables.

³ Voir http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/WB_GRSF_MDB_web.pdf.

29. Dans le domaine de la gestion de la sécurité routière, plusieurs documents ont été publiés, dont le projet de structures juridiques pour la sécurité routière à l'usage des deux-roues s'appuyant sur les normes internationales de l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis et de l'Institute for Road Traffic Education (mars 2015); le livre blanc commandé par l'Administration nationale de la sécurité routière sur la sécurité des deux-roues en Asie du Sud-Est; la publication intitulée *Breaking the Deadlock: A Social Impact Investment Lens on Reducing Costs of Road Trauma and Unlocking Capital for Road Safety*⁴, élaborée par les conseillers de la Social Impact Task Force du G8 à la demande de la Fondation pour l'automobile et la société et montrant la capacité des investissements à impact social à réduire, notamment par l'amélioration de la sécurité des routes, des véhicules et des comportements des usagers de la route, le coût annuel des accidents de la route en termes de services d'urgence, de santé, de bien-être, d'assurance et de croissance économique, qui représente entre 1 % et 5 % du produit intérieur brut.

30. En collaboration avec la University of Adelaide Centre for Automotive Safety Research, le Monash University Accident Research Centre a organisé à Melbourne en novembre 2014 une session de formation sur cinq jours sur la sécurité routière, à laquelle étaient conviés de hauts représentants des Gouvernements de l'Afrique du Sud, de l'Australie, de l'Inde et de la Trinité-et-Tobago. L'Afrique du Sud s'est engagée à organiser régulièrement des formations à l'encadrement au cours de la Décennie d'action.

B. Volet 2 : sécurité des routes et mobilité

31. Les gouvernements, les banques de développement et les partenaires des automobile-clubs qui sont associés au Programme international d'évaluation des routes (iRAP)⁵ dans le monde entier fixent des objectifs sur la base d'un modèle de classement par étoiles des voies routières, afin d'améliorer systématiquement la sûreté de l'infrastructure routière. À titre d'exemples, aucune voie ne devra plus être classée « une étoile » ou « deux étoiles » aux Pays-Bas d'ici à 2020, des routes nationales « quatre étoiles » seront aménagées en Nouvelle-Zélande, 90 % des déplacements devront se faire sur des routes ayant obtenu au minimum trois étoiles au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Banque asiatique de développement a formulé des recommandations visant à ce que certaines routes obtiennent quatre étoiles du point de vue de la sécurité des piétons grâce à une disposition linéaire des constructions bordant les voies. La Banque mondiale a appuyé l'instauration d'une norme nationale imposant un minimum de trois étoiles pour les projets de couloirs de circulation dans l'État du Karnataka, en Inde. L'association Fund for Global Health a créé une coalition en faveur de la mise en place d'une norme visant à ce que les routes construites dans les pays en développement obtiennent au moins trois étoiles du point de vue de la sécurité de tous les usagers. L'iRAP a élaboré une fiche d'information sur le modèle de classement par étoiles, à l'appui de la mise en place de moyens d'intervention sur l'infrastructure routière dans le monde entier. Ces deux dernières années, plus de 200 000 kilomètres de routes ont été évalués selon le classement par étoiles,

⁴ Consultable à l'adresse suivante : www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock.

⁵ Voir www.irap.org/en/.

notamment au Brésil, en Chine, en Égypte et en Inde, avec le soutien du Mécanisme mondial pour la sécurité routière et de Bloomberg Philanthropies, et de nombreuses routes sont réaménagées aux fins de leur reclassement. En outre, l'équipe chinoise du Programme d'évaluation des routes, dans le cadre du Research Institute of Highway, pilote le projet du Conseil de l'État sur la sûreté des routes à grande circulation (Highway safety to cherish life), dont le but est d'améliorer la sécurité sur des routes que des millions de personnes empruntent chaque jour. Le Gouvernement mexicain a entrepris de réévaluer plus de 40 000 kilomètres de routes afin de mesurer l'amélioration des notes obtenues dans l'ensemble du pays à la suite d'investissements ciblés visant à renforcer la sécurité. Les projets SENSOR, appuyés par l'Union européenne, ont permis d'évaluer des routes à haut risque dans 14 pays de l'Europe du Sud-Est, et des États tels que la Slovaquie et la Slovénie se sont fixé des objectifs en matière de classement et modernisé plusieurs voies routières en se fondant sur les recommandations de l'iRAP. Aux États-Unis d'Amérique, l'évaluation de plus de 200 000 kilomètres de routes a débuté dans l'Utah et dans l'Alabama. L'Australie s'est fixé pour objectif d'évaluer d'ici à la fin de 2017 plus de 50 % de ses principaux axes routiers. Il a également été procédé à des évaluations selon les critères de l'iRAP dans les pays suivants : Afrique du Sud, Brunéi Darussalam, Chili, Cambodge, Espagne, Indonésie, Japon, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Qatar, République de Corée, Ukraine et Uruguay, ainsi que dans les îles Caïmanes. Des programmes ont été élaborés et des ressources mobilisées pour développer la promotion de la sécurité des routes et de la mobilité.

32. Depuis 2011, la Banque européenne d'investissement applique les directives de l'Union européenne en matière de sécurité routière en imposant certaines procédures dans le cadre de projets intéressant le réseau routier transeuropéen et de tous les projets routiers concernés en dehors de l'Union européenne. En 2014 et 2015, les modalités de l'application de ces procédures obligatoires – études d'impact, audits et inspections – a été harmonisée en fonction des types de projets et de leur portée.

33. La Banque interaméricaine de développement a appuyé la mise en œuvre d'une composante sécurité routière dans le cadre du projet relatif au couloir de circulation du Pacifique (Pacific Corridor Acceleration Project), mené sous l'égide du Projet d'intégration et de développement mésoaméricain : l'objectif est de recenser les zones où les risques d'accident sont les plus élevés grâce aux méthodes mises au point par l'iRAP et de les signaler au moyen d'une campagne de sensibilisation baptisée « Road safety caravan : safe roads for all ».

34. On met désormais aussi l'accent sur l'amélioration de la sécurité des enfants en appliquant le système de classement par étoiles aux écoles, le but étant d'évaluer et de renforcer la sécurité des voies de circulation aux abords des établissements scolaires. Grâce à l'appui de partenaires tels que Janssen Pharmaceutical Companies (Johnson & Johnson), la Fondation de la FIA, le Road Safety Fund, FedEx, Safe Kids Worldwide, Takalani Sesame, WorleyParsons et Iveco, l'exécution de projets pilotes a permis de moderniser plusieurs voies à Mexico et au Cap (Afrique du Sud), en partenariat avec les organismes locaux chargés de la sécurité routière.

35. En mars 2015, le Geneva Programme Centre de la Fédération routière internationale a lancé une nouvelle initiative en matière de sécurité routière. La Fédération a réuni des ministres africains sous les auspices de l'Union africaine, de la Banque mondiale et de la CEA, en vue d'encourager des initiatives ciblées dont

on puisse mesurer les effets et d'engager un débat sur la collecte de données. Une section africaine a été établie au sein de la Fédération. Lors de la troisième Conférence africaine sur la sécurité routière, tenue à Addis-Abeba en juillet 2015, des participants venus de pays africains anglophones et francophones ont procédé à l'examen à mi-parcours du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique, à l'aune des progrès accomplis au titre de chacun des volets définis pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. La Conférence était organisée par la CEA, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine, la Fédération routière internationale, le Programme de politiques de transport en Afrique, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière et la Banque africaine de développement, et l'accent y a été mis sur les données, le renforcement des capacités institutionnelles, le financement, la sûreté des infrastructures et les activités de sensibilisation.

36. Le Département des transports des États-Unis a signé un mémorandum de coopération avec le Ministre indien des transports et du réseau routiers en avril 2015 et avec le Ministre sud-africain des transports en juin 2015, dans lequel il s'est engagé à fournir une assistance technique et à faire connaître les pratiques optimales s'agissant de divers aspects des transports, dont la sécurité routière et la planification des transports urbains. En juin 2015, le Département a organisé avec le Ministère des transports sud-africain un atelier consacré aux meilleures pratiques en matière de planification des transports urbains.

37. Un nombre croissant de pays procèdent à des audits de sécurité routière, dans le cadre des nouveaux projets de construction de voies de circulation, ainsi qu'à des inspections des voies existantes, procédures pour lesquelles l'Association mondiale de la route a élaboré des directives qui tiennent compte du rôle des facteurs humains dans la compréhension et l'évaluation des risques d'accident. Ces directives ont servi de base pour la gestion de la sécurité routière dans le cadre d'un projet mené par la Banque mondiale au Kazakhstan (2013-2014) et du projet de couloir Europe-Caucase-Asie mené sous l'égide de la Banque européenne d'investissement dans les pays suivants : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine (2014-2015).

C. Volet 3 : sécurité des véhicules

38. Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules a continué de définir des impératifs en matière de résultats pour les systèmes intelligents pour véhicule et de les incorporer dans les règlements annexés à l'Accord de 1958 et dans les règlements techniques mondiaux élaborés dans le cadre de l'Accord de 1998. Les nouvelles règles de l'Organisation comportent des dispositions sur la sûreté des véhicules alimentés à l'hydrogène en cas d'accident, les chocs latéraux et les systèmes de freinage des véhicules utilitaires lourds.

39. En ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, la CEE et l'Union internationale des télécommunications ont organisé en 2014 et en 2015 des colloques sur le thème de la voiture connectée du futur. En novembre 2014, la CEE et le Service public fédéral mobilité et transports de Belgique ont organisé un atelier dans le prolongement de l'adoption de la Feuille de route de la CEE sur les systèmes de transport intelligents, qui prévoit l'harmonisation des politiques à l'échelle mondiale afin de garantir la sécurité des données.

40. En octobre 2014, la réunion annuelle du Global New Car Assessment Programme, plateforme de collaboration entre les programmes d'évaluation du monde entier, a été organisée par la section chinoise du Programme à Tianjin (Chine), avec l'aide de Bloomberg Philanthropies et de la Fondation de la FIA. Elle a été l'occasion d'examiner des rapports d'activité des nouveaux programmes d'évaluation mis en place en Amérique latine et dans la zone relevant de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est. Dans ces deux régions, le nombre d'essais de choc ayant donné lieu à l'octroi de « cinq étoiles » a considérablement augmenté, ce qui confirme que ces programmes améliorent la sûreté des véhicules. Le Global New Car Assessment Programme est également à l'origine d'un projet pour des véhicules plus sûrs en Inde (Safer cars for India), dans le cadre duquel des tests ont été pratiqués sur certains des modèles les plus vendus sur le marché indien : le Gouvernement s'est alors engagé à instaurer des normes relatives aux chocs frontaux et latéraux en octobre 2017 et certains des principaux constructeurs automobiles ont été encouragés à améliorer la sûreté de leurs véhicules en renforçant leur coque et en les équipant de coussins gonflables. Un rapport sur la généralisation de la sûreté des voitures d'ici à 2020 a été publié sous l'égide du Programme (*Democratizing Car Safety – A Road Map for Safer Cars 2020*)⁶, dans lequel il est souligné que plusieurs millions de voitures neuves sont actuellement vendues qui ne sont pas conformes aux normes minimales de sécurité définies par les Nations Unies, car elles sont dépourvues de dispositifs tels que comme les coussins gonflables, les zones de déformation et les systèmes de contrôle de stabilité, susceptibles de sauver des vies. Le rapport contient 10 recommandations qui, pour certaines, encouragent les gouvernements et les constructeurs à appliquer les normes des Nations Unies en matière d'essais de choc et à prévoir des mesures visant à inciter les consommateurs à acheter des voitures plus sûres, afin que d'ici à 2020 tous les véhicules neufs soient conformes aux règles des Nations Unies en ce qui concerne le comportement de la structure des véhicules en cas de choc frontal ou latéral, la protection des piétons et le système de contrôle de stabilité. Toujours sous l'égide du Global New Car Assessment Programme, un guide sur la sûreté du parc automobile et l'achat de voitures plus sûres a été publié, qui porte sur 2014-2015 : il dispense des conseils aux gestionnaires de parcs de véhicules publics et privés et les encourage à acheter, chaque fois que c'est possible, des modèles ayant obtenu une note de cinq étoiles lors d'une évaluation menée selon les prescriptions des nouveaux programmes d'évaluation officiels.

41. La Banque interaméricaine de développement parraine un programme d'évaluation des voitures neuves en Amérique latine et aux Caraïbes. C'est le premier programme exécuté dans la région qui fasse appel aux essais de choc et il est mené avec des partenaires tels que la FIA et la Fondation Gonzalo Rodriguez. Le programme a permis de tester et d'évaluer plus de 50 véhicules produits par 18 constructeurs automobiles de pays de la région.

D. Volet 4 : comportement des usagers de la route

42. Dans le cadre du programme mondial de sécurité routière de Bloomberg Philanthropies (2010-2014), l'OMS s'est attachée à renforcer les capacités en organisant à Genève en 2013 et 2014 des ateliers sur l'amélioration des dispositions du code de la route à l'intention des représentants des gouvernements et de la

⁶ Disponible à l'adresse suivante : www.globalncap.org/resources/.

société civile des neuf pays participant au programme (Brésil, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Inde, Kenya, Mexique, Turquie et Viet Nam). D'autres ateliers ont eu lieu en 2014 à Brasilia et Curitiba (Brésil), à Beijing et dans deux localités du Kenya. Sur la base des données d'expérience et des enseignements tirés de ces ateliers, l'OMS a publié en décembre 2014 un ouvrage intitulé *Strengthening Road Safety Legislation: A Toolkit for Road Safety Legislation Workshops*⁷, qui vise à aider les professionnels de la sécurité routière et les avocats à organiser des ateliers techniques sur la législation routière. Elle a également publié à l'intention des gouvernements un document de synthèse montrant la nécessité d'améliorer les dispositions du code de la route.

43. La Banque interaméricaine de développement, la FIA et la chaîne MTV ont soutenu en 2014 et 2015 le projet « Luz Amarilla », concours qui propose aux jeunes et aux victimes d'accidents de la circulation de créer des messages vidéo de sensibilisation à la sécurité routière et de changement des comportements. Cette initiative s'inspirait du projet Yellow Light, conçu par les parents d'un adolescent tué dans un accident de la route aux États-Unis. De plus, la Banque, avec la participation du Conseil national de la sécurité routière et de la Sesame Workshop, a financé en 2014 et 2015 un projet pilote intitulé « Calles seguras », qui a permis de diffuser dans trois écoles maternelles et primaires du Costa Rica des messages clés sur la sécurité routière à l'intention des enfants, de leurs parents et des enseignants.

44. S'inspirant du programme de sensibilisation au port du casque mené au Viet Nam, la Global Helmet Vaccine Initiative lancée par la Fondation AIP et ses partenaires en Asie, en Afrique et en Amérique latine, continue de promouvoir des changements de politiques et des investissements qui encouragent durablement le port du casque de moto. On peut citer à titre d'exemples la campagne de sensibilisation « Head safe. Helmet on », déployée au Cambodge en 2014 et 2015 avec le soutien de l'Agence des États-Unis pour le développement international et l'assistance technique des Centers for Disease Control and Prevention; le « 7 per cent project », projet de trois ans lancé en Thaïlande en novembre 2014 par la Fondation AIP et Save the Children, qui se concentre sur les programmes en milieu scolaire, la communication sur les changements de comportement et le respect des règles afin de sensibiliser les enfants au port du casque et de le rendre plus courant; la troisième phase de la campagne « Your life is your wealth – wear a helmet! », lancée en février 2015 par la Helmet Vaccine Initiative en Ouganda avec le soutien financier de CrossRoads – programme financé par le Ministère britannique du développement international et l'Union européenne; un projet pilote de sécurité routière lancé en 2014, qui vise à réduire le nombre de collisions et de morts et de blessés dus à des accidents de la circulation autour du site de construction d'une raffinerie et usine pétrochimique au Viet Nam; l'engagement continu de Johnson & Johnson, de la Fondation UPS et d'autres entreprises en faveur du programme « Helmets for kids ».

45. En vertu d'un mémorandum de collaboration conclu en 2012 avec l'Institute for Road Traffic Education, l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis a, en mars 2015, contribué par son assistance technique à la création et à l'ouverture du premier laboratoire indien de certification des alcootests.

⁷ Publication disponible en anglais uniquement à l'adresse : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/.

46. En juin 2014, la Fondation Gonzalo Rodriguez et la Fondation MAPFRE ont publié une étude sur les systèmes de retenue pour enfants en Amérique latine et dans les Caraïbes, qui contient une analyse sur la possibilité de les rendre obligatoires⁸, notamment en Argentine, au Chili, au Paraguay, au Pérou et en Uruguay.

E. Volet 5 : soins après l'accident

47. L'OMS a accueilli la réunion biennale de l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés⁹, à laquelle 16 États membres et 11 organisations internationales ont débattu de la stratégie globale de l'Alliance, de la coordination et de la normalisation des activités de l'OMS relatives à la collecte de données sur les traumatismes, et de la définition de critères de mesure et d'indicateurs. L'Alliance est un réseau international d'organisations gouvernementales, intergouvernementales et non gouvernementales, notamment des associations professionnelles, qui s'emploient ensemble à améliorer les soins dispensés aux blessés, avant, pendant et après leur hospitalisation. Elle a examiné l'outil d'évaluation des dispositifs de prise en charge des blessés et l'ensemble minimal de données sur les traumatismes élaborés par l'OMS, qui seront prêts plus tard en 2015.

48. En mars 2015, la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial et la Fondation MAPFRE ont publié une étude sur les soins dispensés après les accidents de la route dans les pays ibéro-américains¹⁰, dans laquelle elles définissent un cadre de référence pour les soins dispensés après un accident et examinent la situation des victimes d'accidents dans 11 pays d'Amérique latine, au Portugal et en Espagne.

49. L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière compte maintenant plus de 140 membres provenant de 90 pays. Lors de sa quatrième réunion mondiale, à Marrakech (Maroc) en mars 2015, elle a proposé des séances de formation à l'analyse de données et à la collecte de fonds. Elle a également tenu un débat sur les opérations de parrainage des producteurs de boissons alcoolisées, débat qui a fait ressortir l'ampleur des dommages causés par l'alcool. L'Alliance a créé un groupe de travail piloté par des rescapés d'accidents, pour lequel la Fédération européenne des victimes de la route a produit un document de réflexion sur la justice et les actions entreprises après des accidents¹¹.

V. Sensibilisation

50. Le Groupe des amis de la Décennie d'action pour la sécurité routière, groupe informel de gouvernements et d'organismes internationaux qui jouent un rôle essentiel dans l'élaboration du programme de la Décennie, s'est réuni à plusieurs reprises depuis la publication du précédent rapport, notamment au Brésil, en Suède et en Suisse. Le 14 novembre 2014, le Gouvernement brésilien et l'OMS ont

⁸ Disponible en espagnol à l'adresse : <http://bit.ly/1paoT8k>.

⁹ Voir : www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/ (en anglais).

¹⁰ Disponible, en espagnol uniquement, à l'adresse suivante : www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp.

¹¹ Disponible, en anglais uniquement, à l'adresse suivante : <http://fevr.org/wp-content/uploads/2015/08/Final-FEVR-post-crash-response-concept-note-1.pdf>.

accueilli une réunion du Groupe consacrée aux préparatifs de la deuxième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui se tiendra en novembre 2015. Les participants à cette réunion (représentant neuf États membres et six organismes internationaux) ont pris des décisions relatives notamment au thème de la conférence, aux résultats attendus, au programme et à l'envoi des invitations. Le Groupe s'est réuni à deux autres occasions pour fournir d'autres contributions et orientations en vue de la conférence.

51. En mai 2014, une centaine de décideurs, de donateurs et de représentants du secteur privé se sont réunis à l'occasion du forum annuel visant à faire connaître la Décennie d'action et inciter les participants à la soutenir d'une façon ou d'une autre. Un représentant du Cabinet du Premier Ministre australien a ouvert le forum; l'actrice Michelle Yeoh a plaidé en faveur de l'inclusion de la sécurité routière dans le programme de développement pour l'après-2015 et de la participation à l'enquête mondiale My World 2015. Le forum s'inscrivait dans une semaine d'action mondiale de promotion de cette enquête¹², à laquelle 2 millions de personnes ont répondu à ce jour¹³.

52. En mai 2015, en marge de la soixante-huitième Assemblée mondiale de la Santé, les Gouvernements brésilien et russe ont organisé une manifestation intitulée « Preserving lives: progress in the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 and the second global high-level conference on road safety ». Dans son discours d'ouverture, le Ministre brésilien de la santé a encouragé tous ses homologues à assister à la conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière qui aura lieu à Brasilia en novembre 2015. Des déclarations ont été faites par le Vice-Ministre russe de l'intérieur, le Ministre thaïlandais de la santé, le Vice-Ministre sud-africain de la santé, le Sous-Secrétaire adjoint des États-Unis à la santé mondiale, l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et la Présidente de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial.

53. La CEE a lancé deux livres numériques. Le premier était consacré au colloque international de mars 2013 sur les accidents de la route dus à la consommation d'alcool et touchant des usagers vulnérables. Le second comprenait des exposés, des interviews et des clips vidéo issus de l'atelier régional sur la sécurité routière donné à Addis-Abeba en novembre 2014 en partenariat avec la CEA. À l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau 2014 (le 3 juin), la CEE a présenté un film intitulé *Saving Lives at Level Crossings*, produit en partenariat avec l'Union internationale des chemins de fer et l'Office fédéral suisse des transports. En mars 2015, les participants à une table ronde spéciale, organisée en partenariat avec les Gouvernements français, italien et américain, se sont penchés pendant une journée sur la possibilité d'utiliser des instruments juridiques relatifs à la sécurité routière pour définir des politiques de sécurité des deux-roues motorisés dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire.

54. À l'occasion de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, l'UNICEF et la Fondation de la FIA ont publié un rapport conjoint intitulé « Safe to learn: safe journeys to school are a child's right »¹⁴, qui prône une approche globale de l'amélioration de la sécurité routière, associée à la défense des

¹² Voir <http://www.fiafoundation.org/blog/2014/may/decade-of-action-forum>.

¹³ Voir <http://vote.myworld2015.org/>.

¹⁴ Disponible en anglais à l'adresse suivante : www.unicef.org/education/files/Safe_to_Learn_report.pdf.

droits de l'enfant et aux objectifs de développement durable. Ce rapport appelait notamment à appliquer dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire les méthodes utilisées dans les pays à revenu élevé pour assurer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Le Directeur général de l'UNICEF a appelé à agir dans ce sens lors du lancement de la campagne #SaveKidsLives à New York durant la Semaine mondiale de la sécurité routière 2015.

55. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière a continué de promouvoir l'adoption et l'application de politiques énergiques en matière de sécurité routière, en soutenant des interventions ciblées auprès des groupes vulnérables et en renforçant les capacités dans ce domaine au niveau des pays. Il a amélioré les compétences de près de 30 000 agents de la police de la route dans le monde au moyen de différentes stratégies, dont l'amélioration des plans et mesures clefs, l'organisation de sessions de formation des formateurs, l'encadrement et l'accompagnement des officiers et des agents de police, des partenariats avec des organisations de premier plan et des visites réciproques. Grâce à des fonds provenant de Bloomberg Philanthropies, le Partenariat continue de subventionner les activités de sécurité routière des organisations de la société civile pour leur permettre de convaincre les décideurs d'accorder la priorité à la mise en œuvre de politiques de sécurité routière propres à réduire le nombre de morts et de blessés graves sur les routes. Durant la période considérée, 40 subventions ont été versées à des organisations de la société civile¹⁵.

56. La coalition en faveur des routes trois étoiles créée par l'association Fund for Global Health demande que les nouvelles routes améliorées construites dans les pays en développement correspondent à un niveau de sécurité trois étoiles (tel que défini par l'iRAP) bénéficiant à tous les usagers.

57. Grâce à des fonds de Bloomberg Philanthropies, l'OMS a aidé les pays à améliorer sur les plans quantitatif et qualitatif ses communications concernant la sécurité routière. Par exemple, en mai 2014, elle a lancé au Cambodge un programme de perfectionnement de huit mois sur la sécurité routière destiné aux journalistes de la presse écrite, de la télévision, de la radio et des médias en ligne, de manière à améliorer la qualité des reportages sur la sécurité routière. De plus, en 2015, l'OMS a publié une note sur la sécurité routière à l'usage des médias¹⁶ afin d'aider les journalistes à écrire des articles sur la question. Cette note rassemble des informations sur divers sujets associés, dans le but de les rendre plus facilement accessibles aux médias dans le monde entier.

58. Avec le soutien de la Fondation de la FIA et de la Fondation MAPFRE, la Fondation Gonzalo Rodriguez a organisé, en mai 2014 en Uruguay, le premier forum international de la sécurité routière des enfants¹⁷, dans le but de promouvoir la sécurité des enfants sur la route et les pratiques sans risque en Uruguay et dans d'autres pays d'Amérique latine et des Caraïbes. Ce forum, qui a rassemblé plus de 200 participants, a produit la Déclaration de Montevideo¹⁸ demandant des mesures immédiates pour garantir la sécurité des enfants sur la route.

¹⁵ Voir <http://www.grsroadsafety.org/grants-programme>.

¹⁶ Disponible en anglais à l'adresse : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/media_brief/en/.

¹⁷ Voir <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/fisevi>.

¹⁸ Disponible en espagnol à l'adresse : www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI_2014_DECLARACION_DE_MONTEVIDEO.pdf.

59. En décembre 2014, Safe Kids Worldwide a tenu à Washington le Sommet mondial de la sécurité routière intitulé « Safe Roads Safe Kids ». Plus de 240 participants de 30 pays ont étudié les risques que courent les enfants sur les routes et les mesures concrètes à prendre pour y remédier.

60. Johnson & Johnson a organisé plusieurs conférences régionales sur la sécurité des véhicules en vue de la troisième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, afin de faire connaître la Décennie d'action, de sensibiliser le public et les usagers vulnérables, et de faire en sorte que les systèmes de gestion de la sécurité routière soient conformes à la norme 39001 de l'Organisation internationale de normalisation.

61. En 2014, l'organisation non gouvernementale Network of Employers for Traffic Safety, active dans le domaine de la sécurité routière, a mis gracieusement à disposition son guide complet sur la sécurité routière dans 21 langues. Ce guide a été élaboré sur la base d'informations fournies par les membres de l'organisation ayant participé à l'étude de référence sur la sécurité routière « Strength in Numbers », soit plus de 100 sociétés de transport dans 180 pays. L'idée est d'aider les employeurs des secteurs public et privé ayant un parc de véhicules, quelle qu'en soit la taille, à améliorer la sécurité routière dans le monde.

62. En mars 2014, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, en coopération avec l'Institute for Health Metrics and Evaluation, a présenté le rapport *Transport for Health: the Global Burden of Disease from Motorized Road Transport*¹⁹ à l'Overseas Development Institute de Londres. Sur la base de précédentes études sur la charge mondiale de morbidité, ce rapport quantifie les effets produits sur la santé ces 20 dernières années par les blessures dues aux accidents de la route et la pollution atmosphérique due aux véhicules. Il montre que 6 des 10 principales causes de décès dans le monde sont les accidents de la route et la pollution liée aux véhicules. Si l'on y ajoute les problèmes de santé dus à la pollution automobile, les transports routiers tuent plus que le sida, la tuberculose, le paludisme ou le diabète.

63. Avec son programme de subventions, la FIA continue de soutenir les activités de ses clubs membres en matière de sécurité routière. Grâce à l'appui de la Fondation de la FIA, le programme a apporté un soutien financier non négligeable à plus de 100 projets dans plus de 50 pays, notamment pour des campagnes de sensibilisation, des activités éducatives et pédagogiques, des programmes d'inspection de l'infrastructure routière et des véhicules, et des conférences, manifestations et ateliers. En 2015, la FIA a lancé une nouvelle initiative de haut niveau visant à obtenir la participation du secteur privé, dans le but d'intensifier les activités internationales de sensibilisation et de collecte de fonds en mettant particulièrement l'accent sur les solutions de financement novatrices.

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

64. Dans sa résolution 64/255, l'Assemblée générale a invité l'OMS et les commissions régionales de l'ONU à coordonner le suivi régulier des progrès

¹⁹ Disponible, en anglais uniquement, à l'adresse : <http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/01/19308007/transport-health-global-burden-disease-motorized-road-transport>.

obtenus à l'échelle mondiale et à élaborer des rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde. La collecte de données et l'analyse des réponses des 180 pays ayant participé à l'enquête ont été achevées en vue de la publication du troisième Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, prévue en amont de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. L'OMS met actuellement au point une plateforme en ligne permettant de visualiser les données pour accompagner le rapport.

65. Le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse a publié son rapport annuel pour 2014. En tant que groupe de travail permanent du Centre conjoint de recherche sur les transports de l'OCDE et du Forum international des transports, le Groupe se compose d'experts de la sécurité routière et de représentants d'instituts de recherche, d'administrations nationales des routes et des transports, d'organisations internationales, d'universités et d'associations de l'industrie automobile et autres issus des pays membres de l'OCDE et d'autres pays. Le rapport annuel pour 2014²⁵ donne un aperçu général des indicateurs de sécurité routière pour 2012 dans 37 pays et fournit des données préliminaires pour 2013 et des rapports détaillés pour chaque pays. En 2013, le Groupe a mis en service la base de données pour l'Amérique latine et les Caraïbes afin d'appuyer les travaux de l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière.

66. La Commission économique pour l'Afrique a procédé à un examen global à mi-parcours du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2011-2020), adopté par les chefs d'État et de gouvernement des pays africains, dont les résultats ont été présentés à la troisième Conférence africaine sur la sécurité routière, dans le cadre des travaux préparatoires de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière.

67. Les pays membres de l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière collaborent à la collecte de données et de statistiques. Des experts de l'Organisation panaméricaine de la santé et de l'OMS ont dispensé une formation à la collecte de données dans le cadre d'un séminaire organisé à l'intention des coordonnateurs de données sur la sécurité routière. Une manifestation spéciale consacrée à la sécurité routière des motocycles s'est tenue en septembre 2013 à Sao Paulo (Brésil); elle avait été organisée en coopération avec l'Observatoire et a rassemblé des experts venus d'Amérique latine, d'Asie, d'Océanie et d'Europe, ainsi que des parties prenantes locales, comme les représentants des associations de motocyclistes. Le Congrès international de l'OCDE et du Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse, qui avait pour thème « Améliorer les données sur la sécurité pour améliorer la sécurité routière » et qui était organisé conjointement par le Groupe et par l'Observatoire, s'est tenu en Argentine en novembre 2013 et a réuni plus de 300 participants venus de plus de 40 pays.

68. Les 27 et 28 août 2014, l'OMS, en collaboration avec l'Association tanzanienne de médecins urgentistes, a organisé un atelier de deux jours réunissant des participants de divers pays pour examiner la mise en œuvre des dispositifs de surveillance des lésions fatales dans les morgues et les hôpitaux. Ces dispositifs ont été mis en place dans un certain nombre de morgues du Kenya, du Mozambique, de la République-Unie de Tanzanie et de Zambie, avec l'appui de l'OMS.

²⁵ Rapport disponible à l'adresse suivante : www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf.

69. Le Programme international d'évaluation des routes (iRAP) a publié la dernière édition du rapport baptisé « Des vaccins pour les routes » qui récapitule les résultats en matière de sécurité des routes du monde entier. Plus de 500 000 kilomètres de routes ont été évalués à ce jour dans plus de 70 pays et plus de la moitié de ces routes ne remportent qu'une étoile ou deux étoiles au classement des routes en fonction de leur respect des normes de protection de tous les usagers de la route (cinq étoiles étant attribuées aux routes les plus sûres). Les ensembles de données fournis par le programme iRAP comprennent également des estimations concernant le nombre de décès au niveau local qui peuvent aider les organismes chargés de la sécurité routière à prendre des mesures ciblées portant sur l'ensemble des aspects du système d'intervention, en particulier dans les cas où on ne dispose pas de données relatives à l'historique des accidents.

VII. Appui financier

70. Au cours des dernières années, la Banque mondiale n'a cessé d'augmenter le volume et d'élargir le contenu des prêts qu'elle accorde au titre de la sécurité routière et elle cherche à s'assurer que les interventions effectuées visent le long terme et qu'au-delà du financement fourni, des programmes de renforcement des capacités sont mis en place. Le Ministère du développement international du Royaume-Uni et l'organisation Bloomberg Philanthropies ont fourni de nouveaux financements pour le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, qui serviront à renforcer les capacités des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire en matière d'analyses scientifiques et de gestion.

71. En février 2015, Bloomberg Philanthropies a accordé la somme de 125 millions de dollars, répartis sur une période de cinq ans, à un consortium de partenaires, parmi lesquels Embark, le Global New Car Assessment Programme, le Programme pour la sécurité routière dans le monde, la Bloomberg School of Public Health de l'Université John Hopkins, l'Association nationale des responsables des transports de la ville, l'organisation Union North America, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale et l'OMS, en vue de la réduction du nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire et dans les villes²⁶. Les cinq pays concernés sont la Chine, l'Inde, les Philippines, la Thaïlande et la République-Unie de Tanzanie. Les 10 villes concernées sont Accra, Addis-Abeba, Bandung (Indonésie), Bangkok, Bogota, Fortaleza (Brésil), Ho Chi Minh-Ville, Mumbai (Inde), Sao Paulo (Brésil) et Shanghai (Chine). Le programme sera mis en œuvre au niveau national en vue de renforcer la législation en matière de sécurité routière. Il fournit en outre des financements destinés à appuyer la publication d'une série de rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde.

72. La Banque européenne d'investissement investit dans le domaine de la sécurité routière dans le cadre de la politique de prêts en matière de transports qu'elle met en œuvre dans l'Union européenne, en finançant des composants de sécurité intégrés dans des projets de construction et de rénovation. La Banque s'efforce également de diffuser les normes en vigueur dans l'Union européenne et les enseignements tirés de l'expérience dans cette région auprès de l'ensemble des pays où elle intervient et

²⁶ Voir www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/.

a fait de la sécurité routière un critère basique d'admissibilité pour obtenir un financement dans le cadre de certains types de projets. La Banque continue à financer des travaux de recherche et de développement en matière de nouvelles technologies, notamment en ce qui concerne les systèmes de sécurité active et passive utilisés dans les voitures, les véhicules commerciaux et les motos. En dehors de l'Union européenne, la Banque facilite le subventionnement de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière dans le cadre de projets financés conjointement avec d'autres partenaires de développement. Les campagnes sont planifiées de façon à coïncider avec l'achèvement de projets routiers et visent en général à assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables. En 2014 et 2015, trois nouveaux dispositifs potentiels comportant des activités de sensibilisation à mener au Kenya, en Papouasie-Nouvelle-Guinée et au Timor-Leste ont été élaborés.

73. Plusieurs partenaires ont fourni des fonds pour couvrir les frais de voyage des représentants de pays à faible revenu se rendant à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, notamment la Banque mondiale, la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile et le Ministère américain des transports.

74. Des aides financières destinées à appuyer un certain nombre de projets relatifs à la sécurité routière dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire ainsi que diverses manifestations organisées par des acteurs de la société civile ont été fournies par des organisations du secteur privé, comme Johnson & Johnson, Jansen, Michelin, Shell, Toyota et Total, et par l'Initiative pour la sécurité routière dans le monde.

VIII. Conclusions et recommandations

75. Depuis le rapport précédent, de nombreuses activités ont été menées aux niveaux national, régional et mondial par les acteurs de la sécurité routière.

76. Il faut toutefois prendre de nouvelles mesures pour atteindre l'objectif de réduction du nombre des décès fixé dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et des objectifs de développement durable, en particulier en ce qui concerne la protection des usagers de la route vulnérables; il est nécessaire d'adopter et d'appliquer des lois efficaces en matière de sécurité routière et de veiller à la sûreté des véhicules et des infrastructures.

77. Trouver des appuis financiers reste problématique et des financements supplémentaires sont nécessaires pour soutenir les activités en matière de sécurité routière.

78. Pour veiller à ce que la Décennie d'action pour la sécurité routière permette d'atteindre l'objectif de sauver 5 millions de vies, il est recommandé à l'Assemblée générale d'inviter les États Membres à :

a) Aborder la question de la sécurité routière de façon globale, en commençant par la mise en place ou la poursuite de la mise en place d'un système de gestion efficace de la sécurité routière, ce qui passe notamment par la désignation d'un organisme chef de file en la matière; l'instauration d'une coopération interministérielle entre les ministères chargés des routes et des transports, de la police et de la justice, de la santé et de l'éducation; l'élaboration de plans nationaux de sécurité routière conformes au Plan

mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière; et la formulation de cibles quantitatives en vue de la réduction du nombre de blessures et de décès;

b) Adhérer aux instruments juridiques internationaux relatifs à la sécurité routière élaborés sous l'égide de l'ONU, comme la Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière, toutes deux de 1968, à les promouvoir et à les mettre en œuvre;

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

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

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

f) À améliorer les soins préhospitaliers et les soins de traumatologie et de rééducation;

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

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

i) À mobiliser les appuis politiques et financiers nécessaires à la réalisation des objectifs de développement durable en vue d'atteindre l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de décès résultant d'accidents de la route d'ici à 2020;

j) À observer la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route.

k) À participer activement à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui se tiendra au Brésil en novembre 2015.

79. L'Assemblée générale voudra peut-être également encourager les États membres :

a) À appuyer le travail d'élaboration d'indicateurs et d'objectifs relatifs à la sécurité routière aux niveaux mondial, régional et national;

b) À prendre acte des résultats, conclusions et recommandations formulés dans les rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde de l'OMS et à agir en conséquence;

- c) À élaborer et à mettre en œuvre des stratégies ciblant tout particulièrement les usagers de la route vulnérables;
 - d) À participer à des programmes d'évaluation des nouveaux véhicules;
 - e) À demander à ce qu'un rapport sur ces questions soit présenté à l'Assemblée à sa soixante-douzième session.
-