



## Assemblée générale

Distr. générale  
14 août 2007  
Français  
Original : anglais

---

### Soixante-deuxième session

Point 48 de l'ordre du jour provisoire\*

### Crise mondiale de la sécurité routière

## Amélioration de la sécurité routière mondiale

### Note du Secrétaire général

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

---

\* A/62/150.



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

*Résumé*

Le présent rapport, établi par l'Organisation mondiale de la santé en concertation avec les commissions régionales et d'autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, fait le point sur l'application des recommandations formulées par l'Assemblée générale dans sa résolution 60/5 relative à l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Il montre comment les efforts déployés au cours des deux dernières années dans un cadre international commun ont permis de sensibiliser l'opinion à la nécessité de traiter ce problème aux niveaux international et national. Il décrit un certain nombre de produits mis au point pendant cette période qui, une fois mis en œuvre, devraient permettre d'enrayer la tendance à la multiplication des décès, blessures et incapacités liés à des accidents de la route. Il s'achève sur un certain nombre de recommandations visant à faciliter l'action menée au niveau national pour améliorer la sécurité routière, qui sont soumises à l'Assemblée générale pour examen.

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction .....	1–7	4
II. Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière..	8–9	5
III. Résultats obtenus par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.....	10–31	6
A. Appui technique .....	10–12	6
B. Politiques .....	13–16	7
C. Sensibilisation.....	17–26	8
1. Première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière	17–23	8
2. Autres activités de sensibilisation.....	24–26	10
D. Réunions régionales .....	27	11
E. Collecte de données et travaux de recherche .....	28–29	12
F. Appui financier .....	30–31	12
IV. Conclusions et recommandations.....	32–40	13

## I. Introduction

1. Les accidents de la route constituent un problème majeur de santé publique et l'une des principales causes de mortalité et de morbidité dans le monde. Tous les ans, ces accidents, particulièrement fréquents dans les zones urbanisées des pays en développement, font près de 1,2 million de morts et des millions de blessés, dont certains restent handicapés. À l'échelle mondiale, les accidents de la route sont la principale cause de décès pour le groupe d'âge 10-24 ans.

2. Outre qu'ils représentent une lourde charge pour les services de santé nationaux, les accidents de la route menacent d'enrayer les progrès faits par de nombreux pays en matière de développement. Au niveau des ménages, ils peuvent grever le budget des familles qui, bien souvent, ne doivent pas seulement assumer les frais médicaux et de rééducation, mais aussi les coûts indirects dus à l'incapacité de la victime à poursuivre une activité rémunératrice ou à l'obligation dans laquelle elle se trouve de changer de travail. Au niveau national, les accidents de la route représentent une lourde charge pour l'économie du pays, du fait tant de leur impact direct sur les services de santé et de rééducation que des coûts indirects qu'ils entraînent. Dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, le montant total de ces coûts se situerait entre 65 et 100 milliards de dollars, soit plus que le montant annuel de l'aide au développement.

3. Les accidents de la route ne sont pas inévitables. Les facteurs de risque sont bien connus : excès de vitesse ou vitesse inappropriée, non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour les enfants, conduite sous l'influence de l'alcool, non-port du casque par les motocyclistes, conception inadéquate et/ou entretien insuffisant du réseau routier et utilisation de véhicules usagers, mal entretenus ou dépourvus de dispositifs de sécurité. Des mesures réglementaires et autres destinées à maîtriser ces facteurs de risque ont déjà permis de réduire considérablement la fréquence des accidents dans de nombreux pays. On sait aussi que la mise en place de services sanitaires de traumatologie d'urgence permet d'atténuer sensiblement les conséquences irréversibles des accidents de la route. De même, l'expérience montre que la création d'un organisme responsable de la sécurité routière et une évaluation précise de la situation en la matière sont impératives pour diminuer le nombre des accidents de la route.

4. À l'occasion de la Journée mondiale de la santé de 2004, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la Banque mondiale ont fait paraître conjointement le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, qui souligne le rôle que de nombreux secteurs peuvent jouer en la matière, définit les principes de la prévention routière, décrit les conséquences des accidents de la route, leurs causes principales et les facteurs de risque et passe brièvement en revue les stratégies qui se sont révélées efficaces. Ce rapport, qui constitue à la fois un outil de sensibilisation et un document technique, contient en outre six grandes recommandations concernant les mesures que les pays peuvent prendre pour réduire le nombre des accidents de la route.

5. En avril 2004, l'Organisation des Nations Unies a adopté la résolution 58/289 intitulée « Amélioration de la sécurité routière », dans laquelle elle reconnaissait que le système des Nations Unies devrait appuyer les efforts faits pour résoudre la crise mondiale de la sécurité routière. Cette résolution invitait l'OMS, agissant en étroite coopération avec les commissions régionales, à assurer la coordination pour les

questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Elle insistait aussi sur la nécessité de renforcer la coopération internationale pour la sécurité routière en tenant compte des besoins des pays en développement.

6. En mai 2004, l'Assemblée mondiale de la santé a adopté la résolution WHA 57.10, dans laquelle elle acceptait la proposition de l'Assemblée générale tendant à ce que l'OMS fasse office de coordonnateur des questions relatives à la sécurité routière. Dans sa résolution relative à la sécurité routière et à la santé, elle a également demandé aux États Membres de faire de la sécurité routière une de leurs priorités en la considérant comme une question de santé publique et de prendre les dispositions voulues pour donner effet aux mesures réputées réduire sensiblement le nombre des accidents de la route.

7. En octobre 2005, l'Assemblée générale a adopté sa résolution 60/5, dans laquelle elle insistait à nouveau auprès des États Membres pour qu'ils prêtent une attention accrue à la prévention des accidents de la circulation. Dans cette résolution, l'Assemblée invitait les commissions régionales et l'OMS à organiser de concert la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière du 23 au 29 avril 2007 et proposait aux États Membres de célébrer chaque année, le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière.

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

8. Ces trois dernières années conformément au mandat que l'Assemblée générale lui a confié, l'OMS, en étroite collaboration avec les commissions régionales, a facilité la constitution d'un groupe composé d'organismes des Nations Unies et d'organisations internationales s'occupant de la sécurité routière, connu désormais sous le nom de Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. En juin 2007, le Groupe se composait de huit organisations du système des Nations Unies, à savoir l'OMS, la Banque mondiale, les cinq commissions régionales et le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). Vingt-neuf autres organisations internationales s'occupant de la sécurité routière et disposant d'un large éventail de compétences et d'une solide expérience y sont également représentées. Le nombre et la diversité des organisations participantes (organismes publics, ONG, donateurs, établissements de recherche et organismes privés), dont les activités relèvent des secteurs des transports, de la santé et de la sécurité, attestent le large appui dont bénéficie ce travail collectif.

9. À ce jour, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière s'est réuni à six reprises. Chaque fois que possible, ces réunions ont eu lieu alternativement au siège de l'OMS à Genève et dans les bureaux d'une commission régionale. L'objectif du Groupe, défini par consentement mutuel par les participants, consiste à faciliter la coopération internationale (notamment au niveau régional) entre les organismes des Nations Unies et leurs partenaires internationaux, aux fins de l'application de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale et des recommandations figurant dans le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, et, par là même, à faciliter la mise en place des programmes de pays. Un certain nombre d'objectifs intermédiaires ont également été définis. Ils consistent à : évaluer la situation en matière de sécurité

routière et les moyens dont les pays disposent pour l'améliorer; élaborer des directives et apporter l'appui nécessaire pour que les mesures prises soient efficaces; contribuer au renforcement des capacités d'intervention; faire prendre davantage conscience de la nécessité d'améliorer la sécurité routière et encourager la demande en ce sens; renforcer la coordination mondiale et régionale en matière de sécurité routière; accroître la sûreté du parc automobile de l'ONU et des organismes des Nations Unies pour améliorer la sécurité des usagers de la route. À cette fin, un certain nombre de groupes de travail chargés de veiller à la réalisation de ces objectifs ont été constitués.

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

#### **A. Appui technique**

10. Le Groupe pour la collaboration en matière de sécurité routière a publié les premiers titres d'une série de manuels pratiques indiquant comment appliquer certaines des recommandations formulées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Ces manuels, qui se veulent de lecture et d'application faciles, indiquent la marche à suivre, étape par étape, pour mener certaines opérations. Ils sont établis sous la direction d'un consortium de quatre partenaires, à savoir l'OMS, le Global Road Safety Partnership, la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile et la Banque mondiale, avec des apports des autres membres du Groupe. Deux manuels ont déjà été publiés, l'un sur la mise en œuvre de programmes incitant au port du casque et l'autre sur les programmes de lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool. D'autres sont en cours d'élaboration sur les thèmes suivants : excès de vitesse; utilisation de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants; création d'un organisme chef de file pour la sécurité routière; collecte de données sur les traumatismes liés aux accidents de la route; et directives visant à améliorer la sécurité des infrastructures routières.

11. Une fois publiés les guides sur les bonnes pratiques en matière d'utilisation du casque et sur les dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool, les partenaires du Groupe ont contribué à leur diffusion et à leur mise en œuvre dans les pays. Ainsi, des ateliers sur le port du casque ont été organisés au Cambodge, en République populaire démocratique lao, en Thaïlande et au Viet Nam, par les gouvernements de ces pays, en collaboration avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière, la Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie, Handicap international, l'OMS et d'autres partenaires et avec le soutien financier de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière. Ces ateliers, auxquels ont contribué de nombreuses parties prenantes représentant divers secteurs, visaient à inciter les participants à mettre en place des plans d'action en faveur du port du casque. Aux fins de l'élaboration des manuels et de l'organisation des ateliers susmentionnés, des études de situation ont été menées dans les pays concernés. Ces études ont inclus la collecte de données sur les taux d'utilisation du casque ainsi que l'évaluation des connaissances, des marchés et des normes et ont abouti à l'établissement d'une liste de mesures à prendre. Les manuels ont été traduits dans les langues locales et publiés sur place. Avec le soutien de l'Initiative mondiale pour la sécurité routière, le Partenariat mondial pour la sécurité

routière travaille actuellement à la mise en place de programmes de formation visant à renforcer la capacité des forces de police locales à imposer le port du casque et à lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool et à permettre aux autorités locales d'organiser des campagnes de sensibilisation à ces questions.

12. Un certain nombre de mesures ont été prises pour atteindre l'objectif du Groupe relatif à la sûreté du parc automobile des Nations Unies et d'autres organisations participantes. Ainsi le projet de formation à la sûreté du parc automobile de Fleet Forum sera bientôt lancé dans le but d'encourager les organismes d'aide et de développement à faire de la sécurité routière une priorité pour leurs propres employés et à mettre en œuvre des politiques et stratégies propres à réduire le nombre d'accidents de la route dont sont victimes les membres de leur personnel. En outre, d'autres partenaires étudient avec de grandes entreprises multinationales les moyens d'introduire des stratégies visant à prévenir les accidents de la route et d'évaluer les progrès accomplis par chaque organisation par rapport aux autres. Ces projets pourraient servir à l'établissement d'un guide de bonnes pratiques en matière de sûreté du parc automobile.

## **B. Politiques**

13. En mai 2007, l'Assemblée mondiale de la santé a adopté sa première résolution sur les systèmes de secours d'urgence aux victimes d'accidents de la route. Dans sa résolution WHA 60.22, l'Assemblée mondiale de la santé appelle l'attention des gouvernements sur la nécessité de renforcer les systèmes de secours d'urgence et préhospitaliers aux accidentés de la route (y compris les systèmes de gestion des accidents faisant de nombreuses victimes) et décrit un certain nombre de mesures que les gouvernements pourraient prendre. Qui plus est, la résolution invite l'OMS à renforcer son soutien aux pays. Elle servira de base au renforcement des systèmes de secours d'urgence aux victimes d'accidents de la route.

14. En juin 2006, un rapport de la Commission pour la sécurité routière mondiale intitulé « Améliorer la sécurité routière : nouvelles priorités pour le développement durable » a été publié à Londres. La Commission a été créée en 2005 par la Fondation pour l'automobile et la Société de la Fédération internationale de l'automobile et est présidée par Lord Robertson, ancien Secrétaire général de l'OTAN. Son rapport s'appuie sur le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et plaide en faveur de l'octroi d'une aide supplémentaire pour appliquer ses recommandations. Il étudie la sécurité routière du point de vue du développement et cherche à mobiliser les principaux responsables politiques. Ses objectifs sont d'accroître et d'assurer le financement des efforts en faveur de la sécurité routière sur une période de 10 ans et d'accroître les investissements consacrés à la sécurité routière dans le cadre des projets d'amélioration de l'infrastructure routière. Il plaide également en faveur de la tenue dans un avenir proche d'une réunion au niveau ministériel sur la sécurité routière, placée sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies et suivie d'une série de débats au plus haut niveau au sein des pays.

15. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la Commission économique pour l'Europe s'emploie à réviser les résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Son objectif est de renforcer la sécurité routière en formulant des recommandations à l'intention des

gouvernements sur des questions pour lesquelles il n'existe pas de consensus juridiquement contraignant ou en approfondissant l'étude des questions traitées dans la Convention de Vienne sur la circulation routière et dans l'Accord européen qui la complète. Dans ce contexte, le Groupe de travail a adopté de nouvelles dispositions, notamment sur la conduite sous l'influence de l'alcool, l'amélioration de la sécurité des bicyclettes et motocyclettes, l'utilisation de la ceinture de sécurité, la sécurité des piétons et la conduite nocturne. Il poursuit ses travaux sur certaines questions relatives au permis de conduire, aux campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, aux phares diurnes, à la vitesse, aux téléphones portables, à la sécurité des enfants, au contenu des trousse de premier secours, aux règles particulières concernant certaines catégories de véhicules et à l'apprentissage de la conduite. Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules a également adopté de nouveaux règlements applicables à l'échelle de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ou à l'échelle mondiale concernant la sécurité des véhicules, motocyclettes comprises.

16. L'Accord intergouvernemental sur le réseau autoroutier asiatique est entré en vigueur en 2005. Les parties s'y engagent à prêter toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière. L'Accord a été complété en 2006 par la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique, qui fixe pour objectif de sauver 600 000 vies et de prévenir un nombre comparable d'accidents de la route dans cette région pendant la période 2007-2015. Par la suite, en mai 2007, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a adopté la résolution 63/9 dans laquelle elle encourage ses membres et membres associés à continuer à appliquer les recommandations formulées dans la Déclaration ministérielle de l'année précédente.

## **C. Sensibilisation**

### **1. Première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière**

17. Dans sa résolution 60/5, l'Assemblée générale a invité les commissions régionales et l'Organisation mondiale de la santé à organiser de concert la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui servirait de tremplin à des activités mondiales et régionales, mais surtout nationales et locales, de sensibilisation aux problèmes de sécurité routière et à convoquer un deuxième Forum des acteurs de la sécurité routière à Genève.

18. La première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière a eu lieu du 23 au 29 avril 2007. Elle s'adressait surtout aux jeunes conducteurs et visait à les sensibiliser à l'impact social des accidents de la route, à souligner les risques pour les enfants et les jeunes gens et à promouvoir une prise de responsabilité dans des domaines clefs comme le port du casque, l'utilisation de la ceinture de sécurité, la conduite sous l'influence de l'alcool, les excès de vitesse et la visibilité.

19. Un certain nombre de documents techniques ont été mis au point en vue de leur distribution pendant cette semaine. Le rapport de l'OMS intitulé « Les jeunes et la sécurité routière » contient de nouvelles données sur l'ampleur du problème parmi les moins de 25 ans, tout en mettant en lumière les interventions spécifiques susceptibles de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route concernant ce groupe d'âge. Au niveau régional, un certain nombre de documents, dont l'un intitulé « Cadre pour les campagnes nationales de sécurité routière dans les pays



membres de la Commission économique pour l'Europe », mettent en lumière certains aspects du problème intéressant plus particulièrement telle ou telle région. La Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, en collaboration avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière, a également saisi cette occasion pour lancer une nouvelle publication intitulée « Guide pratique de sécurité routière : outil pour l'action des sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ».

20. L'Assemblée mondiale des jeunes pour la sécurité routière, principal événement de la Semaine, s'est tenue à l'Office des Nations Unies, à Genève, les 23 et 24 avril. Plus de 400 jeunes venus d'une centaine de pays ont participé à ce rassemblement qui leur a donné l'occasion d'échanger des données d'expérience et de créer un réseau mondial de jeunes défenseurs de la sécurité routière. Les délégués ont également rédigé et adopté une déclaration intitulée « Déclaration des jeunes sur la sécurité routière » et sont convenus d'un plan en 10 étapes pour donner suite aux travaux de l'Assemblée. Lors de la cérémonie de clôture, la déclaration a été présentée à Sheika Haya Rashed Al Khalifa, Présidente de l'Assemblée générale. L'assemblée des jeunes a également été l'occasion de présenter les résultats d'un concours de court-métrages sur le thème de la sécurité routière coordonné par les organisations non gouvernementales Laser Europe et Prévention routière internationale, ainsi que d'un concours de rédaction sur le même thème organisé par l'UNICEF. L'Assemblée mondiale des jeunes a été financée par la Commission européenne, la Fondation pour l'automobile et la société de la FIA et les gouvernements italien, néerlandais et norvégien.

21. L'impulsion donnée par l'Assemblée mondiale des jeunes a rapidement débouché sur des résultats tangibles, comme la création d'un réseau international de jeunes déterminés à améliorer la situation dans leur pays, qui partagent leurs idées et leurs données d'expérience par voie électronique. Dès leur retour dans leur pays, un certain nombre de jeunes délégués ont pris des mesures pour mettre en œuvre la Déclaration : ainsi, les délégués canadiens ont-ils mis sur pied un comité national de jeunes qui s'occupera des questions de sécurité routière; le délégué zambien a présenté la Déclaration à tous les ministres concernés (santé, développement communautaire et transport) et a pris rendez-vous avec eux; en Algérie, la Déclaration a été reproduite dans la presse nationale; au Belize, enfin, le Ministère de l'éducation a décidé d'inclure la sécurité routière dans les programmes scolaires du primaire et du secondaire.

22. Le deuxième Forum des parties prenantes pour la sécurité routière mondiale, organisé par le Forum mondial pour la sécurité routière, s'est tenu à Genève et a rassemblé des membres de délégation auprès de l'ONU, des ministres ou représentants de ministères du transport, de la santé, de l'intérieur et des relations extérieures, ainsi que des représentants d'organisations gouvernementales parties prenantes et du secteur privé. Les participants ont exprimé leur appui au Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et ont approuvé les conclusions du rapport de la Commission pour la sécurité routière mondiale, le mécanisme de la Banque mondiale pour la sécurité routière mondiale et la tenue d'une conférence ministérielle sur la sécurité routière mondiale, sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies.

23. Des centaines de manifestations nationales et régionales ont été organisées dans le monde entier à l'occasion de la première Semaine mondiale des Nations

Unies pour la sécurité routière. Ainsi, la Commission européenne a institué la première Journée européenne de la sécurité routière à Bruxelles, à laquelle ont participé 400 jeunes venus de plus de 30 pays; le Rallye pour des routes plus sûres a été organisé à Londres par la campagne Rendre les routes sûres, le Dialogue des maires asiatiques pour la promotion de moyens de transport respectueux de l'environnement dans les grandes villes s'est tenu à Kyoto (Japon); une campagne pour le port du casque a été organisée au Viet Nam par la Fondation pour la prévention des traumatismes; en Turquie, des programmes de sensibilisation à la sécurité routière ont été mis en place dans les écoles avec la participation de partenaires locaux; la Chine a organisé un Forum multisectoriel sur la sécurité routière; au Ghana et en Namibie le Partenariat mondial pour la sécurité routière a publié un manuel de bonnes pratiques axé sur les dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool; au Cambodge, une nouvelle législation relative à la circulation routière a été promulguée sous l'égide de Handicap international; tandis qu'en Australie a été organisée une campagne intitulée « Fatality Free Friday » (Vendredi sans accident mortel) et qu'à Abou Dhabi, une déclaration ministérielle sur la sécurité routière a été adoptée.

## 2. Autres activités de sensibilisation

24. La campagne de sécurité routière est une stratégie de sensibilisation mondiale visant à sensibiliser davantage à la sécurité routière tout en mettant l'accent sur la nécessité de la considérer comme une question de développement. Sur la base des recommandations figurant dans le rapport intitulé *Make Roads Safe: A New Priority for Sustainable Development* (Rendre les routes sûres : une nouvelle priorité pour le développement durable), la campagne fait ressortir les coûts tant économiques que humains des morts sur les routes, tout en préconisant d'investir dans ce domaine. La campagne a bénéficié du soutien énergique de célébrités et de dirigeants du monde entier, dont l'ancien Premier Ministre du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Tony Blair, qui a activement soutenu la campagne et l'archevêque Desmond Tutu qui a, à l'occasion du lancement de la campagne pour la sécurité sur les routes en Afrique du Sud, invité les dirigeants politiques et le Groupe du G-8 à prendre des mesures portant sur la sécurité routière.

25. Dans la résolution A/60/5, l'Assemblée générale a invité les États Membres et la communauté internationale à célébrer chaque année le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière. Pendant les dernières années, des pays du monde de plus en plus nombreux ont organisé des manifestations à l'occasion de la Journée, allant de cérémonies interconfessionnelles à des cérémonies consistant à planter des arbres, le recours aux médias pour des reportages complets sur les victimes des accidents de la route et leur famille. Des pays comme les États-Unis d'Amérique ont commencé à étudier la possibilité de reconnaître officiellement la Journée mondiale du souvenir des victimes d'accidents de la route au niveau national. Pour aider les pays à planifier des manifestations à l'occasion de la Journée, la Fédération européenne des victimes d'accidents de la route et l'OMS ont élaboré un guide intitulé *Journée mondiale du souvenir des victimes d'accidents de la route : un guide à l'intention des organisateurs*. Par ailleurs, l'Association for Safe International Travel et l'OMS ont établi un document regroupant les témoignages de personnes touchées par des accidents de la route : *Faces Behind the Figures : Voices of Road Crash Victims and Their Families* (Les visages derrière les chiffres : Voix de victimes d'accidents de la

route et de leur famille) est un puissant outil de sensibilisation qui dépeint les souffrances humaines liées à chacune des statistiques données sur la circulation routière.

26. De plus en plus d'organisations non gouvernementales se joignent aux efforts faits dans le domaine de la sécurité routière et développent leur coopération avec d'autres partenaires dans le cadre de cette collaboration. D'autres organisations ne se contentent pas de représenter les points de vue de la victime dans les activités portant sur la sécurité routière, elles participent également à des travaux de recherche et aux interventions techniques. Par exemple, Handicap International a effectué une évaluation de l'utilisation du port de casques par des motocyclistes au Cambodge et a activement mené une campagne de sensibilisation qui a débouché sur une nouvelle législation concernant le port du casque dans le pays; et l'Asia Injury Prevention Foundation (Fondation asiatique pour la prévention des traumatismes) gère un programme actif de distribution de casques au Viet Nam.

#### D. Réunions régionales

27. Au cours des deux dernières années, les partenaires au sein du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ont facilité la tenue de réunions régionales sur la sécurité routière, dont les suivantes :

a) Une conférence ministérielle sur les transports, organisée par la CESAP et tenue à Busan, République de Corée. Des ministres de la région Asie-Pacifique ont adopté la Déclaration ministérielle concernant l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique;

b) Une conférence africaine sur la sécurité routière, organisée conjointement par la Commission économique pour l'Afrique et l'OMS à Accra. Les objectifs de la conférence étaient notamment de développer l'élaboration de plans d'action nationaux, de planifier la mise en œuvre des recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*; et d'étudier les moyens de mobiliser des ressources. Une table ronde ministérielle regroupant des ministres des transports et des ministres de la santé a également été organisée et elle a débouché sur l'adoption de la « Déclaration d'Accra » dans laquelle les ministres se sont engagés à œuvrer de concert pour juguler « l'épidémie » que constituent les décès et les traumatismes sur les routes d'Afrique;

c) La CEPALC, le Conseil national pour la sécurité routière de Costa Rica, la Fondation pour l'automobile et la société, l'Organisation panaméricaine de la santé, la Banque interaméricaine de développement, la Banque mondiale et le Forum mondial pour la sécurité routière ont parrainé le premier Forum des parties concernées par la sécurité routière en Amérique latine et aux Caraïbes, qui s'est tenu à San José en septembre 2006. Des participants venus de toute la région ont planifié des actions visant à améliorer la sécurité routière dans les Amériques et ont adopté la Déclaration de San José, qui comporte un appel à la création d'un comité qui serait chargé d'aider les pays de la région à collaborer en matière de sécurité routière;

d) Un certain nombre de réunions régionales sur la sécurité routière se sont tenues dans la région de la Méditerranée orientale. Plus récemment, un cours de

formation régional à l'intention des chargés de liaison au sein du ministère chargé de la prévention des traumatismes pour la région de la Méditerranée orientale, s'est tenu au Caire en décembre 2006. Organisée conjointement par la CESAO et le bureau régional de l'OMS pour la Méditerranée orientale, la conférence avait pour objet de renforcer les capacités de la région d'intervenir dans un certain nombre de domaines dont la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route.

## **E. Collecte de données et travaux de recherche**

28. Dans le cadre des guides traitant des bonnes pratiques (voir la section ci-dessous consacrée à l'appui technique), un groupe de travail, créé au sein du groupe pour la collaboration en matière de sécurité, a commencé à élaborer un guide des bonnes pratiques pour la collecte des données sur les traumatismes dus aux accidents de la route. Le guide portera essentiellement sur la manière d'utiliser de façon optimale des données imparfaites, il indiquera notamment au lecteur comment réaliser des enquêtes et des analyses rapides tout en mettant en application un système de surveillance dans le long terme. Il offrira également au lecteur une série minimale de données et présentera de bonnes pratiques en ce qui concerne divers types de collecte de l'information dans le monde. Finalement il montrera comment on peut utiliser les données.

29. À mesure que de plus en plus de pays prennent des mesures pour améliorer la sécurité routière, il s'avère de plus en plus nécessaire de mesurer les progrès accomplis en ce qui concerne l'application des recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* au niveau national et de permettre aux pays d'évaluer la situation en matière de sécurité routière, aussi bien dans le pays au fil du temps et par rapport à d'autres pays. L'évaluation pourrait consister à recourir à des enquêtes d'observation qui permettraient aux pays de recueillir une information précieuse sur le pourcentage de personnes qui portent leur casque et mettent la ceinture de sécurité, ainsi que sur le nombre de personnes qui conduisent sous l'influence de l'alcool. Pour ce faire, un groupe de membres du Groupe des Nations Unies a élaboré le premier élément d'un tel dispositif en définissant la méthodologie à suivre pour réaliser des études d'observation simples sur les pourcentages d'utilisation de casques.

## **F. Appui financier**

30. Le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière a été créé en 2006 pour appuyer les efforts faits aux niveaux mondial, régional et national qui entraîneront une réduction du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. La mission du Fonds consiste à mener des activités visant à renforcer les stratégies et capacités institutionnelles en matière de sécurité routière dans les pays ciblés. Le Fonds qui maintenant gère des dons, comporte deux filières de financement : l'une pour les initiatives mondiales en matière de sécurité routière et l'autre pour l'appui aux programmes de pays. Le financement a maintenant commencé au niveau des pays, financement d'activités isolées et financement complémentaire pour des projets existants et nouveaux des banques de développement multilatérales pour l'amélioration de la sécurité routière. Les contributions versées au Fonds à ce jour

l'ont été par la Fondation pour l'automobile et la société et par les Gouvernements suédois, néerlandais et celui des Pays-Bas.

31. L'appui financier au Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a été fourni par le Gouvernement suédois et par l'Administration américaine, le Fonds de la Banque mondiale pour la sécurité routière et SCANIA. Les dons accordés par le Fonds à ce jour sont, entre autres, un financement aux membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dont le Département de l'OMS pour la prévention de la violence et des traumatismes, le Partenariat mondial pour la sécurité routière et le Forum mondial pour la sécurité routière. Le Fonds a également continué de fournir un appui pour l'utilisation des manuels sur les bonnes pratiques dans les pays cibles.

#### **IV. Conclusions et recommandations**

32. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation demeurent une importante question de santé publique et de développement. Selon les tendances qui se dessinent dans de nombreux pays, les pays à revenu faible ou intermédiaire, ce problème pourrait se poser avec encore plus d'acuité durant la prochaine décennie. Malgré une plus grande prise de conscience de la question, il est urgent de faire plus d'efforts et de mobiliser davantage de ressources pour résoudre le problème.

33. Au cours des trois dernières années, des progrès considérables ont été accomplis aux niveaux international, régional et national pour améliorer la sécurité routière. La coordination au niveau international a été renforcée, ce qui a favorisé l'échange d'idées entre les secteurs et facilité une action concertée. Un certain nombre de produits ont été mis au point pour fournir une assistance technique aux pays afin qu'ils puissent mener des interventions efficaces : les gouvernements de nombreux pays ont continué d'intensifier les efforts dans le domaine de la collecte de données et de la prévention, et de renforcer les services en faveur des personnes touchées; certains organismes des Nations Unies ont commencé à prendre des mesures pour améliorer les politiques en matière de sécurité routière au sein de leurs propres organisations; et il y a également des activités plus importantes dans ce domaine de la part du secteur privé. Il y a également une plus grande collaboration avec les organisations de victimes et d'autres organisations non gouvernementales s'occupant de sécurité routière. Ces organisations ont collaboré avec d'autres partenaires pour élaborer un certain nombre de produits qui, en décrivant le côté humain des accidents de la route, comblent un vide important. De plus, des progrès ont été réalisés pour ce qui est de consolider le processus par lequel des fonds destinés à des activités visant à améliorer la sécurité routière ont été distribués comme en témoigne la création du Fonds mondial pour la sécurité routière.

34. L'Assemblée mondiale de la santé a exhorté les États membres à privilégier les services de soins d'urgence aux victimes de traumatismes; il s'agit ici d'une mesure importante qui devrait entraîner des améliorations dans les soins préhospitaliers et hospitaliers.

35. Le Groupe des Nations Unies a entrepris des activités en matière de sécurité routière, c'est ainsi qu'il a continué à élaborer les guides restants sur les bonnes pratiques; à fournir un appui technique pour la mise en œuvre des projets relatifs à la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire et à encourager les activités de sensibilisation aux niveaux mondial et régional à la question de la

sécurité routière. Afin de poursuivre cette coopération, il est envisagé que les membres du Groupe pour la collaboration en matière de sécurité routière continuent à se réunir régulièrement; entre les réunions, l'OMS continuera à faciliter la communication en établissant des contacts réguliers avec les participants et par l'intermédiaire du site du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Il est également envisagé que les groupes de travail maintiennent entre eux des relations régulières dans l'intervalle qui sépare les réunions.

36. En dépit des progrès de l'action collective menée pour la sécurité routière au sein et en dehors du système des Nations Unies, il reste encore beaucoup à faire. Dans les pays où la sécurité routière figure en bonne place dans le programme d'action des gouvernements, il importe que les efforts se poursuivent. Dans les pays où on ne lui accorde aucun intérêt, la communauté internationale doit trouver des moyens d'encourager les efforts déployés pour réduire les accidents de la circulation et sensibiliser les pouvoirs publics à la nécessité d'intégrer la sécurité routière dans leurs politiques des transports et leur politique de santé publique. Finalement, bien que des progrès considérables aient été faits dans un bon nombre d'instances internationales pour sensibiliser davantage aux questions relatives à la sécurité routière, celle-ci ne figure point dans les programmes d'activités de la plupart des organisations de développement et d'organismes de prêt.

37. Au niveau régional, les partenaires au sein du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ont pris des mesures concrètes pour donner l'occasion aux dirigeants régionaux d'étudier les meilleurs moyens de coopérer dans le domaine des questions de sécurité routière. Néanmoins, il n'existe aucune instance mondiale pour un échange, au niveau ministériel, de l'information et de stratégies concernant la sécurité routière. Un certain nombre d'institutions ont demandé qu'une conférence ministérielle se tienne sous les auspices de l'ONU, aux fins d'examiner les progrès accomplis sur le plan de la sécurité routière internationale, s'agissant notamment de l'application des recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* ainsi que dans les résolutions de l'Assemblée générale sur la sécurité routière.

38. Les niveaux du financement pour la sécurité routière ne sont toujours pas ce qu'ils devraient être vu l'ampleur du problème et il importe d'intensifier les efforts pour obtenir un appui financier supplémentaire en faveur de projets relatifs à la sécurité routière. En particulier, les interventions dans le domaine de l'infrastructure routière visant à améliorer la sécurité routière constituent encore des défis considérables pour les pays en développement où le sous-investissement est illustré par les retombées sociales très élevées des interventions dans le domaine de la sécurité. Le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière est un important instrument pour mobiliser cet appui nécessaire d'urgence.

39. Il est toujours nécessaire de disposer d'un mécanisme qui permette de mesurer les progrès accomplis par les pays dans le cadre d'interventions destinées à réduire le nombre de traumatismes dus aux accidents de la route, tel qu'exposé dans les recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*.

40. Il est donc recommandé que l'Assemblée générale :

a) Réaffirme sa volonté de s'attaquer à la crise mondiale de la sécurité routière;

b) Réaffirme son souhait de voir l'OMS continuer à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies en travaillant en étroite collaboration avec les commissions régionales; encourage les États Membres à appuyer les efforts visant à améliorer la sécurité routière et aide les États Membres à obtenir un soutien financier, politique et technique;

c) Engage les États Membres à élaborer des programmes et des plans d'action relatifs à la sécurité routière, notant que ces programmes devraient être considérés comme des investissements rentables pour les gouvernements qui les effectuent. Ces programmes devraient avoir une large perspective de la prévention des accidents de la circulation routière, en accordant une attention particulière aux besoins en matière de sécurité des usagers de la route vulnérables, notamment grâce à des améliorations des transports publics et à la création d'espaces pour les piétons et les cyclistes;

d) Encourage les États Membres à continuer d'inscrire leur action en faveur de la sécurité routière dans le cadre du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et à en appliquer les recommandations, notamment la création d'une institution chef de file pour la sécurité routière et l'élaboration d'un plan d'action national pour réduire le nombre des traumatismes dus aux accidents de la circulation;

e) Encourage les États Membres à accorder une attention particulière à des facteurs de risque tels que la non-utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, la non-utilisation des casques, la conduite sous l'influence de l'alcool, l'excès de vitesse ainsi qu'à la mise en place de l'infrastructure appropriée, notamment en adoptant et en appliquant la législation à cet effet, en menant des campagnes de sensibilisation et en appliquant des méthodes appropriées pour suivre et évaluer les interventions en cours;

f) Encourage les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à adhérer à la Convention sur la circulation routière et à la Convention sur la signalisation routière et à les mettre en œuvre en tant que stratégies essentielles pour améliorer la sécurité routière dans les pays;

g) Appuie les efforts déployés par les organismes et organes du système des Nations Unies pour élaborer et utiliser des outils qui permettent de mesurer les progrès accomplis en ce qui concerne la mise en œuvre d'initiatives en faveur de la sécurité routière;

h) Encourage les États Membres à continuer de renforcer le dialogue intersectoriel sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation et à appuyer les efforts faits pour organiser une conférence ministérielle sur la sécurité routière, sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, et qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le domaine de la sécurité routière, y compris l'application des recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux*

*accidents de la circulation* et dans les résolutions de l'Assemblée générale sur la sécurité routière;

i) Exhorte les États Membres à continuer de sensibiliser davantage l'opinion sur la sécurité routière aux niveaux international et national en organisant des manifestations de sensibilisation et en intensifiant les efforts actuellement déployés pour faire prendre conscience de l'ampleur du problème, en particulier en encourageant à célébrer la Journée mondiale du souvenir des victimes de la route et en invitant l'OMS, en collaboration avec les commissions régionales, à organiser la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière;

j) Demande aux institutions de développement et à la communauté internationale de considérer la sécurité routière comme une partie intégrante du programme de développement international;

k) Encourage les institutions des Nations Unies et d'autres organisations internationales disposant de parcs de véhicules importants à prendre des mesures pour s'attaquer au problème de la sécurité routière au sein de leurs organisations;

l) Reconnaît l'importance du Fonds mondial de la Banque mondiale sur la sécurité routière en tant que moyen d'accroître les ressources nécessaires pour s'attaquer au problème de la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire;

m) Encourage les États Membres à redoubler d'efforts pour améliorer les soins d'urgence en cas de traumatismes ainsi que les services de réadaptation dans les pays;

n) Demande au Secrétaire général de lui faire rapport à sa soixante-quatrième session.

---