|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/2021/26 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  22 décembre 2020  Français  Original : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Quatre-vingt-troisième session**

Genève, 23-26 février 2021

Point 12 de l’ordre du jour provisoire

**Thème de la table ronde : « Un moment décisif pour la sécurité routière   
à l’aube de la nouvelle Décennie d’action »**

Note de cadrage sur la table ronde que doit tenir le CTI   
en 2021, dont l’intitulé sera « Un moment décisif pour la sécurité routière à l’aube de la nouvelle Décennie d’action »

Note du secrétariat[[1]](#footnote-2)\*

I. Généralités

1. Malgré l’action énergique et constante des États Membres en faveur de la sécurité routière, la communauté internationale n’a pas pu atteindre la cible 3.6 fixée pour 2020 dans ce domaine dans le cadre des objectifs de développement durable, à savoir « diminuer de moitié à l’échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route ». Loin de diminuer, ce nombre ne cesse de croître.

2. En 2020, la communauté mondiale et l’ONU se sont toutefois mobilisées pour appréhender cette défaillance et s’employer à y remédier. Il y a eu trois temps forts. Premièrement, les responsables des transports des différents pays se sont réunis à l’occasion de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière[[2]](#footnote-3) (Stockholm, 19‑20 février 2020), afin de parvenir à un consensus mondial qui s’est concrétisé par la Déclaration de Stockholm sur la poursuite de la collaboration internationale dans le domaine de la sécurité routière à l’horizon 2030. Deuxièmement, à sa quatre-vingt-deuxième session (Genève, 25-28 février 2020), le Comité des transports intérieurs (CTI) a adopté des recommandations concernant l’amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière[[3]](#footnote-4), applicables à compter du 1er avril 2020, qui fournissent aux États Membres des orientations et des lignes directrices fort utiles sur les moyens de renforcer l’appui réglementaire dévolu à la gestion de leurs systèmes de sécurité routière. Troisièmement, l’Assemblée générale a adopté, le 31 août 2020, sa résolution 74/299 sur l’« Amélioration de la sécurité routière mondiale »[[4]](#footnote-5), dans laquelle elle fait de la période 2021-2030 la deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière. Elle y fixe de nouveaux objectifs ambitieux et y invite les principales parties prenantes à établir pour la deuxième Décennie un plan d’action qui servira de document d’orientation pour favoriser la mise en œuvre des objectifs de la Décennie, en réduisant de moitié le nombre de tués et de blessés sur les routes d’ici à 2030.

3. À chacun de ces trois événements marquants, qui seront décrits plus en détail dans les sections suivantes du présent document, le caractère irremplaçable et essentiel de l’action menée par la CEE et le CTI en vue d’améliorer durablement la sécurité routière à l’échelle mondiale a été salué. La table ronde du CTI vise à réunir les acteurs incontournables à l’échelle mondiale pour un débat stratégique sur la nouvelle voie qu’il faudra suivre si l’on veut progresser de façon mesurable vers un règlement de la crise en cours dans le domaine de la sécurité routière. Le projet de programme de la table ronde est annexé au présent document.

II. La Déclaration de Stockholm

4. La déclaration de Stockholm[[5]](#footnote-6), qui s’inspire de la déclaration de Moscou (2009) et de celle de Brasilia (2015), ainsi que des résolutions pertinentes de l’Assemblée générale des Nations Unies et de l’Assemblée mondiale de la Santé, est le document final de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, adopté en février 2020.

5. Dans cette déclaration, le lien entre la sécurité routière et la mise en œuvre du Programme de développement durable à l’horizon 2030 a été souligné, et un nouvel objectif mondial a été fixé, à savoir réduire de moitié le nombre de tués et de blessés consécutifs à des accidents de la circulation routière d’ici à 2030. Les États membres qui ne l’avaient pas encore fait ont été encouragés à adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies sur la sécurité routière, à reprendre, mettre en œuvre et promouvoir leurs dispositions ou leurs exigences en matière de sécurité, et à veiller à ce que la législation et les normes relatives à la conception et à la construction des routes, aux véhicules et à l’utilisation des routes soient conformes aux principes de la sécurité systémique et mises en application.

6. Les auteurs de la déclaration ont appelé à accélérer le passage à des modes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables tels que la marche, le cyclisme et les transports publics. L’importance de la gestion de la vitesse et du suivi des progrès a également été soulignée.

III. Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l’amélioration des systèmes nationaux   
de sécurité routière

7. Il est urgent de redoubler d’efforts, sur les plans national et international, pour faire face à la crise actuelle en améliorant la sécurité sur les routes du monde entier. Il est particulièrement important d’adopter une approche nouvelle pour relever cet immense défi et pour améliorer rapidement la sécurité routière dans le monde. En s’appuyant sur les bonnes pratiques et les enseignements tirés de l’expérience, en prenant exemple sur les autres modes de transport et en prenant en compte les particularités de la mobilité routière, la CEE réfléchit à un mode d’organisation des systèmes nationaux de sécurité routière propre à assurer une gestion efficace de la sécurité sur les routes.

8. Conformément à la stratégie du CTI et aux décisions prises par le Comité en février 2019, le secrétariat, à la lumière des observations du Bureau, des groupes de travail et des comités d’administration, a établi un projet de recommandations concernant l’amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (ECE/TRANS/2020/9) pour examen par le CTI à sa session de février 2020. Le Comité a adopté ces recommandations, applicables à partir du 1er avril 2020, dans le but de donner aux pays les orientations et les lignes directrices dont le besoin se faisait cruellement sentir sur la manière de renforcer leur système national de sécurité routière de façon coordonnée et intégrée, en s’appuyant sur la réglementation mise en place dans le cadre des conventions des Nations Unies pertinentes.

IV. Résolution 74/299 de l’Assemblée générale des Nations Unies et plan d’action pour la deuxième Décennie d’action   
(2021-2030)

9. Le 31 août 2020, l’Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 74/299 sur l’amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle fait sienne la Déclaration de Stockholm. Parmi les principaux éléments de cette résolution, on peut citer la proclamation de la période 2021-2030 comme deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d’au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes à l’horizon 2030. L’Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales de l’ONU ont été priées de mettre au point, en coopération avec les partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, un plan d’action pour cette deuxième Décennie d’action. En outre, l’Assemblée générale doit convoquer, au plus tard à la fin de l’année 2022, une réunion de haut niveau qui portera sur les moyens de surmonter les obstacles à l’amélioration de la sécurité routière.

10. De plus, le texte de la résolution rend hommage aux travaux menés par la CEE en vue d’élaborer des instruments de portée internationale relatifs à la sécurité routière, à savoir des conventions et des accords, des Règlements et des normes techniques, des résolutions et des recommandations sur les bonnes pratiques, tels que la résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur le déploiement de véhicules hautement ou entièrement automatisés dans la circulation routière. De même, on y réaffirme le rôle et l’importance des Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968, de la Convention sur la signalisation routière de 1968, des accords de 1958 et de 1998 concernant les Règlements techniques applicables aux véhicules, de l’Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules et de l’Accord de 1957 sur le transport des marchandises dangereuses, l’adhésion des États qui n’y sont pas encore Parties contractantes y est encouragée.

11. Dans la résolution, les États Membres sont en outre invités à soutenir l’action de l’Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, et il est demandé au Secrétaire général d’envisager de maintenir ce poste d’Envoyé spécial jusqu’à la fin de la deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière.

12. Depuis septembre 2020, le secrétariat de la CEE travaille en étroite collaboration avec l’Organisation mondiale de la Santé et d’autres commissions régionales de l’ONU, en consultation avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière à l’élaboration du plan d’action pour la deuxième Décennie d’action. Les progrès enregistrés à ce stade sont satisfaisants.

Annexe

Projet de programme

| **Table ronde du CTI sur les quatre plateformes de la stratégie du Comité**  **Thème de la table ronde : « Un moment décisif pour la sécurité routière à l’aube de la nouvelle Décennie d’action ».**  **Séance hybride sans interprétation**  **26 février 2021, 10 heures-12 heures, Palais des Nations, Genève** | |
| --- | --- |
| 10 heures-10 h 10 | **Déclarations liminaires et allocutions de bienvenue** |
| 10 h 10-10 h 30 | **La Déclaration de Stockholm** |
| 10 h 30-11 h 10 | **L’amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière** |
| 11 h 10-11 h 50 | **La résolution 74/299 de l’Assemblée générale et la deuxième Décennie d’action** |
| 11 h 50-midi | **Déclarations de clôture** |

1. \* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur. [↑](#footnote-ref-2)
2. https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/. [↑](#footnote-ref-3)
3. https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-9f.pdf. [↑](#footnote-ref-4)
4. https://undocs.org/en/A/RES/74/299. [↑](#footnote-ref-5)
5. https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/. [↑](#footnote-ref-6)