



# Assemblée générale

Distr. générale  
6 septembre 2013  
Français  
Original : anglais

---

## Soixante-huitième session

Point 12 de l'ordre du jour

### Crise de la sécurité routière mondiale

## Améliorer 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.



## **Rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, établi par l'Organisation mondiale de la Santé en consultation avec les commissions régionales et les 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 collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies et en consultation avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, fait le point de l'application des recommandations contenues dans les résolutions [58/289](#), [60/5](#), [62/244](#), [64/255](#) et [66/260](#) de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Il rend compte des activités entreprises et des résultats obtenus par les milieux de la sécurité routière en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) depuis la publication du précédent rapport du Secrétaire général. Plusieurs événements notables intervenus au cours de cette période témoignent de la prise de conscience de ce problème à travers le monde et des solutions que les gouvernements et autres parties prenantes doivent mettre en place pour endiguer le flot des accidents de la route et leurs conséquences sur la santé publique et le développement. Parmi ces événements, qui ont tous appelé l'attention sur la sécurité routière aux niveaux politiques les plus élevés, figurent la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route, en novembre 2012, la publication du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action*, en mars 2013, la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui s'est tenue du 6 au 12 mai 2013, et le lancement de l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés, en mai 2013. Le rapport se termine par un certain nombre de recommandations soumises à l'attention de l'Assemblée générale dans le dessein d'atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

---

## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	4
II. Progrès accomplis dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière . . . . .	5
III. Instruments juridiques internationaux, résolutions et instruments d'intervention . . . . .	7
IV. Appui technique et collaboration . . . . .	10
A. Volet 1 – Gestion de la sécurité routière . . . . .	10
B. Volet 2 – Sécurité des routes et mobilité . . . . .	13
C. Volet 3 – Sécurité des véhicules . . . . .	14
D. Volet 4 – Comportement des usagers de la route . . . . .	15
E. Volet 5 – Soins après accident . . . . .	17
V. Promotion . . . . .	18
VI. Collecte de données, recherche et suivi des progrès réalisés pendant la Décennie . . . . .	20
VII. Appui financier . . . . .	22
VIII. Conclusions et recommandations . . . . .	22

## I. Introduction

1. Selon les estimations, les accidents de la route ont été la cause de 1,24 million de décès en 2010, dont 80 % se sont produits dans les pays à revenu intermédiaire qui représentent 72 % de la population mondiale, mais possèdent et conduisent seulement la moitié des véhicules immatriculés dans le monde. La région africaine a le taux de mortalité routière le plus élevé alors que la région européenne a le taux le plus faible. À l'échelle mondiale, la moitié de tous les décès dus aux accidents de la route concernent les piétons, les motocyclistes et les cyclistes, c'est-à-dire les usagers de la route dits vulnérables. Si certains pays ont adopté des lois concernant les principaux facteurs de risque et dispositifs de protection (vitesse, conduite en état d'ivresse, port du casque, port de la ceinture de sécurité et dispositifs de sécurité pour les enfants), des lois globales sur la sécurité routière ne s'appliquent qu'à 7 % de la population mondiale. Même là où de bonnes lois existent, leur application demeure un problème.

2. Conformément au mandat de coordination que lui a confié l'Assemblée générale dans sa résolution 58/289, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), agissant en étroite coopération avec les commissions régionales des Nations Unies, a facilité la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui se réunit deux fois par an afin de coordonner les activités de sécurité routière menées par ses 77 organisations partenaires. La participation des gouvernements et de la société civile va croissant. Afin de garantir un appui optimal à la Décennie pour l'action en matière de sécurité routière (2011-2020), les projets du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ont été alignés sur les cinq volets d'activités du Plan mondial pour la Décennie<sup>1</sup>, à savoir gestion de la sécurité routière, sécurité des routes et mobilité, sécurité des véhicules, comportement des usagers de la route et soins après accident. Eu égard à l'importance de la sécurité routière concernant les parcs de véhicules et le suivi des progrès, les projets du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, de suivi et d'évaluation dans le cadre professionnel se poursuivent.

3. Dans la résolution 66/260, adoptée en mai 2012, l'Assemblée générale s'est déclarée consciente du lourd tribut que les accidents de la circulation imposent à la santé publique et au développement dans le monde, problème qui, si on n'y porte pas remède, risque de nuire au développement durable des pays et de gêner les progrès vers les objectifs du Millénaire pour le développement. Cette résolution de l'ONU, qui a été présentée par quelque 80 pays, portait sur l'adoption de lois, la promotion, le financement et le suivi, et priait le Secrétaire général de lui rendre compte à la soixante-huitième session des progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

4. Il s'agit ici du deuxième rapport présenté en réponse à la résolution 64/255, 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 route dans le monde. Il couvre la période allant de septembre 2011 à août 2013 et décrit les activités internationales entreprises par les organismes du système des Nations Unies, les institutions mondiales de sécurité routière, le secteur privé et la société civile depuis le précédent rapport du Secrétaire général (A/66/389).

---

<sup>1</sup> Voir [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/).

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

5. Plusieurs événements notables intervenus depuis le précédent rapport témoignent à la fois des progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs de la Décennie et du besoin urgent d'améliorer la sécurité routière. Parmi eux figurent la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route, la diffusion par l'OMS du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action*<sup>2</sup>, la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et le lancement de l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés lors de l'Assemblée mondiale de la santé qui s'est tenue en mai 2013.

6. Dans sa résolution 60/5, l'Assemblée générale invitait 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. En 2012, la Fédération européenne des victimes de la route a relancé le site Web<sup>3</sup> de la Journée mondiale des victimes en 16 langues. Les pays ont également été encouragés à dresser des monuments aux victimes de la circulation routière. En 2012, plusieurs monuments nationaux et régionaux ont été inaugurés et figurent sur le site Web.

7. Dans sa résolution 64/255, l'Assemblée générale invitait l'OMS et les commissions régionales de l'ONU à coordonner le suivi régulier des progrès obtenus dans le monde et à élaborer des rapports de situation sur la sécurité routière. L'OMS a répondu en diffusant le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action* le 14 mars 2013 à Genève, son deuxième rapport sur la question. Quelque 200 participants ont assisté à cette manifestation, qui a été ouverte par le Directeur général de l'OMS et le Sous-Directeur général pour les maladies non transmissibles et la santé mentale. Ce lancement comportait une vidéo qui mettait en lumière les conséquences dramatiques du manque de sécurité des routes du monde entier ainsi que des messages vidéo du Maire de la ville de New York, de l'Ambassadeur de la campagne en faveur de la sécurité routière mondiale et du Président de la Commission pour la sécurité routière mondiale. Ce rapport, dont la publication a été rendue possible par une subvention de Bloomberg Philanthropies, présente des informations et des données sur la sécurité routière reçues de 182 pays et sert de niveau de référence pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. Les principales conclusions et recommandations du rapport ont été présentées; elles soulignaient la nécessité d'une action plus énergique pour atteindre l'objectif de la Décennie, de concentrer les efforts sur les usagers de la route vulnérables et sur la promulgation et la mise en application de lois appropriées sur la sécurité routière. Les vice-ministres du Mozambique et de la Fédération de Russie ainsi que les ambassadeurs ou représentants permanents du Brésil, de l'Égypte, des Émirats arabes unis, des États-Unis d'Amérique, de l'Éthiopie, de la France, du Mexique, du Panama, de la Roumanie, de la Suède et de la Turquie ont appuyé le rapport et la Décennie.

8. La deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui avait pour thème la sécurité des piétons, a été célébrée dans le monde entier du

<sup>2</sup> Disponible sur [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/).

<sup>3</sup> Voir [www.worlddayofremembrance.org](http://www.worlddayofremembrance.org).

6 au 12 mai 2013 par des évènements dans plus de 100 pays<sup>4</sup>. L'initiative « The Long Short Walk », campagne mondiale de promotion organisée par « Pour des routes sûres » et la campagne Zenani Mandela avec le soutien de l'OMS et de nombreux partenaires, a été la clef de voûte de bon nombre de ces manifestations<sup>5</sup>. Parmi les autres manifestations figuraient des débats politiques de haut niveau en Argentine, Belgique, Croatie, Émirats arabes unis, ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Ouzbékistan et Uruguay, ainsi que des marches organisées sous la bannière de l'initiative « The Long Short Walks » dans les pays ci-après : Afrique du Sud, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Cambodge, Chine, États-Unis d'Amérique, Fidji, Géorgie, Lituanie, Mexique, Namibie, Ouganda, Philippines, République démocratique populaire lao, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Thaïlande, Ukraine, Uruguay et Viet Nam. Le marquage et marquage des passages piétons ont été entrepris au Costa Rica, en Égypte, au Ghana et à Trinité-et-Tobago, tandis que la sécurité des routes desservant les écoles a été améliorée en Ouganda, au Pakistan, en République tchèque et en Slovaquie. Des expositions de photographies sur la sécurité des piétons en rapport avec les débats publics ont été organisées au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en Thaïlande et au Viet Nam, tandis que des débats radiophoniques et télévisés ont eu lieu au Cameroun, en Équateur, en Inde et en Républiques démocratique du Congo. Pour marquer la Semaine mondiale de la sécurité routière, l'OMS a diffusé une publication intitulée « Pedestrian Safety: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners » (Manuel de sécurité routière en matière de sécurité des piétons à l'intention des décideurs et des professionnels), manuel technique détaillé sur les bonnes pratiques pour la sécurité des piétons à l'intention des professionnels<sup>6</sup> ainsi qu'un document de promotion intitulé « Rendre la marche sûre – Bref aperçu de la sécurité des piétons dans le monde » et une série d'affiches à l'intention des décideurs<sup>7</sup>.

9. La Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière a été marquée par les commissions régionales des Nations Unies au moyen d'activités de promotion et de renforcement des capacités. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a organisé à Séoul, en collaboration avec la Korea Transportation Safety Authority, une réunion de trois jours d'un groupe d'experts régionaux sur les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique centrée sur les usagers de la route vulnérables. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a célébré la Semaine de la sécurité routière au Palais des Nations, à Genève, par quatre évènements principaux et diverses manifestations parallèles<sup>8</sup>. Parmi les évènements principaux figuraient un symposium sur les perspectives régionales en matière d'alcool au volant, une session interactive sur le thème « A la recherche d'une sécurité routière mondiale » destinée aux jeunes, une table ronde sur la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau destinée à souligner l'importance de la sécurité routière aux passages à niveau, et un forum de discussion sur les assurances et la sécurité routière. Parmi les manifestations parallèles de soutien figuraient deux séances de

<sup>4</sup> Voir [www.who.int/roadsafety/week/2013/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/week/2013/en/index.html).

<sup>5</sup> Voir [www.makeroadssafe.org/longshortwalk/Pages/homepage.aspx](http://www.makeroadssafe.org/longshortwalk/Pages/homepage.aspx).

<sup>6</sup> Voir [apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352\\_eng.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf).

<sup>7</sup> Voir

[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/make\\_walking\\_safe/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/make_walking_safe/en/index.html).

<sup>8</sup> Voir [www.unece.org/trans/roadsafe/2nd\\_grs\\_week/programme.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html).

signature d'affiches, une exposition des meilleurs dessins d'enfants présentés au troisième concours international de dessins sur la sécurité aux passages à niveau organisé par l'Union internationale des chemins de fer et le dépistage de la fatigue au volant. Par ailleurs, la CEE a travaillé en partenariat avec le Ministère italien des infrastructures et des transports, la société des autoroutes ASTM-SIAS et des journaux italiens pour faire connaître la Semaine de la sécurité routière et sensibiliser les écoliers et le public en général en distribuant 230 000 marque-pages dans les écoles locales et aux postes de péage situés sur 1 300 kilomètres d'autoroutes. Toujours à l'occasion de la Semaine de la sécurité routière, la CEE a également publié une brochure qui donnait un résumé des dispositions pertinentes d'un certain nombre de règlements relatifs aux véhicules destinés à renforcer la sécurité des piétons et autres usagers de la route vulnérables, de même que les meilleures pratiques tirées de la Convention sur la circulation routière et de la Convention sur la signalisation routière (qui datent toutes deux de 1968) ainsi que les résolutions consolidées sur ces questions.

10. En mai 2013, l'OMS a lancé l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés, qui est un réseau d'organisations gouvernementales et intergouvernementales, mais aussi d'organisations non gouvernementales, y compris de sociétés professionnelles internationales, qui collaborent afin d'améliorer les soins aux blessés sous tous leurs aspects, depuis la préhospitalisation jusqu'à la rééducation<sup>9</sup>. Ce lancement, organisé à l'occasion de la soixante-sixième Assemblée mondiale de la santé par les Gouvernements du Brésil, du Mozambique, de la Roumanie et de la Thaïlande et le secrétariat de l'OMS, a rassemblé environ 200 délégués de pays appartenant à toutes les régions du monde.

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

11. Dans les résolutions 64/255 et 66/260, l'Assemblée générale a encouragé les États Membres à adopter et à mettre en œuvre une législation nationale d'ensemble sur la sécurité routière concernant les principaux facteurs de risque et dispositifs de protection afin d'atteindre un objectif de 50 % de tous les pays d'ici à 2020. La deuxième de ces résolutions encourageait les États Membres à devenir parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière. Bien que des améliorations aient été enregistrées dans ces domaines, les progrès sont lents. D'après le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*, seulement 28 pays disposent de lois appropriées concernant les cinq facteurs de risque, ces pays ne représentant que 7 % de la population mondiale.

12. Dans la région européenne, la CEE poursuit son action d'harmonisation des normes internationales relatives à la sécurité de la circulation routière. La Convention de 1968 sur la circulation routière compte deux nouvelles parties contractantes, ce qui porte leur nombre total à 72. Toutefois, le nombre des parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière est toujours de 95, et de 50 pour l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

<sup>9</sup> Voir [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/services/gaci/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/index.html).

13. La plupart des pays qui ont une très importante industrie automobile sont des parties contractantes à deux grands accords internationaux de l'ONU, ce qui contribue à l'harmonisation des réglementations relatives aux véhicules. Il s'agit de l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux 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 délivrées conformément à ces prescriptions et à ses 132 règlements, qui compte 51 parties contractantes, et de 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 et ses 13 règlements techniques mondiaux, qui compte 33 parties contractantes. Ces deux accords sont ouverts à l'adhésion par les États Membres de l'ONU ou toute organisation régionale d'intégration économique à laquelle ils appartiennent. Les règlements élaborés dans le cadre de ces deux accords ont des dispositions techniques équivalentes et une résolution mutuelle pour les deux a été mise au point afin d'en garantir la concordance. En outre, il existe deux règles de l'ONU relatives au contrôle technique périodique des véhicules qui sont annexées à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles. Cet accord compte 12 parties contractantes et 17 signataires en attente de ratification.

14. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a adopté de nouveaux règlements et modifié les règlements existants en vue d'accroître la sécurité routière des véhicules. L'un des nouveaux règlements concerne les dispositifs de retenue des enfants, qui fait intervenir un essai d'impact latéral afin d'assurer une meilleure protection de la tête, en particulier pour les jeunes enfants, et prévoit l'obligation d'asseoir les enfants face à l'arrière jusqu'à l'âge de 15 mois, des dispositifs de freinage d'urgence avancé et d'avertissement de changement de file, et un nouveau règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules à piles à hydrogène. D'autres dispositions pertinentes ont été adoptées en vue de réduire l'angle mort sur le côté du passager à bord des poids lourds et d'améliorer la visibilité pour le conducteur des autres usagers de la route, de garantir la sécurité des véhicules électriques, d'assurer la sécurité des piétons, et enfin d'améliorer les systèmes d'éclairage et les dispositifs de retenue de la tête afin de réduire les traumatismes cervicaux. Ces accords et règlements ainsi que de nombreux autres issus du Forum mondial peuvent être consultés sur le site Web de la CEE<sup>10</sup>.

15. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE a poursuivi la révision de la Convention de 1968 sur la circulation routière afin de maintenir la concordance entre ladite convention et d'autres instruments juridiques internationaux, notamment ceux élaborés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules. L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)<sup>11</sup> compte désormais 48 parties contractantes. Afin d'en faciliter la mise en œuvre, la CEE a publié une feuille de route sur la manière de mettre en place les structures administratives pour l'application de l'Accord ([ECE/TRANS/WP.15/217](#), annexe IV) et a publié en 2012

<sup>10</sup> Voir [www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html).

<sup>11</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.12.VIII.



une édition récapitulative de l'Accord, y compris tous les amendements antérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

16. Dans la région européenne, le Comité des transports intérieurs de la CEE a approuvé le Plan de mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et a invité le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières à coordonner et à assurer le suivi de ce plan en étroite collaboration avec les autres organes subsidiaires du Comité qui s'intéressent à la sécurité routière (voir [ECE/TRANS/224](#)), au nombre desquels figurent le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, le Groupe de travail des transports routiers, le Groupe de travail des statistiques des transports et le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses. Par ailleurs, à sa réunion annuelle, en 2012, le Comité des transports intérieurs de la CEE a adopté un Plan d'ensemble pour la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière ([ECE/TRANS/2012/4](#) et [Corr.1](#) et [2](#)), qui s'aligne directement sur le Plan mondial pour la Décennie. Ce plan vise à permettre d'atteindre les objectifs d'ensemble de la CEE en matière de sécurité routière en s'attaquant à des domaines prioritaires ainsi qu'en menant une action continue en rapport avec chaque objectif dans son domaine géographique et au-delà. Le rythme auquel le plan sera mis en œuvre dépendra dans une large mesure de la disponibilité des moyens de financement fournis par les donateurs.

17. La soixante-sixième Assemblée mondiale de la santé, qui s'est tenue en mai 2013, a adopté une résolution (WHA66.9) dans laquelle elle rappelait la Convention relative aux droits des personnes handicapées et entérinait le *Rapport mondial sur le handicap* publié en 2011<sup>12</sup> par l'OMS et la Banque mondiale. Dans cette résolution, les États Membres étaient instamment priés d'appliquer la Convention, d'élaborer des plans d'action nationaux et d'améliorer la collecte de données. Ils étaient aussi encouragés à veiller à ce que tous les services de santé de base soient accessibles aux personnes handicapées, à apporter un plus large appui aux soignants non professionnels et à s'assurer que les personnes handicapées ont accès aux services qui les aident à acquérir ou à retrouver des capacités fonctionnelles aussi rapidement que possible. L'OMS y était également invitée à apporter son soutien à la réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et autres objectifs de développement adoptés au niveau international pour les personnes handicapées qui aura lieu le 23 septembre 2013 et à préparer un plan d'action d'ensemble de l'OMS, accompagné de résultats mesurables, à l'intention de la soixante-septième Assemblée mondiale de la santé, en 2014.

18. En 2011, les bureaux régionaux de l'OMS dans le Pacifique occidental et les Amériques ont également adopté des résolutions sur la sécurité routière. En septembre 2011, un plan d'action sur la sécurité routière a été adopté par la cinquante et unième session du Conseil directeur de l'Organisation panaméricaine de la santé (OPS), qui assume la direction du secteur de la santé en matière d'activités de sécurité routière dans les pays des Amériques<sup>13</sup>, tandis qu'en septembre 2012, le Comité régional du Pacifique occidental de l'OMS a adopté une résolution sur la prévention de la violence et des blessures<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Disponible à l'adresse [www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/en/index.html](http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html).

<sup>13</sup> Disponible sur [tinyurl.com/nbu9lt5](http://tinyurl.com/nbu9lt5).

<sup>14</sup> Disponible sur [tinyurl.com/odrqyen](http://tinyurl.com/odrqyen).

## IV. Appui technique et collaboration

20. La présente section s'articule autour des cinq volets du Plan mondial relatif à la Décennie d'action pour la sécurité routière.

### A. Volet 1– Gestion de la sécurité routière

21. En novembre 2012, la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) a organisé une réunion des ministres des transports de l'Amérique centrale afin d'étudier la nécessité d'appliquer une politique d'ensemble en matière de logistique et de mobilité, y compris pour les questions de sécurité routière. Cette réunion a également fourni l'occasion de signer le programme de sécurité routière pour l'Amérique centrale élaboré par les ministères de la santé et des transports de 10 pays. Ce programme suit le Plan d'ensemble pour la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et bénéficie de la participation de la CEPALC, de l'OMS/OPS et de la Banque interaméricaine de développement. En 2012, la CEPALC a publié un bulletin intitulé « Road safety and public health: the cost of treating and rehabilitating the injured in Chile, Colombia and Peru »<sup>15</sup> (Sécurité routière et santé publique : le coût du traitement et de la rééducation des blessés au Chili, en Colombie et au Pérou), qui donne une analyse du coût du traitement et de la rééducation des blessés et propose un cadre multidisciplinaire pour la mise en œuvre de politiques d'ensemble en matière de sécurité routière en tenant compte des aspects liés aux transports, à la santé et à l'infrastructure. En 2013, la CEPALC a publié un bulletin intitulé « Road safety in Latin America and the Caribbean: recent performance and future challenges »<sup>16</sup> (Sécurité routière en Amérique latine et dans les Caraïbes : résultats récents et difficultés à venir), qui analyse les meilleures pratiques régionales et les raisons à l'origine des faibles résultats régionaux obtenus dans la réduction du nombre de morts et de blessés.

22. La Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a organisé trois ateliers nationaux sur la sécurité routière – en Azerbaïdjan (octobre 2011), en République démocratique populaire lao (novembre 2011) et à Sri Lanka (février 2013) – afin d'apporter aux gouvernements l'assistance technique nécessaire pour élaborer et améliorer leurs objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité routière à l'appui de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Fin 2011, la CESAP a organisé plusieurs ateliers, dont la réunion régionale du groupe d'experts sur les progrès obtenus dans l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique, qui était axée sur les systèmes de données relatives à la sécurité routière, ainsi que des ateliers nationaux en Azerbaïdjan et en République démocratique populaire lao. Afin de faire avancer la coordination et les activités internationales en matière de sécurité routière, la CESAP a également organisé une vidéoconférence interinstitutions avec la CEE, les bureaux régionaux de l'OMS pour le Pacifique occidental et l'Asie du Sud-Est, la Banque asiatique de développement et la Banque mondiale pour traiter des activités de sécurité routière à l'échelon national et déterminer quels sont les domaines qui offrent des possibilités de collaboration.

<sup>15</sup> Disponible sur <http://tinyurl.com/obtr15b>.

<sup>16</sup> Disponible sur <http://tinyurl.com/l9rc8ah>.

23. Le Groupe de travail sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA) s'intéresse à la mise en place de nouveaux réseaux routiers et ferroviaires dans la région, et à l'agrandissement des réseaux existants, mais aussi à l'exécution du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit (A/CONF.202/3, annexe I). L'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan sont membres du Groupe de travail sur les projets. La CEE et la CESAP ont participé aux dix-septième et dix-huitième sessions de ce groupe de travail, qui ont eu lieu en 2011 et 2012 à Almaty, et ont encouragé les pays associés à ce programme spécial des Nations Unies à utiliser l'aide au renforcement des capacités et autres formes d'assistance technique qu'elles sont en mesure de fournir.

24. Le Forum international sur les transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), organisme intergouvernemental qui traite de la politique des transports, a tenu son sommet annuel en mai 2012 à Leipzig (Allemagne) sur le thème « Des transports sans rupture : développer les connexions »<sup>17</sup>. Le sommet a traité de l'amélioration des transports sans rupture, notamment de la connectivité à travers les frontières et de la gestion du fret entre les villes ainsi que des liaisons entre les transports urbains et interurbains. Des ministres de 53 des 54 États membres ont participé à ce sommet.

25. Les banques de développement qui participaient à l'Initiative multilatérale sur la sécurité routière<sup>18</sup> ont poursuivi l'harmonisation des pratiques au cours de la Décennie et ont collaboré au développement des capacités de leurs clients en matière de gestion de la sécurité routière dans plusieurs pays, notamment le Brésil, le Cambodge, la Chine, la Colombie et l'Inde. En avril 2012, la Société andine de développement s'est associée à cette initiative en s'engageant à entreprendre un programme partagé d'activités de sécurité routière afin d'atteindre l'objectif de la Décennie. Dans le cadre de cette initiative, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière a fourni à Tunis, en juin 2012, une formation aux membres du personnel de la Banque mondiale, de la Banque africaine de développement et de ministères nationaux des travaux publics. Cette formation s'est insérée dans l'engagement conjoint d'accélérer le transfert de connaissances sur la gestion de la sécurité routière vers les pays à revenu faible ou intermédiaire. Par ailleurs, le Mécanisme a permis d'organiser des ateliers de formation axés sur le développement et la sécurité de l'infrastructure des organismes chefs de file dans les pays clients, et le soutien aux activités nationales de gestion de la sécurité routière. Dans un certain nombre de pays, dont la Chine et l'Inde, la Banque mondiale a élaboré des projets incorporant un système sûr et a entrepris de renforcer les capacités au niveau de l'État afin de gérer le programme multisectoriel de sécurité routière.

26. Le Comité technique des systèmes de gestion de la sécurité routière de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), qui se compose de 45 pays et

<sup>17</sup> Disponible sur [2012.internationaltransportforum.org/](http://2012.internationaltransportforum.org/).

<sup>18</sup> Banque africaine de développement, Banque asiatique de développement, Banque européenne pour la reconstruction et le développement, Banque européenne d'investissement, Banque interaméricaine de développement, Banque islamique de développement et Banque mondiale.

de nombreuses organisations internationales de liaison, a élaboré et publié en octobre 2012 la première norme mondiale de l'ISO en matière de systèmes de management de la sécurité routière<sup>19</sup> : « ISO 39001 :2012 – Systèmes de management de la sécurité routière – Exigences et recommandations de bonnes pratiques », qui peut être utilisée à des fins de certification et de manière indépendante, parallèle ou intégrée avec d'autres normes de systèmes de gestion, par exemple ISO 9001 (Gestion de la qualité) et ISO 14001 (Environnement).

27. Deux ateliers régionaux ont été organisés en 2012 afin de renforcer les capacités pour la mise au point et l'entretien des systèmes de données. Les programmes de ces ateliers de trois jours avaient été établis à partir du manuel « Data Systems: Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners », que l'OMS avait publié en 2010<sup>20</sup>. Un atelier dans la région du Pacifique occidental a été organisé en septembre 2012 par la National Highway Traffic Safety Administration pour le compte du Département des transports des États-Unis et du Ministère des transports du Viet Nam. Plus de 60 représentants appartenant aux secteurs des transports, des services de répression et de la santé dans 13 pays membres de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique y ont participé. Un atelier dans la région africaine, qui s'est tenu à Addis-Abeba en novembre 2012, a été organisé conjointement par la Commission économique pour l'Afrique, la Commission de l'Union africaine et l'OMS, avec la participation de plus de 60 personnes venues de 25 pays africains et représentant de multiples secteurs, dont les transports, la santé, la police, les communautés économiques régionales et les projets de couloirs de transport, parallèlement à des représentants d'organisations non gouvernementales. Cet atelier était l'un des deux ateliers parallèles sur la sécurité routière dans la région africaine organisés pour coïncider avec la célébration de la première Journée africaine de la sécurité routière, le 18 novembre 2012. L'autre atelier, qui avait pour thème les étapes des cinq volets du plan de la Décennie d'action pour la sécurité routière en Afrique, a rassemblé des fonctionnaires des gouvernements et des organisations de sécurité routière qui ont pour tâche de définir et d'appliquer les stratégies régionales et nationales en matière de sécurité routière. La direction de cet atelier a été assurée par le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne.

28. Dans le cadre du programme mondial de sécurité routière de Bloomberg Philantropies, le service de recherche Johns Hopkins International Injury Research Unit (États-Unis) s'est intéressé au renforcement des capacités et à la sensibilisation à la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire en utilisant diverses méthodes englobant toutes les formes de prévention des accidents et en insistant sur l'association d'une approche vigoureuse en matière de santé publique, de principes scientifiques et de données d'expérience tirées des pays à revenu faible ou intermédiaire. Ce service de recherche a pu contacter 481 participants par le biais des ateliers et 909 par tous les moyens de formation. Dès août 2013, ce service de recherche avait tenu environ 20 ateliers. Il avait par ailleurs mis au point un programme de formation gratuite en ligne sanctionnée par un certificat, le Road traffic injury prevention and control in low- and middle-income countries<sup>21</sup> (Prévention et contrôle des blessures dues aux accidents de la route dans les pays à revenu faible ou intermédiaire), qui utilise un cours de sept modules.

<sup>19</sup> Voir [www.iso.org/iso/catalogue\\_detail?csnumber=44958](http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=44958).

<sup>20</sup> Disponible sur [www.who.int/entity/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html](http://www.who.int/entity/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html).

## B. Volet 2 – Sécurité des routes et mobilité

29. Les protocoles de recensement des risques ou d'évaluation de la sécurité des routes du Programme international d'évaluation des routes (iRAP) ont été appliqués dans 80 pays. En 2012, la plus vaste enquête menée dans un seul pays a pris fin au Mexique (45 000 kilomètres d'autoroutes) et en 2013, le plus important projet transnational a vu le jour – « SENSOR », qui porte sur 14 pays en Europe du Sud-Est. Des objectifs minimaux à trois étoiles sont actuellement recherchés au Bangladesh et en Inde. Plus de 50 % des infrastructures routières dans le monde se situent dans les niveaux de sécurité les plus bas, à une ou deux étoiles, pour les piétons, les cyclistes, les motocyclistes ou les occupants de véhicules. Dans le courant de l'année, l'innovation a pris la forme de la mise au point d'un modèle de classement par étoiles des routes au voisinage des écoles. L'iRAP a pris plus d'ampleur avec la mise en place de ChinaRAP et la collaboration avec les autorités chargées des autoroutes dans les différents États des États-Unis par le biais d'usRAP. Par ailleurs, un module d'enseignement en ligne, « RAPCapacity »<sup>22</sup>, fournit des précisions et utilise le modèle d'évaluation des routes actualisé depuis peu et sa plate-forme de présentation, ViDA.

30. The Congrès international sur les transports viables et la Conférence Walk21, qui avait pour thème « Step into the Future », ont eu lieu dans la ville de Mexico en octobre 2012. Ils ont rassemblé environ 1000 participants, venus principalement des Amériques, d'Asie et d'Europe. Plusieurs exposés ont été faits sur les conclusions des travaux de recherche et les orientations choisies dans diverses villes et divers pays pour expliquer les efforts de promotion de transports viables et de la marche. L'un des points saillants soulevés au cours des débats concernait la nécessité de développer des systèmes de transport et des établissements humains de nature à promouvoir des collectivités saines et vivables.

31. Le Geneva Programme Centre de la Fédération routière internationale (FRI) a créé un groupe d'experts de la sécurité routière, qui comprend également cinq sous-groupes thématiques, dans les domaines des audits sur la sécurité routière et du renforcement des capacités afin de traiter de la question de la sécurité routière de façon intégrée. En rassemblant des spécialistes de premier plan du secteur routier, ce groupe d'experts contribue à remédier à ce qui est considéré comme une faille dans l'infrastructure actuelle des stratégies mondiales en matière de sécurité routière, question qui a également été évoquée lors des débats de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil), en 2010. Le groupe d'experts a diffusé des directives détaillées de la FRI pour l'élaboration de plans directeurs<sup>23</sup> destinés à guider et à fournir des conseils pratiques et avérés aux autorités municipales pour l'amélioration de la sécurité au sein de leurs collectivités. Cette publication est renforcée par les statistiques routières mondiales de la Fédération<sup>24</sup>, compilation annuelle des données sur les accidents de la circulation obtenues de sources primaires dans plus de 200 pays. En Inde, la Fédération a mis au point et mis à l'essai à titre pilote un logiciel pour la collecte sur place de données sur les accidents par les agents de la circulation.

<sup>21</sup> Voir <http://tinyurl.com/qyzhukw>.

<sup>22</sup> Disponible sur <http://capacity.irap.org/>.

<sup>23</sup> Disponible sur [www.irfnet.ch](http://www.irfnet.ch).

<sup>24</sup> Ibid.

### C. Volet 3 – Sécurité des véhicules

32. La session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE en 2012 comportait un segment directif sur les systèmes de transport intelligents. Ce segment a joué un rôle central dans la sensibilisation à l'importance du déploiement de ces systèmes. Au cours de cette session, le Comité a lancé un ensemble de mesures concernant les systèmes de transport intelligents. À la suite de l'adoption de ces mesures, plusieurs organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs ont étudié les moyens de tirer le meilleur parti possible des avantages qu'offrent des technologies intelligentes de plus en plus accessibles. Sous l'égide du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses, les travaux se sont poursuivis sur la manière d'utiliser les systèmes de transport intelligents pour améliorer la sûreté et la sécurité du transport des marchandises dangereuses. À l'occasion de la table-ronde ministérielle sur les systèmes de transport intelligents qui a eu lieu lors du dix-neuvième Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents, tenu à Vienne en 2012, la CEE a à nouveau défendu le rôle de ces systèmes pour garantir une mobilité plus sûre, plus efficace et plus respectueuse de l'environnement. Pour passer à l'étape suivante de la mise en application de sa feuille de route sur les systèmes de transport intelligents (STI), la CEE a organisé, en juin 2013, un atelier conjoint sur ces systèmes dans les marchés émergents en collaboration avec l'Union internationale des télécommunications (UIT). Cet atelier a porté plus particulièrement sur la distraction des conducteurs de véhicules et la sécurité routière, et l'UIT et la CEE ont été invitées à appliquer le plan d'action en 10 points adopté à cette occasion, en collaboration avec les gouvernements, les décideurs, les régulateurs, les organisations chargées d'élaborer des normes, le secteur industriel concerné, la société civile et les organisations internationales et régionales compétentes.

33. Le Programme mondial d'évaluation des voitures neuves a été lancé en 2011 pour promouvoir la coopération dans ce domaine en vue de l'élaboration de programmes d'évaluation dans toutes les régions du monde, en particulier dans les pays où le parc automobile connaît une croissance rapide. Les programmes nationaux d'évaluation des voitures neuves classent les voitures en fonction de la sécurité de modèles de véhicules motorisés soumis à des essais de choc indépendants. Neuf programmes nationaux d'évaluation ont assisté à la réunion annuelle inaugurale du Programme mondial d'évaluation des voitures neuves, qui s'est tenue à Melaka (Malaisie) en mai 2012 et qui a adopté la Déclaration de Melaka, dans laquelle elle entérinait le volet relatif à la sécurité des véhicules du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. Le Programme mondial soutient également la mise en place de programmes d'évaluation des voitures neuves en Amérique latine et dans le cadre de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Le Programme d'évaluation des voitures neuves pour l'Amérique Latine (lancé en 2010) a déjà mis à l'essai 28 modèles de véhicules. Il ressort des résultats de ces essais que les niveaux de sécurité de bon nombre des voitures les plus vendues dans la région ont un retard de 20 ans par rapport à ceux atteints en Europe et en Amérique du Nord. L'absence d'airbags et la mauvaise intégrité du châssis sont le plus souvent à l'origine des mauvais résultats des essais. Certains progrès ont été enregistrés en 2011, divers modèles de voitures obtenant quatre étoiles et les systèmes de retenue des enfants étant améliorés. Les premiers résultats d'essais de choc réalisés par le Programme d'évaluation des voitures neuves de l'ASEAN ont été diffusés en janvier 2013; ils témoignent de résultats tout

aussi encourageants, deux modèles de voiture obtenant cinq étoiles; de faibles niveaux de sécurité subsistent toutefois concernant quelques modèles très prisés. La réunion annuelle de 2013 du Programme mondial d'évaluation des voitures neuves a eu lieu à Séoul en mai 2013, où a été adoptée la Déclaration de Séoul. Cette déclaration lançait un appel en faveur de la conclusion d'un accord mondial visant à ce que toutes les voitures de tourisme neuves du monde entier répondent aux normes minimales des essais de choc des Nations Unies (Règlements 94 et 95 de la CEE) et de l'adoption rapide des règlements techniques mondiaux concernant le système de contrôle de stabilité (n° 8)<sup>25</sup> et la protection des piétons (n° 9)<sup>26</sup>.

#### D. Volet 4 – Comportement des usagers de la route

34. Chaque année, plus de 270 000 piétons perdent la vie sur les routes du monde. Le manuel *Pedestrian Safety: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners*<sup>27</sup> a été diffusé en mai 2013. Il s'agit du dernier d'une série de manuels de l'OMS, la Banque mondiale, la Fédération internationale de l'automobile, la Fondation pour l'automobile et la société et le Partenariat mondial pour la sécurité routière qui, au cours des six dernières années, ont publié une série de manuels sur les bonnes pratiques dans des domaines clés dont traitait le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* de 2004. Ce manuel porte sur les principaux facteurs de risque pour les piétons – vitesse, consommation d'alcool par les conducteurs et les piétons, absence d'infrastructures sûres pour les piétons et visibilité insuffisante – et sur les interventions dont on sait qu'elles réduisent le nombre de piétons tués et blessés.

35. En août 2013, l'OMS a diffusé un document intitulé *Strengthening Road Safety Legislation: A Practice and Resource Guide for Countries*<sup>28</sup>, qui propose une feuille de route pour mettre en place une législation globale concernant les cinq facteurs de risque liés au comportement et les soins après accident, et décrit les méthodes et les ressources à la disposition des professionnels et des décideurs pour promulguer un ensemble de nouvelles lois ou de nouveaux règlements, ou modifier ceux qui existent déjà, dans le cadre d'une stratégie globale de sécurité routière.

36. Le Programme mondial de sécurité routière de Bloomberg Philanthropies (Global Road Safety Programme)<sup>29</sup> continue de financer la mise en œuvre de mesures pratiques destinées à réduire le nombre de morts et de blessés dus à la circulation routière dans 10 pays : Brésil, Cambodge, Chine, Égypte, Fédération de Russie, Inde, Kenya, Mexique, Turquie et Viet Nam. Six organisations partenaires (Association for Safe International Road Travel, Partenariat mondial pour la sécurité routière, Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health, Mécanisme mondial pour la sécurité routière et Organisation mondiale de la Santé) aident les organisations nationales gouvernementales et non gouvernementales à mener et coordonner les activités. En 2012, des améliorations ont été obtenues sur le plan

<sup>25</sup> Voir [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr8.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr8.html).

<sup>26</sup> Voir [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr9.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr9.html).

<sup>27</sup> Disponible sur [www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian/en/](http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian/en/).

<sup>28</sup> Disponible sur [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html).

<sup>29</sup> Voir [www.mikebloomberg.com/index.cfm?objectid=E4B3F799-C29C-7CA2-F02C7771E3A8BC50](http://www.mikebloomberg.com/index.cfm?objectid=E4B3F799-C29C-7CA2-F02C7771E3A8BC50).

législatif concernant plusieurs des cinq facteurs de risques comportementaux dans cinq pays (Brésil, Chine, Kenya, Mexique et Viet Nam) et des campagnes énergiques de commercialisation parallèle ont été menées dans huit des pays de projet. Des améliorations ont été obtenues dans plusieurs pays de projet en matière de port de ceintures de sécurité et de casques, de réductions des cas de conduite en état d'ivresse ou d'excès de vitesse. L'OMS a constitué une bibliothèque des campagnes menées dans les médias<sup>30</sup> afin de mettre en commun les meilleures pratiques. Les effectifs de la police routière ont été renforcés et plus de 6 000 de ses membres ont reçu une formation afin d'améliorer leurs compétences pour appliquer la loi. En avril 2012, le John Hopkins International Injury Research Unit a publié un numéro spécial de *Traffic Injury Prevention* consacré au fardeau que les traumatismes dus aux accidents de la circulation font peser sur la dette publique d'après une évaluation réalisée dans dix pays à revenu faible ou intermédiaire; ce numéro contenait 11 articles scientifiques écrits conjointement avec des collaborateurs nationaux travaillant sur le projet de sécurité de la circulation<sup>31</sup>.

37. Les activités du Partenariat mondial pour la sécurité routière en 2012 ont consisté à renforcer et à appuyer les efforts humanitaires de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge par des activités de plaidoyer visant à réduire la vulnérabilité et à prévenir les accidents de la route et à améliorer les soins après accident. Le Partenariat a poursuivi la mise en œuvre de bonnes pratiques dans 35 pays en s'attachant à renforcer les capacités des principales agences de la sécurité routière et de la police de la circulation, en collaborant avec leurs partenaires et leurs membres pour harmoniser et intensifier les efforts en matière de sécurité routière dans le cadre de la Décennie d'action et en mettant en commun les connaissances par le biais de séminaires régionaux. Le cinquième séminaire annuel en Asie, qui s'est tenu à Bangkok en novembre 2012<sup>32</sup>, a mis l'accent sur le rôle des médias dans la promotion de la sécurité routière, le lancement d'un projet de plaidoyer en faveur de la sécurité routière en partenariat avec les Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge en utilisant le cadre stratégique de la diplomatie humanitaire de la Fédération internationale, et la gestion d'un programme de subventions pour la sécurité routière pour Bloomberg Philanthropies.

38. Faisant fond sur l'expérience acquise dans le cadre d'un programme réussi de promotion du port du casque au Viet Nam, la Fondation pour les traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie<sup>33</sup> et ses partenaires ont lancé la Global Helmet Vaccine Initiative en Asie, en Afrique et en Amérique latine pour encourager des réformes et des investissements susceptibles d'inciter davantage de motocyclistes à porter systématiquement un casque. Au Cambodge, cette initiative a conduit à tenter de faire adopter une déclaration aux termes de laquelle « Les passagers des motocyclettes, y compris les enfants, doivent porter un casque ». Cette proposition a été soumise au Ministre des transports en janvier 2013 afin d'inciter le Gouvernement à approuver le projet de loi sur le port du casque par les passagers des motocyclettes, la politique nationale de sécurité routière et le plan d'action de 10 ans ainsi qu'un plan d'action de trois ans concernant le port du

<sup>30</sup> Voir [www.youtube.com/playlist?list=PL9S6xGsoqIBWAhPnNtIDoxP3OcRYqaQa0](http://www.youtube.com/playlist?list=PL9S6xGsoqIBWAhPnNtIDoxP3OcRYqaQa0).

<sup>31</sup> Voir [www.tandfonline.com/toc/gcpi20/13/sup1](http://www.tandfonline.com/toc/gcpi20/13/sup1).

<sup>32</sup> Voir [www.grspasia.org/index.php?p=arc12](http://www.grspasia.org/index.php?p=arc12).

<sup>33</sup> Voir <http://www.asiainjury.org/main/home.html>.



casque. En mars 2013, Handicap International et la Coalition for Road Safety ont rediffusé cette déclaration.

39. Amend, organisation non gouvernementale qui conçoit, met en œuvre et évalue des programmes de prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Afrique subsaharienne, continue d'assurer la promotion de cartables munis de réflecteurs afin d'améliorer la sécurité des enfants qui marchent le long des routes. Cette organisation a également réalisé des audits de sécurité routière et proposé des solutions d'infrastructure au voisinage des écoles où les enfants courent beaucoup de risques. D'autres travaux ont porté sur la formation, la simplification des permis et la fourniture de casques pour les conducteurs de taxis à deux roues, de même que des activités de plaidoyer en faveur d'un meilleur comportement des gouvernements face à la sécurité routière dans la région.

## E. Volet 5 – Soins après accident

40. L'Alliance mondiale pour les soins aux blessés de l'OMS, lancée en mai 2013, a pour objectif de fournir des directives et un soutien aux gouvernements afin d'améliorer sensiblement les soins aux blessés de façon durable et abordable en leur apportant systématiquement des services de soins posttraumatiques. Ces services devraient être mis à la disposition de toute personne blessée, indépendamment de leur situation personnelle et de leur solvabilité. Ils visent à encourager l'amélioration des soins posttraumatiques en favorisant leur planification, leur développement et leur suivi à l'échelon national, et à promouvoir les meilleures pratiques et les changements d'orientation des politiques publiques en vue d'améliorer l'ensemble du système de soins aux blessés.

41. Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013* de l'OMS a montré que 111 pays disposent d'une ligne téléphonique d'urgence à l'échelon national qui est utilisée pour obtenir des soins préhospitaliers, que neuf pays ont une seule ligne infranationale et que 42 ont une multiplicité de numéros différents. Au total, il existe plus de 100 différents numéros d'appel d'urgence. Plus de 40 pays ne disposent pas d'un numéro national d'appel d'urgence. Par ailleurs, avec le développement de la mondialisation et des voyages internationaux, de nombreuses personnes se retrouvent dans des pays étrangers sans connaître le numéro local à appeler en cas d'urgence, ce qui les empêche d'accéder à des services essentiels et souvent nécessaires à la survie. L'adoption d'un numéro d'urgence valable dans le monde entier pourrait être très utile pour la prestation rapide de soins d'urgence.

42. L'initiative Trauma Promise a été lancée par la London School for Hygiene and Tropical Medicine, la revue *The Lancet* et l'OMS afin de promouvoir l'usage de médicaments génériques bon marché destinés à réduire les saignements chez les personnes atteintes de blessures graves et de sauver ainsi des vies.

43. Dans le cadre des efforts en cours pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière, en particulier pendant la phase qui suit immédiatement l'accident, la Global Alliance of NGOs for Road Safety a été créée en 2012 avec le soutien de l'OMS<sup>34</sup> pour répondre au souhait d'organisations non gouvernementales du monde entier qui demandaient une plate-forme pour partager les meilleures pratiques et défendre collectivement la sécurité routière et les droits

---

<sup>34</sup> Voir [www.roadssafetyngos.org/](http://www.roadssafetyngos.org/).

des victimes des accidents de la circulation. Cette alliance compte désormais plus de 160 membres actifs dans plus de 90 pays. Elle a organisé la troisième rencontre mondiale d'organisations non gouvernementales de défense de la sécurité routière et des victimes de la route qui a eu lieu en Turquie en avril 2013 avec la participation de 70 organisations non gouvernementales.

## V. Promotion

44. Créé en 2009, le Groupe des amis de la Décennie d'action pour la sécurité routière, qui se compose de représentants des gouvernements appartenant aux ministères de la santé et des transports de 22 États Membres et de cinq institutions internationales, continue de définir activement le programme politique de la Décennie<sup>35</sup>. Sur l'invitation du Gouvernement suédois et de l'OMS, le Groupe des amis a tenu une réunion en juin 2013 à Stockholm afin de faire le point des progrès réalisés et des prochaines étapes. Les débats ont notamment porté sur l'inscription de la sécurité routière parmi les futurs objectifs du développement durable, la mise au point d'indicateurs et d'objectifs mondiaux pour la sécurité routière et de mécanismes de financement novateurs pour la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie.

45. Chaque année, le Prix international Prince Michael pour la sécurité routière récompense les réalisations et les innovations les plus remarquables en matière d'amélioration de la sécurité routière. En 2013, six organisations ont reçu ce prix international, tandis que huit l'avaient obtenu en 2012<sup>36</sup>.

46. En avril 2013, le Festival mondial du film de sécurité routière<sup>37</sup>, organisé par la Fondation Laser International avec l'aide de la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile et d'autres partenaires, s'est tenu à Paris. Ce festival vise à présenter en parallèle des films produits en Afrique, en Asie, en Europe, en Amérique latine et en Amérique du Nord et à les diffuser afin de faciliter la mise en œuvre de la Décennie pour la sécurité routière. Il encourage également l'adoption des meilleures pratiques s'agissant des principaux facteurs de risque, de la sécurité des piétons et du rapport coût-efficacité d'une bonne infrastructure routière. Le Festival décerne des prix dans six catégories : films réalisés par des jeunes pour les jeunes, campagnes et annonces publicitaires concernant la sécurité routière, éducation et formation des conducteurs à la sécurité routière, nouvelles technologies, prévention en matière de sécurité routière, couverture par les médias.

47. En avril 2012, la Banque mondiale a tenu parallèlement à sa réunion de printemps une manifestation axée sur le rôle des organisations non gouvernementales en tant que partenaires dans l'exécution d'interventions de sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire pendant la Décennie d'action pour la sécurité routière. À cette occasion, des possibilités de collaboration conjointe avec les banques de développement pour la mise en œuvre de programmes de sécurité routière ont été envisagées.

---

<sup>35</sup> Voir [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/friends/en/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/friends/en/).

<sup>36</sup> Voir [www.roadsafetyawards.com/international/default.aspx](http://www.roadsafetyawards.com/international/default.aspx).

<sup>37</sup> Voir [www.roadsafetyfilm.org/index.php/en/](http://www.roadsafetyfilm.org/index.php/en/).

48. En décembre 2012, la campagne Pour des routes sûres a lancé l'initiative des *Routes sûres et viables*<sup>38</sup>, qui visait à ce que la sécurité routière soit inscrite dans le programme de développement pour l'après-2015. Cette initiative a été suivie par le quatrième rapport de la Commission pour la sécurité routière mondiale, *Des routes sûres pour tous : un programme de santé et de développement pour l'après-2015*<sup>39</sup>, qui plaidait aussi en faveur de l'inscription d'un objectif de sécurité routière parmi les futurs objectifs du développement durable de l'ONU.

49. A partir des preuves scientifiques disponibles et des bonnes pratiques observées à travers le monde, la Fédération internationale de l'automobile a demandé la réalisation d'une étude mondiale, actuellement en cours d'élaboration, sur le programme pour l'après-2015. Cette étude recensera et soulignera les interventions pertinentes à l'échelon régional, les mesures et les politiques qui, lorsqu'elles seront intensifiées, devraient pouvoir contribuer à la réalisation de l'objectif recherché en matière de sécurité routière mondiale et fournir des informations qui viendront appuyer les efforts internationaux et communautaires réalisés dans le domaine de la sécurité routière pour atteindre les buts et les objectifs de la Décennie d'action.

50. Le réseau mondial de jeunes au service de la sécurité routière, baptisé YOURS (Youth for Road Safety), représente désormais 80 pays. YOURS a participé, avec ses partenaires locaux, à l'organisation des assemblées régionales de jeunes pour la sécurité routière au Moyen-Orient, en Afrique et en Europe. YOURS a produit, avec l'appui technique des Centers for Disease Control and Prevention aux États-Unis et de l'OMS, le document *Les jeunes et la sécurité routière*<sup>40</sup>. Ce document, qui utilise une méthodologie interactive et de pair à pair pour former les jeunes, est le principal outil utilisé dans les activités de renforcement des capacités parmi les jeunes. Des formations de ce type ont été organisées à Belize, au Kenya, à Sainte-Lucie et à Oman.

51. Les activités de sensibilisation à la sécurité routière et aux victimes des accidents de la circulation organisées par la CEE ont notamment fait appel à la Fédération internationale de basket-ball (FIBA) et à FIBA Europe pour la campagne de promotion de la sécurité routière menée par la CEE à l'occasion du championnat d'Europe de basket-ball de 2011, qui a eu lieu en Lituanie en septembre 2011. La CEE a également inauguré une sculpture commémorative dédiée à la Décennie d'action dans le parc « Christos Polentas » à Chania (Grèce) en novembre 2011, à l'initiative de l'Association de soutien et de solidarité pour les familles des victimes d'accidents de la circulation.

52. L'une des principales activités menées dans le cadre du programme mondial de sécurité routière de Bloomberg Philanthropies consiste à accroître l'attention que les médias accordent à la sécurité routière dans les dix pays participants. En septembre 2012, un atelier de deux jours et demi a été organisé avant la onzième Conférence mondiale pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes, qui a eu lieu à Wellington à l'intention de journalistes venus de 11 pays afin de leur soumettre les principaux problèmes et tendances de la sécurité routière et les aider à choisir et à développer leurs sujets d'articles sur des questions

<sup>38</sup> Disponible sur [www.fiafoundation.org/publications/Documents/Sustainable\\_Transport\\_Goal\\_report.pdf](http://www.fiafoundation.org/publications/Documents/Sustainable_Transport_Goal_report.pdf).

<sup>39</sup> Disponible sur [www.makeroadssafe.org/publications/Pages/homepage.aspx](http://www.makeroadssafe.org/publications/Pages/homepage.aspx).

<sup>40</sup> Disponible sur [www.youthforroadsafety.org/activities/capacity\\_development/publications](http://www.youthforroadsafety.org/activities/capacity_development/publications).

de sécurité routière. Des participants venus du Bangladesh, du Brésil, du Cambodge, de la Chine, de l'Égypte, du Ghana, de l'Inde, du Kenya, de la Nouvelle-Zélande et du Viet Nam représentaient les principaux organes nationaux de la presse écrite et de la radio, dont *Folha de São Paulo*, *Phnom Penh Post*, *The Times of India* et *Viet Nam News*. Des membres du personnel de l'OMS, de la Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health et de l'Université d'Otago (Nouvelle-Zélande) ont joué le rôle d'experts pour les questions abordées. L'OMS a par la suite assuré la formation de journalistes dans neuf pays.

53. La Belgique, la France et la province canadienne du Québec poursuivent leur collaboration pour faire mieux connaître la Décennie d'action et les activités menées au titre de chacun de ses volets dans les pays francophones. Ces pays ont organisé une conférence sur « Les jeunes et la sécurité routière » à Lyon (France) en novembre 2012, qui a réuni 150 participants. Un texte encourageant la mobilisation des pays francophones au service de la sécurité routière a été approuvé pendant la réunion et signé par le Ministre belge chargé de la sécurité routière, des associations de jeunes en Algérie, au Cameroun, en France, au Niger, au Sénégal et en Tunisie et, après la réunion, par des représentants du Bénin et du Togo.

54. Le quotidien *The Guardian* (Royaume-Uni), grâce à une subvention du Fonds pour la sécurité routière, utilise sa page Web consacrée au développement mondial pour intensifier ses reportages sur la sécurité routière dans le monde pendant la Décennie d'action par le biais de l'initiative « Global road safety in focus »<sup>41</sup>.

55. À travers le programme de subventions en faveur de la sécurité routière financées par sa Fondation, la Fédération internationale de l'automobile a soutenu des initiatives pour assurer la sécurité des piétons, notamment sous forme d'activités éducatives avec des enfants, de communications avec les médias et de sensibilisation du public en général dans les 26 clubs affiliés répartis entre 22 pays du monde entier.

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

56. À côté du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une Décennie d'action*, des fiches d'information régionales ont été publiées en 2013 afin de dégager la situation ou la sécurité routière au sein des six régions de l'OMS<sup>42</sup>, ainsi que des documents infographiques pour résumer des aspects essentiels du rapport.

57. Afin de soutenir les efforts tendant à améliorer la qualité des données sur la sécurité routière, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière mis en place par la Banque mondiale a financé la création de l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière pour aider à structurer et à harmoniser les méthodes de collecte et de diffusion des informations sur les accidents de la route par les pays d'Amérique latine. Cet observatoire créé en mars 2012, qui est le résultat d'un partenariat entre le Forum international sur les transports de l'OCDE, par le biais de sa Base internationale de données sur la circulation et les accidents de la route, la Banque

<sup>41</sup> Voir [www.guardian.co.uk/global-development/series/global-road-safety-in-focus](http://www.guardian.co.uk/global-development/series/global-road-safety-in-focus).

<sup>42</sup> Voir [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/index.html).

mondiale, la Banque interaméricaine de développement, la *Corporación Andina de Fomento*, le Ministère espagnol des transports et 22 pays d'Amérique latine, offre aux autres régions un modèle à suivre pour atteindre des normes internationales de gestion des systèmes de données sur la sécurité routière.

58. Le Groupe d'analyse de la Base internationale de données sur la circulation et les accidents de la route a publié son rapport annuel pour 2013<sup>43</sup>. En tant que groupe de travail permanent du Centre commun de recherche sur le transport de l'OCDE et du Forum international des transports, le Groupe d'analyse 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 dans les pays membres de l'OCDE et d'autres pays. Ses principaux objectifs sont de contribuer à la coopération internationale pour la collecte et l'analyse des données sur la sécurité. Le Rapport annuel pour 2013 fournit une vue d'ensemble des indicateurs de la sécurité routière pour 2011 dans 37 pays, des données préliminaires pour 2012 et des rapports détaillés par pays, et expose les stratégies et les objectifs fixés en matière de sécurité routière.

59. Le Conseil européen de la sécurité des transports a publié en juin 2013 son rapport annuel sur les indicateurs de performance en matière de sécurité routière<sup>44</sup>. Il s'agit d'un instrument de politique générale qui devrait permettre aux États membres de l'Union européenne d'améliorer la sécurité routière en comparant les résultats nationaux, ce qui les aidera à recenser et promouvoir les meilleures pratiques dans la région européenne et à attirer l'attention des milieux politiques. Ce rapport contient également des recommandations précises sur les mesures que peuvent prendre les États Membres.

60. Le Réseau de recherche sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation continue d'aider à renforcer les moyens de recherche dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Par le biais d'ateliers régionaux en Amérique du Sud, en Asie du Sud-Est et dans la région Asie-Pacifique, ce réseau a permis d'atteindre 92 personnes appartenant à 35 pays différents. Il a également organisé des cours en ligne auxquels ont participé des conférenciers appartenant à des institutions renommées et des échanges actualisés ouverts aux personnes chargées de la sécurité routière dans ces pays. Ce réseau a facilité les échanges d'idées et de données d'expérience entre universitaires au moyen de plusieurs plates-formes telles que les Newsletters trimestrielles. Il encourage également les débats et les échanges d'idées concernant la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation par le biais de plates-formes du type Forum en ligne ou les réseaux sociaux Facebook et Twitter. Le Réseau de recherche a apporté un appui financier aux bénéficiaires de son programme, ce qui a abouti à la publication de 10 articles dans des journaux spécialisés, notamment au sujet des résultats d'une étude multipays qu'il avait lui-même réalisée, « L'usage de casques non normalisés par les motocyclistes dans les pays à revenu faible ou intermédiaire : une étude multicentrique », dans la revue sur la prévention des blessures.

---

<sup>43</sup> Disponible sur <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>.

<sup>44</sup> Disponible sur <http://www.etsc.eu/PIN-publications.php>.

## VII. Appui financier

61. Bloomberg Philanthropies est toujours le principal contributeur financier aux efforts mondiaux en faveur de la sécurité routière. Son appui a permis de mener des interventions dont il est avéré qu'elles réduisent les décès et les blessures dans les 10 pays cibles retenus dans le rapport publié en 2013, qui s'intitulait « Leading the worldwide movement to improve road safety »<sup>45</sup>.

62. Depuis le dernier rapport du Secrétaire général, le Gouvernement du Royaume-Uni a, par le truchement du Ministère du développement international, versé en 2013 une contribution de 1,5 million de livres au Mécanisme mondial pour la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale apporte une assistance financière ou une assistance technique à des organismes mondiaux, régionaux ou nationaux pour leur permettre de renforcer leurs capacités pour mettre en œuvre des programmes de sécurité routière d'un bon rapport coût-efficacité.

63. Le Programme de subventions pour la sécurité routière<sup>46</sup>, financé par le programme mondial de sécurité routière de Bloomberg Philanthropies et administré par le Partenariat mondial pour la sécurité routière, a été entrepris en 2012 afin de renforcer les capacités des organisations non gouvernementales pour recommander des améliorations à la politique suivie et aux mesures prises afin de réduire le nombre de morts et de blessés graves résultant d'accidents de la route. Au total, des engagements de plus de 630 000 dollars des États-Unis ont été pris au titre de 12 projets.

64. Avec l'appui du Fonds pour la sécurité routière, et plus particulièrement des donateurs Allianz et Bosch<sup>47</sup> dans le cadre de la Semaine mondiale pour la sécurité routière de 2013, de modestes subventions ont été accordées à 40 organisations non gouvernementales à l'issue d'un concours. Ces organisations non gouvernementales s'occupaient de promotion et de défense de la sécurité des piétons dans le monde entier sous forme de défilés, de campagnes dans les médias et d'autres activités.

## VIII. Conclusions et recommandations

**65. Depuis la présentation du précédent rapport sur la sécurité routière à l'Assemblée générale, de nombreuses activités ont été entreprises aux niveaux local, national, régional et international. Les quatre manifestations mondiales ci-après ont notamment été organisées au cours des deux années écoulées depuis : la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, la diffusion du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une Décennie d'action*, la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière et le lancement de l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés.**

<sup>45</sup> Voir [http://mikebloomberg.com/Bloomberg\\_Philanthropies\\_Leading\\_the\\_Worldwide\\_Movement\\_to\\_Improve\\_Road\\_Safety.pdf](http://mikebloomberg.com/Bloomberg_Philanthropies_Leading_the_Worldwide_Movement_to_Improve_Road_Safety.pdf).

<sup>46</sup> Voir [www.grsproadsafety.org/grants-programme](http://www.grsproadsafety.org/grants-programme).

<sup>47</sup> Voir [www.roadsafetyfund.org/](http://www.roadsafetyfund.org/).

66. Il reste encore beaucoup à faire pour atteindre l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), ainsi qu'il ressort du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*, notamment en ce qui concerne la protection des usagers de la route vulnérables, l'adoption et l'application de lois appropriées sur la sécurité routière et la réduction du nombre de morts et de blessés dus à des accidents de la circulation. Une approche plus systématique s'impose pour s'attaquer aux problèmes de sécurité routière qui relèvent des cinq volets définis dans le Plan mondial pour la Décennie.

67. Le soutien financier dans le domaine de la sécurité routière demeure un obstacle à la réalisation de l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Des fonds supplémentaires seront nécessaires pour financer les activités des organisations des Nations Unies, des États Membres et de la société civile dans le domaine de la sécurité routière.

68. Pour faire en sorte que la Décennie d'action pour la sécurité routière débouche sur des activités concrètes et atteigne son objectif, qui est de sauver 5 millions de vies, il est recommandé à l'Assemblée générale d'inviter les États Membres à :

a) S'attaquer à la sécurité routière de façon globale, en commençant par la mise en œuvre, ou la poursuite de la mise en œuvre, d'un bon système de gestion de la sécurité routière, notamment en ayant un organisme chef de file; une coopération interministérielle entre les ministères des routes/transports, de la police/justice, de la santé et de l'éducation; l'élaboration de plans nationaux de sécurité routière conformes au Plan mondial pour la Décennie; et l'amélioration de la qualité des statistiques et des données recueillies sur la sécurité routière;

b) Adhérer aux instruments juridiques de l'Organisation des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, comme les Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, et les Accords de 1958 et de 1988 sur le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et, au-delà de l'adhésion, appliquer, mettre en œuvre et promouvoir leurs dispositions ou leurs règles de sécurité;

c) Élaborer des lois et des règlements nationaux détaillés sur la sécurité routière, en particulier concernant les cinq facteurs de risque (vitesse, ceinture de sécurité, dispositif de retenue pour enfants, alcool au volant et casque pour les motocyclistes), afin d'atteindre l'objectif fixé par l'Assemblée générale, à savoir que 50 % des États Membres disposent d'une législation adéquate, et améliorer l'application de la législation grâce à des campagnes de marketing social et à la répression systématique des infractions;

d) Renforcer et améliorer les services de soins préhospitaliers, de traumatologie et de réadaptation, notamment en encourageant l'adoption d'un numéro d'urgence universel afin d'harmoniser et de réduire le temps nécessaire pour avoir accès à des soins lorsqu'un accident se produit;

e) Encourager les États Membres à élaborer des politiques et des lois qui protègent les témoins et les secouristes qui viennent en aide aux blessés;

f) Mettre en place des mécanismes de financement durables pour la sécurité routière;

g) Veiller à la célébration de la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière comme moyen de sensibilisation, à côté d'autres manifestations internationales, régionales, sous-régionales et nationales;

h) Se réunir pour un examen à mi-parcours de haut niveau afin d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des plans pour la Décennie et débattre des étapes suivantes;

i) Continuer d'élargir et d'améliorer les données sur les blessés et les morts dus à la circulation routière.

69. L'Assemblée générale souhaitera peut-être aussi :

a) Encourager les États Membres à :

i) Participer à la troisième enquête effectuée pour le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*;

ii) Élaborer des stratégies, des politiques et des programmes qui mettent l'accent sur les besoins des usagers de la route vulnérables;

iii) Participer à de nouveaux programmes d'évaluation des véhicules afin de faciliter l'accès des consommateurs à des informations sur le degré de sécurité des véhicules à moteur;

b) Reconnaître l'importance des mécanismes actuels de financement de la sécurité routière, et la nécessité de mettre en place de nouveaux mécanismes novateurs;

c) Demander d'entreprendre l'élaboration d'un ensemble d'objectifs et d'indicateurs mondiaux et nationaux de la sécurité routière qui permettraient de mesurer systématiquement les progrès accomplis;

d) Reconnaître, dans la perspective des débats sur le programme de développement pour l'après-2015, que l'insuffisance de la sécurité routière représente un obstacle conséquent au développement durable;

e) Demander la présentation d'un rapport à sa soixante-neuvième session sur ces questions.

---