



Assemblée générale

Distr. générale
13 août 2019
Français
Original : anglais

Soixante-quatorzième session

Point 12 de l'ordre du jour provisoire*

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général a l'honneur de transmettre 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.

* [A/74/150](#).



Résumé

Le présent rapport a été établi par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en collaboration 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. Il fait le point sur l'application des recommandations figurant dans la résolution 72/271 de l'Assemblée générale et rend compte des activités menées par la communauté mondiale de la sécurité routière depuis la publication du précédent rapport (A/72/359), en vue d'atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et les objectifs de développement durable pertinents. Au cours de cette période, les avancées suivantes ont été réalisées : l'approbation, par consensus des États Membres, d'un ensemble de 12 cibles mondiales volontaires en matière de sécurité routière visant à orienter l'action à mener et à permettre de mesurer les progrès accomplis aux niveaux national et mondial ; la création du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière destiné à appuyer l'action menée en vue d'atteindre les objectifs et cibles liés à la sécurité routière ; la proposition du Gouvernement suédois d'accueillir la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2020 ; l'adoption de la résolution 72.16 de l'Assemblée mondiale de la Santé sur les soins d'urgence et de traumatologie ; la publication du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, quatrième de ce type publié par l'OMS, dans lequel celle-ci souligne l'ampleur de la charge des traumatismes dus aux accidents de la circulation et décrit les interventions mises en place pour y faire face. Des initiatives ont été prises au niveau régional pour promouvoir la concertation sur l'action à mener, notamment par la création de réseaux régionaux de législateurs chargés de la sécurité routière, renforcer la collecte de données, notamment par la mise en place d'observatoires régionaux de la sécurité routière, améliorer les infrastructures et la sécurité des véhicules et renforcer les capacités. En conclusion, le rapport présente un certain nombre de recommandations formulées à l'intention de l'Assemblée générale en vue d'orienter l'action que mènent les États Membres pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action et les cibles 3.6 et 11.2 associées aux objectifs de développement durable.

I. Introduction

1. Chaque année, les accidents de la route tuent plus de 1,35 million de personnes dans le monde, dont 54 % sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. Les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, qui représentent 85 % de la population totale et 60 % de l'ensemble des véhicules, comptabilisent 93 % des décès liés à la circulation.

2. Dans sa résolution [58/289](#), l'Assemblée générale a chargé l'OMS d'assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies et, à ce titre, l'Organisation continue d'agir en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies.

3. Depuis 2004, l'Assemblée générale n'a cessé d'appeler l'attention sur la crise mondiale de la sécurité routière et la nécessité d'améliorer la situation actuelle. Récemment, dans sa résolution [72/271](#), elle a décidé de prendre plusieurs mesures pour accélérer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et cibles de développement durable liés à la sécurité routière, notamment la cible 3.6 (d'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route) et la cible 11.2 (d'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics). Elle a également remercié le Gouvernement suédois d'avoir proposé d'accueillir la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière¹, en 2020, et accueilli favorablement le consensus obtenu sur 12 cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière et la création du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière. Dans cette résolution, elle a également prié l'OMS de continuer à suivre, dans ses rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde, ce qui est fait pour atteindre les objectifs, et invité l'OMS et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies à faciliter l'organisation d'activités dans le cadre de la cinquième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, en 2019.

4. Le présent rapport est le cinquième à être soumis en application de la résolution [64/255](#) de l'Assemblée générale. Ce rapport, qui porte sur la période allant de septembre 2017 à juillet 2019, comprend une description des activités menées depuis la publication du précédent rapport par des entités des Nations Unies, des organisations mondiales de sécurité routière ainsi que des organismes des pouvoirs publics, de la société civile et du secteur privé.

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

5. L'objectif de la décennie 2011-2020, proclamée Décennie d'action pour la sécurité routière, est de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Il a été renforcé par l'adoption de cibles mondiales en matière de sécurité routière dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, notamment les cibles 3.6 et 11.2.

¹ Le titre de la Conférence, qui était « troisième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière » (voir résolution [72/271](#) de l'Assemblée générale), a été remplacé par « troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ».

6. Pour compléter les cibles en matière de sécurité routière associées aux objectifs de développement durable, les États Membres sont convenus, en novembre 2017, d'un ensemble de 12 cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services pour réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes². Ces cibles ont été élaborées afin d'aider les pays intéressés à adapter leurs efforts et à intensifier leurs activités nationales en matière de sécurité routière, selon les besoins, et de fournir un moyen de suivre l'étendue des progrès accomplis.

7. Comme indiqué dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, publié par l'OMS, le nombre de tués sur les routes s'est stabilisé ces dernières années par rapport à la taille de la population mondiale, tandis que le taux de mortalité par rapport au nombre de véhicules a diminué.

8. Le nombre d'activités, d'acteurs et de secteurs associés à la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation a augmenté depuis le début de la Décennie d'action. Avec l'aide de l'OMS, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a continué de servir de cadre informel d'échange d'informations et de coordination d'activités au niveau mondial, notamment la planification de la cinquième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, la préparation de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et la coordination de l'élaboration de documents d'orientation sur la sécurité routière. Le niveau d'engagement politique accordé à la sécurité routière a également augmenté. Par exemple, l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, nommé par le Secrétaire général en avril 2015, a continué de mobiliser une volonté politique au plus haut niveau.

9. Par ailleurs, la sécurité routière est une composante essentielle de programmes plus larges, qui portent sur la santé des enfants et des adolescents, l'activité physique, le développement et la mobilité durable. Par exemple, Child Health Initiative, Mobilité durable pour tous, le Partenariat pour des villes saines et le Plan d'action mondial 2018-2030 pour l'activité physique sont autant d'initiatives menées par l'OMS qui comportent un volet sur la sécurité routière.

10. Afin d'examiner les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action et des cibles pertinentes associées aux objectifs de développement durable et de donner aux États Membres l'occasion d'examiner plus avant les moyens d'atteindre ces objectifs d'ici à 2030, l'Assemblée générale, dans sa résolution [72/271](#), a remercié le Gouvernement suédois d'avoir proposé d'accueillir la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui se tiendra les 19 et 20 février 2020 à Stockholm. En prévision de la Conférence, des organismes de planification, composés de représentants de gouvernements, d'organisations internationales, d'organisations non gouvernementales (ONG), d'établissements universitaires et du secteur privé, se sont réunis en vue d'élaborer le programme et le document final de la Conférence.

III. Instruments juridiques internationaux, résolutions et instruments de politique générale

11. Dans le cadre du Forum mondial de la sécurité routière, la Commission économique pour l'Europe (CEE) a poursuivi l'examen de la Convention sur la circulation routière de 1968 et de la Convention sur la signalisation routière de 1968, qui comptent respectivement 79 et 67 parties contractantes. Le Forum mondial a, en

² Voir : www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1.

particulier, analysé la cohérence entre la Convention sur la circulation routière et les dispositions du Règlement technique concernant les véhicules, relatives aux permis de conduire et à la conduite automatisée. Il a également débattu des effets de la conduite automatisée sur le concept d'un conducteur conduisant un véhicule de l'intérieur et de l'extérieur et adopté une résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière en septembre 2018.

12. Le Forum mondial a continué d'actualiser ses instruments de politique générale tels que la Résolution d'ensemble sur la circulation routière en introduisant des changements visant à tenir compte de l'« approche du système sûr » en matière de sécurité routière. D'autres mises à jour ont été proposées sur l'inattention au volant, la sécurité des deux-roues motorisés et les usagers vulnérables de la route.

13. Le Forum mondial a établi une version préliminaire d'un rapport du Groupe d'experts de la signalisation routière. Dans le rapport final, qui devrait être adopté en septembre 2019, les incohérences entre la Convention sur la signalisation routière et l'Accord européen de 1971 complétant la Convention sont mises en évidence, et des amendements aux annexes I, II et III de la Convention, aux dispositions de l'Accord européen et au Protocole sur les marques routières sont proposés. On y trouve également des conclusions et recommandations concernant la mise en œuvre de la Convention et de l'Accord européen à l'intention des Parties contractantes.

14. Dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, la CEE a continué à élaborer des règlements techniques internationaux concernant la certification des véhicules et leurs sous-systèmes et pièces. Le Forum mondial a également examiné les instruments juridiques relevant de sa compétence qui constituent le cadre des travaux techniques entrepris. Le nombre de pays qui sont parties contractantes aux deux principaux accords internationaux des Nations Unies³, et parmi lesquels certains comptent un important secteur automobile, est passé à 64. Une résolution portant sur les deux accords a été élaborée afin d'assurer la cohérence de ces instruments.

15. En mai 2019, l'Assemblée mondiale de la Santé, à sa soixante-douzième session, a adopté la résolution 72.16 sur les soins d'urgence et de traumatologie, qui vise à aider les pays à assurer des soins rapides pour les personnes gravement malades ou blessées. Cette résolution, présentée par les Gouvernements swazi et éthiopien et coparrainée par plus de 30 États membres, vise à aider les pays à surmonter certains des principaux problèmes auxquels ils font face pour fournir des soins d'urgence en temps voulu, notamment la mauvaise coordination des soins préhospitaliers et en établissement, la pénurie de personnel fixe affecté aux services d'urgence et le manque de normes concernant la gestion clinique et la documentation. Dans son rapport à l'Assemblée mondiale de la Santé sur les systèmes de soins d'urgence, le Directeur général de l'OMS a souligné que tous les États membres pouvaient, quelles que soient les ressources dont ils disposent, prendre des mesures pour renforcer leurs systèmes de soins d'urgence. L'Assemblée a demandé que des efforts supplémentaires soient réalisés dans un avenir proche à l'échelle mondiale pour renforcer la prestation de soins d'urgence dans le cadre de la couverture sanitaire universelle et prié les États membres d'entreprendre plusieurs démarches, notamment élaborer des politiques assurant l'accès universel aux soins d'urgence pour tous, effectuer une évaluation du système de soins d'urgence de l'OMS pour déterminer les lacunes et les actions prioritaires à mener et assurer la formation des professionnels de santé aux soins

³ Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur et 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.

d'urgence. Elle a également invité le secrétariat de l'OMS à accroître l'appui technique qu'il fournit aux États membres. À l'appui de cette résolution, cinq États membres se sont réunis, en collaboration avec l'OMS, pour organiser une manifestation parallèle officielle sur les systèmes de soins d'urgence aux fins de la couverture sanitaire universelle.

IV. Assistance technique et collaboration

A. Volet 1 : gestion de la sécurité routière

16. En collaboration avec les commissions régionales et d'autres entités des Nations Unies, et conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale dans sa résolution 70/260, l'OMS a mis en place un dispositif visant à faciliter l'élaboration de cibles mondiales concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services. En novembre 2017, les États Membres ont établi un ensemble complet de 12 cibles en matière de sécurité routière en rapport avec les cinq piliers de la Décennie d'action. Pour achever ces travaux, les États Membres ont tenu une consultation informelle sur les indicateurs relatifs à la sécurité routière en février 2018, à l'issue de laquelle ils ont établi un ensemble d'indicateurs portant sur les processus et résultats de chacune des 12 cibles. Ces indicateurs, ainsi que les cibles mondiales, ont été mis au point pour orienter l'action à mener et permettre de mesurer les progrès aux niveaux national et mondial. Dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, des travaux ont été entrepris afin d'élaborer un document d'orientation à l'intention des États Membres sur la réalisation de ces 12 cibles.

17. En mai 2018, la Commission européenne a adopté un nouveau plan d'action stratégique sur la sécurité routière, dans lequel figurent les mesures prévues jusqu'en 2030 ainsi que l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 et d'élaborer des indicateurs clefs de performance. Le plan contenait également deux nouvelles propositions législatives, qui ont déjà été approuvées par le Conseil européen et le Parlement européen, l'une sur la révision du règlement général sur la sécurité des véhicules, qui prévoit l'adoption de 16 nouvelles technologies de sécurité pour tous les véhicules d'ici 2024, et l'autre sur la révision de la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, qui prévoit de nouvelles procédures d'évaluations, d'audits et d'inspections concernant les incidences sur la sécurité routière, la cartographie de la prévention des risques et l'extension de la portée de la directive afin d'inclure toutes les autoroutes et routes principales.

18. La Stratégie de sécurité routière des Nations Unies destinée à l'Organisation et à son personnel a été lancée en février 2019 afin d'établir une approche coordonnée pour prévenir les accidents de la route, qui sont l'une des principales causes de décès du personnel des Nations Unies. Pour encourager les organismes des Nations Unies à appliquer cette stratégie, l'OMS a lancé une nouvelle politique sur la gestion du parc automobile et la sécurité routière, à l'occasion de la cinquième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, en mai 2019.

19. En septembre 2017, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a organisé, au Cambodge, un atelier sous-régional sur l'actualisation des objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020). Déjà adoptés par les ministres des transports lors de la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Moscou en décembre 2016, ces objectifs, cibles et indicateurs servent de lignes directrices pour formuler et mettre en œuvre des politiques ainsi que d'outil d'évaluation pour

déterminer les progrès réalisés dans l'amélioration de la sécurité routière aux niveaux national et régional.

20. En décembre 2017, à la dix-huitième session du Comité des transports et de la logistique de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), un document destiné aux organes délibérants a été présenté sur la sécurité routière dans les États arabes et les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des activités prévues dans le cadre de la Décennie d'action. Le Comité a préconisé la tenue d'un atelier spécial consacré à la sécurité routière dans la région arabe, qui a ensuite été organisé par la CESAO à Beyrouth en novembre 2018, en marge de la dix-neuvième session du Comité, avec le soutien de l'Envoyé spécial ainsi que la coopération de la CEE et de la Banque mondiale. Au cours de l'atelier régional sur la gestion de la sécurité routière dans les pays arabes, un ensemble de priorités régionales aux fins de la gestion de la sécurité routière en 2019-2020 a été établi.

21. Des études de performance en matière de sécurité routière ont été menées pour aider les pays à renforcer leur capacité nationale de gestion de la sécurité routière et à améliorer leur performance nationale en la matière. Les résultats des études effectuées par la CEE, la CESAP et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) pour le compte de l'Albanie, de la République dominicaine, de la Géorgie et du Viet Nam ont été publiés en juin 2018. Des études de performance ont également été menées au Cameroun et en Ouganda, avec l'appui de l'Envoyé spécial, de la CEE et de la Commission économique pour l'Afrique (CEA).

22. Des outils ont continué d'être mis au point pour aider les pays à choisir et à mettre en œuvre les stratégies les plus adaptées, notamment l'outil SafetyCube (Safety Causation, Benefits and Efficiency) financé par la Commission européenne dans le cadre du programme Horizon 2020, et l'outil de modélisation des futurs systèmes sûrs de transport intérieur (outil SafeFITS) que la CEE élabore actuellement avec l'appui de l'Union internationale des transports routiers.

23. L'Association mondiale de la Route a continué de mettre à jour régulièrement son manuel de sécurité routière en ligne, avec la collaboration de partenaires internationaux. Ce manuel vise à faire mieux connaître et comprendre les principes des systèmes sûrs en proposant une démarche étape par étape pour aider les pays à appliquer des pratiques de sécurité routière renforcées.

24. L'Université Johns Hopkins et le Partenariat mondial pour la sécurité routière ont organisé trois formations aux fonctions de direction en matière de sécurité routière dans le monde, à Nairobi, Baltimore (États-Unis d'Amérique) et Buenos Aires, qui ont réuni 195 participants venus de 30 pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire représentant des parties prenantes de la société civile, des organismes publics, des établissements universitaires et des médias.

25. Un programme sur les fonctions de direction en matière de sécurité routière, organisé par le Programme de politiques de transport en Afrique, dans le cadre d'un partenariat international accueilli par la Banque mondiale et en collaboration avec la Banque africaine de développement, a été mis en place en mai 2018 et février 2019 afin de renforcer les capacités d'encadrement en matière de planification, d'exécution et de gestion des activités de sécurité routière.

B. Volet 2 : sécurité des routes et mobilité

26. En décembre 2017, en collaboration avec la Korea Expressway Corporation et le Programme international d'évaluation des routes, la CESAP a achevé un projet de trois ans sur la sécurité routière qui a débouché sur l'élaboration d'une nouvelle

annexe à l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique. Cette nouvelle annexe, numérotée II *bis* et intitulée « Normes de conception du Réseau routier asiatique pour la sécurité routière », a été adoptée par les États membres du Réseau routier asiatique à la septième réunion du Groupe de travail sur les projets relatifs au réseau routier asiatique, tenue à Bangkok le même mois. Dans le cadre de ce même projet, financé par la Korea Expressway Corporation, la CESAP a mis au point des systèmes de transport intelligents types pour le Réseau routier asiatique qui pourraient contribuer à améliorer la sécurité routière sur ce réseau.

27. La CEE a continué de progresser dans l'élaboration d'une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière afin de simplifier son application et la bonne signalisation par les parties contractantes.

28. En collaboration avec la Fondation pour l'automobile et la société, la Banque mondiale, les banques régionales de développement et des administrations nationales, le Programme international d'évaluation des routes a procédé à des évaluations de la sécurité sur plus d'un million de kilomètres de routes dans le monde. Quarante-huit pour cent des déplacements ont obtenu la note d'une ou deux étoiles seulement pour la sécurité des piétons, et 44 % des déplacements ont obtenu ces mêmes notes pour la sécurité des occupants de véhicules, la note de cinq étoiles correspondant aux routes les plus sûres. Il est également apparu que 85 % des voies où la vitesse de circulation était élevée et qui étaient également empruntées par des piétons n'avaient pas de trottoirs, et que 81 % des voies à grande vitesse n'avaient pas de chaussées séparées, ce qui représentait un risque de collision frontale.

29. De nouveaux programmes nationaux d'évaluation des routes ont été mis en place. Il y en a maintenant dans plus de 100 pays. On peut notamment citer le programme d'évaluation indien, mené sous l'égide de l'Asian Institute of Transport Development ; celui de la Chine, dirigé par le Ministère chinois des transports, dans lequel plus de 100 000 kilomètres de routes ont été améliorées dans le cadre de l'initiative Highway Safety to Cherish Life ; le projet RADAR (Risk Assessment on Danube Area Roads), mené avec le soutien de l'Union européenne et qui vise à renforcer les capacités nationales et à mettre en œuvre la cartographie des risques, le classement par étoiles et la planification des investissements dans 14 pays de la région du Danube ; le partenariat établi entre la National Highways Authority du Pakistan et la Banque asiatique de développement pour mettre en place le programme d'évaluation pakistanais et financer l'amélioration des routes, avec les conseils de l'équipe du programme d'évaluation chinois.

30. L'organisation Amend a mis en œuvre un programme d'évaluation et d'amélioration de la sécurité routière à proximité des écoles au Botswana, en Namibie et en Zambie. Ce programme comprend l'évaluation des zones scolaires où le risque de traumatisme dû à un accident de la circulation est élevé, la collaboration avec les communautés et les administrations et des mesures d'infrastructure visant à protéger les enfants de la circulation et à ralentir les véhicules.

31. Safe Kids Worldwide a poursuivi l'exécution du programme Walk this Way, dont le but est d'améliorer la sécurité des enfants piétons par la sensibilisation, l'amélioration des infrastructures et des programmes de recherche et d'éducation. Des activités ont été menées dans 566 villes de 10 pays (Afrique du Sud, Brésil, Canada, Chine, États-Unis, Inde, Philippines, République de Corée, Thaïlande et Viet Nam). Au Viet Nam, le programme, exécuté par la AIP Foundation à l'aide de l'application de classement par étoiles Star Rating for Schools, a conduit le Gouvernement vietnamien à s'engager à améliorer l'infrastructure de 37 zones scolaires se trouvant le long du couloir du bus à haut niveau de service à Hô Chi Minh-Ville. En mai 2019, des améliorations d'infrastructure avaient été apportées dans quatre des établissements concernés.

32. Youth for Road Safety et le Programme international d'évaluation des routes ont mis en place un programme de trois ans visant à permettre à de jeunes leaders du Belize, de la Colombie, des États-Unis, du Kenya, et du Viet Nam d'évaluer les abords des établissements scolaires et universitaires au moyen de l'application Star Rating for Schools.

33. Des ressources ont été mises au point pour renforcer les capacités et les connaissances en matière de sécurité des infrastructures routières, notamment une série de fiches d'information élaborées par la Fédération routière internationale, Brake et l'Association mondiale de la route et publiées sur le site Web de la Global Transport Knowledge Practice, mais aussi le système de formation et d'accréditation du Programme international d'évaluation des routes, que les pays peuvent utiliser à l'appui de leur programme national d'évaluation, et les modules de formation sur la conception des routes et les audits de sécurité routière de la Fédération routière internationale. Le Programme international d'évaluation des routes et la Banque mondiale ont créé une application Web, appelée « Star Rating for Designs », qui permet d'évaluer la sécurité d'une voie et d'améliorer son classement par étoiles avant sa construction.

34. En collaboration avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et la Safer Roads Foundation, la Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport a formé des ingénieurs routiers afin qu'ils soient à même d'effectuer des audits de la sécurité des usagers de la route non motorisés et de repérer les lieux dangereux pour les piétons en vue de les rendre plus sûrs. La Fédération routière internationale, en collaboration avec la Tanzania Roads Association, le Tanzania Transportation Technology Transfer Centre et la Tanzania National Roads Agency, a organisé un cours international sur la conception et l'audit des dispositifs de sécurité routière à Dar es-Salaam, en République-Unie de Tanzanie, en août 2018. En collaboration avec le Qatar Transportation and Traffic Safety Centre et l'Université du Qatar, la Fédération a organisé à Doha, en décembre 2018, un cours international sur la conception de voies urbaines sûres pour les usagers vulnérables.

C. Volet 3 : sécurité des véhicules

35. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a continué de préconiser l'élaboration de règles fondées sur les performances pour les systèmes de véhicules classiques et les systèmes de véhicules connectés et automatisés, et de les intégrer dans les règlements des Nations Unies annexés à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ainsi que dans les règlements techniques mondiaux élaborés dans le cadre de l'Accord de 1998. Les nouveaux règlements de l'ONU portent notamment sur la sécurité des véhicules routiers silencieux, les systèmes d'assistance au freinage, le contrôle électronique de la stabilité, l'installation et la surveillance de la pression des pneumatiques, la sécurité des piétons, la sécurité des véhicules électriques, les chocs latéraux contre des poteaux, les dispositifs améliorés de retenue pour enfants et les systèmes d'ancrages ISOFIX.

36. En octobre 2017, en collaboration avec la CEPALC et la CEE et en réponse à une demande d'assistance technique du Gouvernement uruguayen, l'Envoyé spécial a prêté son concours à un atelier sous-régional organisé à Montevideo auquel ont participé une quarantaine de représentants de l'Argentine, du Brésil, du Chili, de la Colombie, du Mexique, du Paraguay, et de l'Uruguay. Cet atelier qui portait sur les Accords de 1958 et de 1998 relatifs à l'harmonisation des règlements concernant les

véhicules automobiles dans la région et sur la gouvernance de la sécurité routière en Amérique latine. Il a suscité un renforcement du dialogue dans la région.

37. En ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, la CEE et l'Union internationale des télécommunications ont organisé des colloques sur le thème de la voiture connectée de demain en 2017 et en 2018. En mars 2017, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a adopté le premier règlement des Nations Unies concernant la conduite automatisée, ainsi que des directives sur la cybersécurité et la protection des données.

38. La CEPALC, le Latin New Car Assessment Programme et l'Université de Chicago ont collaboré avec la Banque interaméricaine de développement pour aider les gouvernements argentin, brésilien, colombien, équatorien, mexicain et uruguayen dans leur réflexion sur l'adoption des règlements des Nations Unies dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules. La CEPALC les a éclairés au sujet des incidences économiques de l'adoption de ces règlements au niveau national et sur le commerce régional. Deux réunions de concertation de haut niveau sur les politiques à mener ont également été organisées dans le cadre de ce projet, l'une à Mexico et l'autre à Washington, où des fonctionnaires de 15 pays d'Amérique latine et des Caraïbes ont réfléchi à la nécessité de véhicules plus sûrs et de meilleures politiques de sécurité routière dans la région.

39. Le Global New Car Assessment Programme a tenu son premier congrès mondial à Delhi (Inde), en septembre 2018. Ce congrès a rassemblé des représentantes et représentants des neuf nouveaux programmes d'évaluation des voitures qui promeuvent l'évaluation de la sécurité des consommateurs partout dans le monde. Les participants au congrès ont décrit les progrès réalisés par le Gouvernement indien dans l'adoption de nouvelles normes de sécurité des véhicules qui rendront obligatoires des essais de choc frontal et latéral pour toutes les nouvelles voitures en production à partir d'octobre 2019 et la protection des piétons pour toutes les nouvelles voitures à partir d'octobre 2020. Le partenariat Stop the Crash a organisé plusieurs démonstrations pour faire connaître les technologies de pointe en matière d'évitement des collisions, lors du congrès mondial, mais aussi à Shanghai (Chine) en octobre 2017, au Forum international des transports tenu à Leipzig (Allemagne) en mai 2018, à Buenos Aires en juin 2018, à La Canée (Grèce) en avril 2019 et à Johannesburg (Afrique du Sud) en mai 2019.

40. Le Global New Car Assessment Programme a lancé le projet Safer Cars for Africa, qui a vu les premières évaluations indépendantes des accidents menées sur le continent. Depuis novembre 2017, les résultats d'évaluations concernant 12 voitures neuves vendues en Afrique du Sud ont été publiés. Les notes obtenues vont de quatre étoiles (bon) à zéro (mauvais), ce qui souligne la nécessité pour les pays africains d'appliquer les règles minimales des Nations Unies en matière d'essais de choc et d'exiger l'affichage des notes de sécurité pour toutes les voitures neuves et d'occasion.

41. En collaboration avec la CEE et l'Envoyé spécial, la Fédération internationale de l'automobile a pris contact avec les constructeurs automobiles pour déterminer s'il serait possible d'envisager un accord volontaire sur des normes de sécurité minimales pour les constructeurs. Les normes proposées reprennent les normes de sécurité de base présentées dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*.

42. Lors du sommet de 2019 du Forum international des transports, la International Motorcycle Manufacturing Association a présenté une série de recommandations détaillées reprenant les meilleures pratiques des différentes régions en matière de sécurité des motocyclistes.

D. Volet 4 : comportement des usagers de la route

43. Comme indiqué dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, les améliorations suivantes ont été apportées aux législations nationales entre décembre 2014 et décembre 2017 : 10 pays ont fait en sorte que leurs dispositions législatives ou réglementaires concernant l'alcool au volant soient conformes aux meilleures pratiques ; trois pays ont fait de même en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité ; cinq pays en ont fait autant pour le port du casque ; quatre pays ont fait de même pour ce qui est des dispositifs de retenue pour enfant.

44. L'OMS a poursuivi la mise en œuvre du Legal Development Programme, programme de renforcement des capacités destiné aux avocats et aux défenseurs de la sécurité routière en Chine, en Inde, aux Philippines, en République-Unie de Tanzanie et en Thaïlande. Elle a organisé à leur intention des ateliers annuels sur l'amélioration du droit interne en matière de sécurité routière, dont le dernier a porté sur l'approche du « système sûr ».

45. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière a versé 38 subventions à des organisations de la société civile et à des services publics pour promouvoir l'adoption et la mise en œuvre de politiques d'usage de la route fondées sur des données factuelles dans cinq pays et de normes de sécurité des véhicules dans deux pays. Il a en outre organisé à l'intention des services de police de neuf pays des ateliers de renforcement des capacités auxquels ont participé un total de 3 267 policiers, sur des thèmes tels que l'emploi de la dissuasion pour lutter contre la conduite en état d'ivresse, les excès de vitesse et le défaut de port du casque ou de la ceinture de sécurité, ainsi que l'encadrement de la police de la circulation routière et l'exercice de cette mission à partir de données factuelles. Il a également accordé 14 subventions à des consortiums dans six pays (Afrique du Sud, Inde, Mexique, Roumanie, Tunisie et Viet Nam) pour l'exécution de projets multidisciplinaires visant à améliorer la sécurité routière pour les enfants.

46. Depuis 2017, le Partnership for Healthy Cities (partenariat pour des villes saines) a aidé 10 villes à améliorer la sécurité routière. Les actions entreprises visaient notamment à obtenir une baisse de la conduite en état d'ivresse et de la vitesse et une hausse du port de la ceinture de sécurité et du port du casque, chaque ville choisissant son propre objectif. Ainsi, à Bangkok, des mesures ont été prises pour réduire les excès de vitesse en installant des systèmes de caméras de surveillance de la vitesse à trois endroits de la ville où les accidents étaient fréquents, et à León (Mexique), la réglementation des transports en commun locaux a été modifiée de sorte que les montants des amendes pour conduite en état d'ivresse soient plus élevés.

47. Safe Kids Worldwide a poursuivi la mise en œuvre du programme Safe Kids Buckle Up, qui a consisté notamment à distribuer et contrôler des dispositifs de retenue pour enfants. L'association a constitué un comité d'experts pour examiner la question des enfants dans les véhicules autonomes et, en octobre 2018, publié un rapport dans lequel le comité adresse cinq appels à l'action aux constructeurs et huit recommandations aux constructeurs, aux législateurs et aux organismes de réglementation. Elle a continué de dispenser le cours international à l'issue duquel elle délivre un certificat de technicien pour la sécurité des passagers, notamment aux Émirats arabes unis et au Mexique.

48. La AIP Foundation a œuvré pour la sécurité des jeunes motocyclistes et des motocyclistes novices en organisant des campagnes de sensibilisation, des programmes d'éducation et des activités de distribution de casques au Cambodge, au Myanmar, en Thaïlande et au Viet Nam. Dans le cadre du programme Helmets for kids, elle a également distribué plus de 10 000 casques à des élèves et à des

enseignants au Viet Nam. Elle a mis en œuvre le programme Walk Wise à Nanba, dans la province chinoise du Sichuan.

49. La UPS Foundation a continué de soutenir les campagnes de formation des conducteurs novices au moyen de son Code de la route (UPS Road Code). Il a été décidé en 2018 d'évaluer le programme d'enseignement. L'évaluation a été confiée à la CDC Foundation.

50. La Fundación Gonzalo Rodriguez a continué de promouvoir la sécurité des enfants en Amérique latine par la recherche, la sensibilisation et la formation. En 2018, elle a publié un rapport sur le transport scolaire et sur la sécurité aux abords des écoles. Elle a appuyé l'adoption et l'amélioration de lois sur les dispositifs de retenue pour enfants en Argentine, au Chili et en Colombie, et a organisé le troisième forum international sur la sécurité routière des enfants en Argentine en 2018.

51. En mai 2018, la Fédération routière internationale et le Mobilité Club Maroc ont lancé le projet intitulé « Safe Roads, Safe Kids! » afin d'améliorer la sécurité aux abords des établissements scolaires de Casablanca (Maroc), en mobilisant divers intervenants et initiatives, notamment dans les domaines de la collecte et de l'analyse de données, des audits de sécurité et de l'éducation, pour maximiser les effets de leurs actions respectives.

52. La Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport a mis au point un kit gratuit d'éducation à la sécurité routière pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, disponible en 10 langues. Ce kit, qui s'adresse spécifiquement aux enfants, est adapté à leur âge et peut également être adapté aux besoins locaux. Il sert de base au programme d'éducation à la sécurité routière de la République de Moldova.

53. L'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche a organisé des ateliers de formation sur les campagnes de lutte contre l'alcool au volant et animé des programmes d'éducation et des campagnes de sensibilisation des jeunes aux comportements sûrs à adopter. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière a animé une série d'ateliers et de formations en Namibie, dans le cadre desquels il s'est efforcé, en collaboration avec le conseil national de la sécurité routière, de contribuer à l'établissement de partenariats entre les principaux acteurs de la sécurité routière et au renforcement des partenariats existants. Au Cambodge, en collaboration avec le Monash University Accident Research Centre, la caisse nationale de sécurité sociale et le Gouvernement cambodgien, la AIP Foundation a formé les employés des principales usines de fabrication de vêtements et de chaussures. Elle a constaté par la suite une augmentation du taux de port du casque et une baisse de la consommation d'alcool au volant déclarée par les intéressé(e)s.

E. Volet 5 : soins après un accident

54. En décembre 2018, l'OMS a lancé l'Initiative mondiale pour les soins d'urgence et de traumatologie, qui vise à accroître rapidement les capacités à fournir des soins d'urgence de qualité partout dans le monde et à faire prendre conscience, par une campagne d'ampleur mondiale, qu'elles peuvent sauver des vies. L'OMS et ses partenaires aideront les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire à évaluer leur système national de soins d'urgence et à résoudre les principaux problèmes qui se posent en matière d'intervention. Il s'agira d'aider à la collecte systématique de données hospitalières sur les conditions et les résultats cliniques, notamment au moyen du registre international de l'OMS pour les soins de traumatologie et les soins d'urgence.

55. L'OMS a convoqué la réunion de l'Alliance mondiale pour les soins aux blessés, à laquelle ont participé des représentantes et représentants de toutes les régions et de

nombreuses organisations internationales, pour débattre d'une série d'initiatives visant à renforcer les soins aux blessés. Les futures priorités sont notamment la diffusion du cadre des systèmes de soins d'urgence de l'OMS et de l'outil d'évaluation de ces systèmes qui l'accompagne. Des évaluations ont été effectuées dans une trentaine de pays, principalement en Afrique et dans la région de la Méditerranée orientale. Parmi les autres initiatives, il convient de citer la création par l'OMS d'une formation de base aux soins d'urgence et d'un ensemble intégré d'outils de triage à utiliser en contexte préhospitalier et dans les centres hospitaliers. L'OMS a apporté son concours aux pays en matière d'intervention après les accidents par une assistance technique directe, ainsi que par la publication de divers documents normatifs, dont un manuel et des diapositives sur les soins d'urgence de base et un manuel sur les ressources essentielles pour les soins d'urgence. Elle a également appuyé la mise à l'essai à petite échelle de ces outils dans certains établissements, ce qui a permis de réduire considérablement le nombre de décès dus à des accidents de la circulation.

56. Fire AID a continué de former les secouristes aux techniques de premiers secours, à la gestion des lieux, au sauvetage technique et à la coordination entre les différents intervenants. Ces activités ont continué de porter leurs fruits dans 53 pays où, grâce à la formation de formateurs qui transmettent leur savoir-faire, elles permettent d'améliorer les opérations de secours en cas d'accident.

57. L'Institut Vias et la Fédération européenne des victimes de la route ont publié en avril 2018 une étude internationale sur les conséquences psychosociales et économiques des accidents de la route intitulée « My Life after the Crash » (MyLAC) dont l'objectif était de mieux comprendre les effets des accidents de la route sur les victimes dans 20 États membres de l'Union européenne. Le rapport décrit les répercussions considérables de ces accidents sur tous les aspects de la vie des victimes et de leurs proches.

58. En collaboration avec le Zurich Insurance Group, Nestlé et Thatcham Research, le Partenariat mondial pour la sécurité routière a organisé deux ateliers pour le secteur des assurances dans le cadre de l'initiative Insurance for Safer Roads, qui vise à promouvoir et à renforcer le rôle du secteur des assurances dans l'amélioration de la sécurité routière.

59. En collaboration avec l'unité nationale chargée de la sécurité routière en Uruguay, la fédération ibéro-américaine des associations de victimes de la violence routière (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial) a organisé en novembre 2018 le premier forum ibéro-américain sur la justice routière, pendant lequel ont été formulées un certain nombre de recommandations visant à renforcer l'efficacité de la justice pénale face aux accidents de la route. Elle a collaboré avec les pouvoirs publics à la création de structures de prise en charge des victimes au Costa Rica, en Équateur et au Panama. Grâce à son aide, l'Argentine a créé le premier réseau d'assistance aux victimes de la route et aux membres de leur famille, qu'elle a inauguré en février 2019.

60. Le International Road Victims' Partnership a organisé en Irlande, en mars 2018, la première conférence mondiale pour les victimes de la route. Celle-ci a débouché sur le Manifeste de Mullingar, dans lequel les participantes et participants à la conférence ont demandé l'ouverture d'enquêtes en cas de collision ainsi qu'une action judiciaire et une assistance médicale pour les victimes d'accidents. Le partenariat a par la suite publié un rapport d'enquête sur les accidents mortels (*Road Death Investigation Survey Report*), en 2018, puis un autre, sur les droits des victimes dans le monde (*Victims' Rights Global Survey Report*), en 2019.

V. Activités de sensibilisation

61. La cinquième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et sa campagne Save Lives: #SpeakUp (Sauvez des vies : #Donnez votre avis) ont eu lieu en mai 2019. Organisé autour du thème du leadership, cet événement, qui a été l'occasion de reconnaître que l'amélioration de la sécurité routière nécessitait une forte mobilisation politique, a relayé les demandes de mesures spécifiques qui s'étaient avérées propres à sauver des vies. Des manifestations ont été organisées dans le monde entier par divers acteurs de la sécurité routière issus des établissements universitaires, du secteur privé ou des organisations non gouvernementales. Ainsi, Towards Zero Foundation et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement ont animé conjointement un atelier pour examiner le rôle des objectifs de réduction du nombre des victimes. La CESAO a organisé, en coopération avec Lebanese Youth Association for Social Awareness, un atelier de sensibilisation traitant de la mobilisation en faveur d'une circulation plus sûre dans les villes.

62. La Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route, lancée par la Fédération européenne des victimes de la route en 1993, continue d'être célébrée tous les ans. En novembre 2017, axée sur les questions relatives à la gestion de la sécurité routière, elle avait été organisée autour d'un objectif à atteindre pour 2020, celui de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés. En novembre 2018, l'accent a été mis sur les moyens de rendre les routes plus sûres et le thème était « Les routes ont des histoires ». Par la suite, une conférence sur la sécurité routière internationale s'est tenue à Malte, coorganisée par le Bureau du Vice-Premier Ministre, le Ministère de la santé et l'OMS, pour sensibiliser à la sécurité routière et aux mesures qu'il était possible de prendre pour sauver des vies et éviter les blessures dues aux accidents de la route.

63. L'Envoyé spécial continue activement de mobiliser le soutien des hauts responsables politiques de la communauté internationale en leur demandant d'investir dans la sécurité routière. Pour ce faire, il s'est employé, entre autres, à rencontrer 81 hauts dirigeants de 46 pays ; à faciliter la tenue d'ateliers de renforcement des capacités nationaux et régionaux pour ce qui est de la mise en œuvre des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière, au Nigeria, en collaboration avec la CEE et la CEA, et au Népal, en collaboration avec la CESAP, la CEE et le Ministère des infrastructures physiques et des transports ; à promouvoir la sécurité routière en lien avec les droits de la personne avec la Haute-Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme et la Maire de Paris à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la Déclaration universelle des droits de l'homme ; à lancer à Genève un réseau informel d'Amis de la sécurité routière, l'objectif étant de recueillir des fonds au bénéfice de la sécurité routière et d'encourager la coopération pour le développement entre ambassadeurs, responsables internationaux et organisations concernées accréditées à Genève ; et à organiser une réunion de coordination avec 21 entités des Nations Unies afin d'examiner l'action qu'elles mènent en matière de sécurité routière.

64. Le 25 mars 2019, le Forum mondial de la sécurité routière a célébré le cinquantième anniversaire de la Convention sur la circulation routière (1968) et de la Convention sur la signalisation routière (1968), manifestation au cours de laquelle l'Envoyé spécial, un ambassadeur de la sécurité routière de la Fédération internationale de l'automobile et un pilote de Formule 1 ont fait des déclarations, ce dernier ayant témoigné directement de l'importance que revêtait le port du casque pour sauver des vies et prévenir les blessures.

65. Le Réseau mondial des législateurs en matière de sécurité routière a continué de servir de plateforme aux parlementaires pour échanger des pratiques optimales

d'élaboration de lois sur la sécurité routière et pour encourager les pays à adopter des politiques globales et efficaces dans ce domaine. Conscients des différences existant entre les régions, les parlementaires ont accepté de conduire la formation de sections régionales chargées de mettre en évidence les problèmes spécifiques à chaque région en matière de sécurité routière et de partager les bonnes pratiques. Deux sections régionales ont ainsi été constituées, l'une dans la région Afrique de l'OMS en juin 2018, en collaboration avec la Banque mondiale, et l'autre dans la région Méditerranée orientale de l'OMS en septembre 2018. En mars 2019, une réunion de planification s'est tenue à propos d'un réseau destiné aux pays situés dans la zone qui recouvre partiellement les régions Asie du Sud-Est et Pacifique occidental de l'OMS. Le lancement est prévu en août 2019. La section Amériques doit être créée en septembre 2019, durant le cinquième congrès des Comités de la santé des parlements américains.

66. En mai 2019, sous le haut patronage du Prince Michael of Kent, Towards Zero Foundation a lancé une initiative (Commonwealth Road Safety Initiative), qui réunit un groupe d'experts chargés d'élaborer un cadre partagé de prévention des blessures causées par les accidents de la route dans les pays du Commonwealth. Un rapport spécialisé, qui doit être publié en décembre 2019, contiendra des recommandations tendant à réduire de moitié les décès et les blessures graves occasionnés par les accidents de la route dans les pays du Commonwealth d'ici à 2030 ; il sera soumis à l'examen des chefs d'État et de gouvernement du Commonwealth, lors de leur prochaine réunion qui se tiendra au Rwanda en juin 2020.

67. Financée par la Commission européenne, une plateforme de dialogue entre l'Afrique et l'Europe a été créée dans le cadre du projet SaferAfrica qui, avec l'aide de 16 partenaires provenant de divers pays européens et africains, doit formuler des recommandations générales à l'appui de la mise en œuvre des plans d'action pour la sécurité routière en Afrique. Cette plateforme fonctionne par l'intermédiaire de plusieurs groupes de travail qui analysent les données et les informations relatives à la sécurité routière, passent en revue les capacités de gestion de la sécurité et de la circulation routières et traitent des questions de renforcement des capacités, de formation et de partage des bonnes pratiques. L'examen des capacités de gestion de la sécurité routière a été achevé pour l'Afrique du Sud, le Burkina Faso, le Cameroun, le Kenya et la Tunisie et a débouché sur l'élaboration de stratégies en la matière.

68. Les ministres des transports de huit pays ont participé à un forum organisé par la Fédération routière internationale à Delhi (Inde), en novembre 2017. Cette rencontre a débouché sur la signature de la Déclaration de Delhi, qui a mis l'accent sur des mesures de sécurité routière essentielles, notamment l'importance que revêt l'application des instruments juridiques établis par l'ONU, le renforcement des capacités, l'élaboration de normes minimales de sécurité applicables aux véhicules et aux infrastructures routières et la mobilisation nécessaire de ressources à ces fins.

69. La Fédération internationale de l'automobile a continué d'appuyer les activités de sensibilisation partout dans le monde par l'intermédiaire de son groupe de haut niveau sur la sécurité routière, créé en vue d'impliquer à la fois les secteurs public et privé dans une action dynamique d'élaboration de mesures de sécurité routière, notamment dans les pays à faible revenu et ceux à revenu intermédiaire. Les efforts ont porté sur des projets et des activités ciblés relatifs, pour la plupart, au renforcement des capacités, au financement et à la mise en place de partenariats.

70. La participation des organisations non gouvernementales à la promotion de la sécurité routière a continué de s'accroître. L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière a proposé des activités de renforcement des capacités à ses organisations membres. Au rang des manifestations importantes visant à augmenter les moyens d'action de plus de 300 représentants d'organisations non

gouvernementales en provenance de 76 pays, figuraient les réunions mondiales organisées à Kuala Lumpur sous les auspices du Ministère des transports et en Crète (Grèce) avec l'aide de la municipalité de La Canée.

71. La section africaine de l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière a été mise en place en novembre 2018 afin de tirer parti du dynamisme croissant avec lequel les organisations non gouvernementales, la société civile et les gouvernements africains s'attèlent à trouver en urgence une solution à la crise routière sur le continent, l'un des objectifs étant d'inciter les ONG à redoubler d'efforts dans le domaine de la sensibilisation. Cette section pilote sera transposée à plus grande échelle dans d'autres régions. En janvier 2019, la Fédération routière internationale et l'Alliance mondiale ont lancé un projet intitulé « Leveraging education to advance road safety now! », qui propose de mettre l'éducation au service de la sécurité routière en renforçant les connaissances, les compétences et les moyens d'action d'un groupe de professionnels de la route et de parties prenantes dûment sélectionnés, dans le cadre d'une formation pratique à la gestion des données qui sera dispensée au Kenya et au Sénégal.

72. Des initiatives régionales ont vu le jour afin de donner une plus grande visibilité à la sécurité routière et d'aider à améliorer la situation dans un certain nombre de pays. Grâce à un réseau d'organisations œuvrant dans 15 pays d'Europe orientale, de la région du Sud-Caucase et d'Asie centrale, et avec l'aide de l'Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport, la gestion de la sécurité routière a pu y être améliorée.

73. L'OMS poursuit la mise en œuvre du programme de bourses pour la sécurité routière destinées aux médias, programme de renforcement des capacités à l'intention des journalistes en Chine, en Inde, aux Philippines, en République-Unie de Tanzanie et en Thaïlande. Ce programme vise à mettre en place un mécanisme de collaboration à long terme avec un groupe restreint de reporters spécialistes de l'information sur les questions de sécurité routière. Des sessions de formation ont été également organisées pour les journalistes lors des grandes manifestations mondiales telles que la conférence Safety 2018. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière a formé plus de 205 participants de la société civile, des médias et des pouvoirs publics à la conception et à la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation.

74. En mai 2019, la Fédération routière internationale et Total Foundation ont créé, en République-Unie de Tanzanie, une alliance du secteur privé pour la sécurité routière, l'objectif étant d'amener les parties prenantes du secteur à œuvrer de concert à l'amélioration de la sécurité routière, en étroite collaboration avec les institutions internationales, les organisations non gouvernementales et les autorités locales.

75. La Fédération internationale de l'automobile, en coopération avec l'agence publicitaire mondiale JCDecaux et la Fondation pour l'automobile et la société, ont continué de promouvoir la campagne #3500LIVES, qui se déploie dans plus de 80 pays.

76. Plusieurs conférences ont eu lieu à l'initiative de partenaires, dont « Every journey, every child » organisée par Child Health Initiative et la Fondation pour l'automobile et la société à Londres, en octobre 2017 ; Safety 2018 à Bangkok, en novembre 2018 ; la conférence internationale « From vision zero to goal zero » en Espagne, en décembre 2018, à l'initiative de la Fundación MAPFRE ; le sommet sur la sécurité routière en lien avec les voyages et le tourisme, organisé par l'Association for Safe International Road Travel, en mai 2019 ; la convention pour la prévention des blessures de l'enfant (Childhood Injury Prevention Convention), organisée par Safe Kids Worldwide à Washington, en juillet 2019. Les comités techniques de l'Association mondiale de la route ont animé divers séminaires, en République

islamique d'Iran sur l'approche du « système sûr » et en Chine et en Malaisie sur les moyens de rendre les routes plus sûres.

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

77. L'OMS a publié le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, dans lequel il est indiqué que les accidents de la route sont à l'origine de 1,35 million de décès chaque année et que les blessures dues aux accidents constituent aujourd'hui la principale cause de mortalité entre 5 et 29 ans. Le rapport précise également que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes représentent la plus grande part des victimes, en particulier dans les pays en développement. Le nombre de décès par accident de la route a baissé dans 48 pays mais il a augmenté dans 104 autres. Dans le rapport, il est préconisé d'adopter une approche plus intégrée de la prévention des blessures dues aux accidents de la route et d'accélérer la mise en place de mesures efficaces en vue d'atteindre les cibles 3.6 et 11.2 associées aux objectifs de développement durable.

78. Le Forum mondial de la sécurité routière a commencé de chercher à établir une définition de la blessure grave, en se fondant sur le niveau le plus élevé de gravité fixé par la liste type des blessures et à la lumière du concept de risque de handicap médical permanent, en usage en Suède.

79. En novembre 2018, dans le cadre du premier forum africain sur la sécurité routière, l'OMS a organisé un atelier sur les moyens d'améliorer la tenue des registres et statistiques de l'état civil au niveau national, afin de disposer de données plus exactes concernant la mortalité due aux accidents de la route. L'importance de cet aspect a été pris en compte dans la Déclaration de Marrakech qui a été approuvée par les États Membres participants. Forte du succès remporté par ce premier forum et étant donné l'intérêt qu'a continué de manifester l'Afrique et sa détermination à trouver de l'aide pour améliorer ses systèmes de données, l'OMS a organisé, en avril 2019, un deuxième atelier rassemblant plusieurs pays à Tunis, en collaboration avec des partenaires internationaux tels que la Fédération internationale de l'automobile, la Banque mondiale et le Forum international des transports.

80. À l'échelle régionale, l'amélioration de la qualité des données relatives à la sécurité routière s'est poursuivie grâce à la création ou à la consolidation d'observatoires régionaux. Faisant fond sur les bons résultats obtenus par l'Observatoire de la sécurité routière ibéro-américain, dont l'action a permis d'appeler une plus grande attention des responsables politiques et de favoriser la coopération régionale, le Forum international des transports, la Banque mondiale et la Fédération internationale de l'automobile ont œuvré au développement d'autres observatoires régionaux. L'observatoire africain, dont la création a été approuvée par les ministres des transports des pays africains en avril 2019, a tenu sa première assemblée générale en juin 2019 en Afrique du Sud, sous les auspices de l'Union africaine et du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, grâce au financement du Mécanisme mondial pour la sécurité routière et avec l'aide de UKAid. En mars 2019, la question de la création de l'observatoire asiatique de la sécurité routière a été examinée dans le cadre d'un atelier organisé à Singapour par la Banque mondiale, la Fédération internationale de l'automobile, la Banque asiatique de développement et le Forum international des transports, avec la participation de la CESAP, durant lequel il a été décidé qu'elle serait lancée en 2020.

81. La Fédération routière internationale a créé son entrepôt mondial de données routières en appui à l'action menée par les observatoires régionaux. Ce dispositif

contient les séries complètes de données compilées tous les ans par la Fédération, ainsi que divers outils d'agrégation et de visualisation des données (tableaux de bord) destinés à en faciliter l'analyse.

82. Entre juillet et octobre 2018, la CESAO a conduit une enquête sur la collecte et le traitement de données relatives aux accidents de la route dans les pays arabes. Les résultats ont confirmé la nécessité de créer un observatoire régional pour améliorer l'exactitude, la fiabilité et l'homogénéité des données et des informations concernant la région arabe.

83. Au sein de la Fédération routière internationale, le groupe chargé des données internationales relatives à la sécurité routière et de leur analyse a publié son rapport annuel de 2019, dans lequel il a examiné les résultats obtenus en matière de sécurité routière par 33 pays qui sont pour la plupart à revenu élevé. Il en ressort qu'en dépit de certains progrès, le rythme de l'amélioration était trop lent pour espérer atteindre une baisse de 50 % d'ici à 2020.

84. Dans le cadre de son programme intitulé « Safer City Streets », la Fédération routière internationale a continué d'aider les villes à assurer un suivi des progrès qu'elles accomplissaient dans le domaine de la sécurité routière. Le rapport *Global Benchmarking for Urban Road Safety*, publié en novembre 2018, fournit des indicateurs de sécurité routière collectés dans 31 villes, l'objectif étant de faciliter l'évaluation, le suivi et l'amélioration comparative des résultats obtenus dans ce domaine.

85. L'institut Vias a lancé une initiative mondiale coordonnée par 12 organismes de sécurité routière de divers pays, qui consiste à conduire une enquête électronique sur les attitudes des usagers de la route. Il s'agit de collecter de manière systématique des données nationales sur les résultats obtenus en matière de sécurité routière en vue d'établir des indicateurs de succès et de faciliter les comparaisons internationales et l'évaluation comparative. Plus de 50 pays ont déjà rejoint l'initiative. Un colloque, auquel ont participé des experts de 19 pays, s'est tenu à Bruxelles en juin 2019 afin de présenter les premiers résultats obtenus au deuxième stade de l'enquête.

86. Le groupe chargé des données internationales relatives à la sécurité routière et de leur analyse a rendu compte d'une enquête qu'il a menée sur la relation existant entre la vitesse et le risque d'accident. Le Programme international d'évaluation des routes a publié la quatrième édition de *Vaccines for Roads*, qui présente la situation qui prévaut actuellement sur les routes dans le monde. La CESAP a réalisé des études sur la vitesse en lien avec la conduite après consommation d'alcool, lesquelles ont été financées par la Fédération de Russie. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière et l'Institut des ressources mondiales ont publié le rapport intitulé *Sustainable and Safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths*, qui fournit des orientations à toutes les parties prenantes participant à la prise de décision concernant les transports. Le Mécanisme a également mené à bien une étude visant à évaluer les conséquences économiques des blessures dues aux accidents de la route, intitulée *The High Toll of Traffic Injuries*, qui fait ressortir les effets à long terme de la réduction durable de ces accidents sur le revenu national et les prestations sociales. La Fundación MAPFRE et Bosch España ont étudié le manque d'attention des conducteurs envers les cyclistes.

VII. Aide financière

87. Conformément à la résolution [72/271](#) de l'Assemblée générale, le fonds des Nations Unies pour la sécurité routière a été créé à New York, en avril 2018, pour aider les États Membres à faire baisser de manière substantielle le nombre de morts et de blessés victimes d'accidents de la route et pour réduire les pertes économiques

résultant de ces accidents. Depuis sa mise en place, le fonds a reçu des annonces de contribution s'élevant à près de 20 millions de dollars et il a lancé ses cinq premiers projets pilotes. Son secrétariat, hébergé par la CEE, a organisé deux réunions de ses organes directeurs en 2018 et prévoit de tenir la prochaine série de réunions à la fin de 2019, à la suite de quoi un premier appel à contributions sera officiellement lancé.

88. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière gère un portefeuille de 22 subventions, certaines attribuées et d'autres en cours d'attribution, en partenariat avec le service des opérations de prêt de la Banque mondiale. Ces subventions, d'une valeur de plus de 4 millions de dollars actuellement, sont réparties entre 30 pays dans le cadre d'engagements bilatéraux ou régionaux qui prévoient tous des activités de recherche-développement. Il ressort de l'appel à contributions lancé en 2018 qu'au moins 12 d'entre elles seront financées et commenceront à être attribuées au cours du deuxième semestre de 2019.

89. L'Union européenne a investi plus de 170 millions de dollars dans la sécurité routière au titre de ses sixième et septième programmes-cadres et de son programme Horizon 2020. En avril 2019, la Commission européenne a lancé sa plateforme pour des transports plus sûrs avec la Banque européenne d'investissement. Ayant contribué au fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, elle est représentée à son conseil d'administration. La Banque européenne d'investissement axe de plus en plus ses activités mondiales sur la sécurité routière en fournissant une aide financière et technique à des projets d'infrastructure et de recherche-développement mis en œuvre par le secteur public ou le secteur privé.

90. Grâce à l'aide de la Banque mondiale, des banques régionales de développement, des gouvernements nationaux et des opérateurs routiers privés, les routes sont devenues plus sûres sous l'effet d'une meilleure gestion de la sécurité routière qui a bénéficié de plus de 70 milliards d'investissement. Des versions améliorées des équipements utilisés pour gérer la sécurité et la vitesse ont été mises en service dans les pays suivants : Arabie saoudite, Australie, Belize, Brésil, Chine, Colombie, Dominique, Espagne, Éthiopie, Ghana, Inde, Malaisie, Népal, Nouvelle-Zélande, Philippines, Portugal, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sainte-Lucie, Samoa et Viet Nam.

91. Plusieurs fondations et entités du secteur privé ont financé les activités de sécurité routière relatives aux cinq piliers de la Décennie d'action pour la sécurité routière, dont Abertis Foundation, AO Foundation, Bloomberg Philanthropies, FedEx, FIA Foundation, la Fédération internationale de l'automobile, Fondation Botnar, Fundación MAPFRE, General Motors, Johnson and Johnson, Michelin Corporate Foundation, Michelin, Shell, Total Foundation, Total, Trafigura Foundation et UPS Foundation.

VIII. Conclusions et recommandations

92. **Depuis la présentation du précédent rapport à l'Assemblée générale, les États Membres et la communauté internationale ont lancé plusieurs initiatives nationales, régionales et mondiales de haut niveau.**

93. **Des activités ont été menées en lien avec les cinq piliers du plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière, la sécurité des enfants étant au cœur de nombre d'initiatives.**

94. **Si le nombre de décès dus aux accidents de la route est resté stable, comme indiqué dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* publié par l'OMS, aucune baisse significative n'a été observée, les blessures**

causées par les accidents de la circulation étant à présent la première cause de décès des enfants et des jeunes adultes âgés de 5 à 29 ans.

95. Il faut redoubler d'efforts pour mettre fin aux décès et blessures dus aux accidents de la route et maintenir des conditions routières sûres.

96. À cet égard, l'Assemblée générale souhaitera peut-être examiner les meilleurs moyens de parvenir à atteindre la cible 3.6 associée aux objectifs de développement durable, dont l'échéance est fixée à 2020. Les prévisions actuelles donnant à penser qu'elle ne sera pas atteinte, il peut être préférable d'envisager de repousser sa réalisation à 2030, de la façon qu'il conviendra, cette date semblant plus réaliste pour parvenir à diminuer de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Cette échéance, conforme aux cibles régionales qui ont été adoptées ou qui sont à l'examen, tient compte des connaissances disponibles et du besoin de changements à l'échelle du système.

97. En outre, il est recommandé à l'Assemblée générale d'engager les États Membres à :

a) Donner l'impulsion politique nécessaire au plus haut niveau du gouvernement en vue d'assurer une action intersectorielle coordonnée entre plusieurs ministères, dont ceux en charge de la santé, des transports, des infrastructures, de l'éducation et de l'intérieur ;

b) Donner la priorité aux changements systémiques favorables à la sécurité des piétons, des cyclistes et des transports publics, aux niveau national et sous-national ;

c) Promouvoir l'approche du « système sûr » dans toutes les décisions, notamment en ce qui concerne l'utilisation des terres et la planification des transports, les caractéristiques techniques lors de l'achat de parcs de véhicules et de prestations de services de transport, les indicateurs clefs de performance liés à la sécurité dans le cadre des projets d'investissement en matière d'infrastructures routières et dans les politiques incitatives visant à la sûreté d'exploitation des transports en commun et des véhicules commerciaux ;

d) Retirer de la vente les nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes aux règles de sécurité minimales des Nations Unies ou aux normes nationales équivalentes et contribuer à l'utilisation obligatoire de labels donnant aux consommateurs des indications fiables sur la sûreté des véhicules ;

e) Allouer les ressources requises pour renforcer les capacités nécessaires aux évaluations de la sécurité routière et, selon que de besoin, améliorer les infrastructures routières en y intégrant les principes du « système sûr » ;

f) Adhérer aux instruments juridiques internationaux des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et promouvoir et appliquer ces instruments ;

g) Améliorer la qualité des données en mettant l'accent sur la collecte des données relatives à la gestion de la sécurité routière et à la rentabilité des interventions, ainsi qu'à la santé et aux conséquences sociales et économiques des accidents ;

h) Participer activement à l'élaboration du cinquième *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* ;

i) Contribuer financièrement au fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et aux autres mécanismes de financement ;

j) Participer activement à la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière afin d'analyser les progrès accomplis pour atteindre les

objectifs de la Décennie d'action et les cibles associées aux objectifs de développement durable à prendre en considération, et donner aux États Membres l'occasion d'examiner plus avant les moyens d'atteindre les objectifs d'ici à 2030, y compris, selon qu'il conviendra, en mobilisant des ressources provenant des secteurs public et privé, entre autres d'organisations philanthropiques, qui viendront appuyer les politiques de sécurité routière ;

k) Demander qu'un rapport sur ces questions lui soit présenté à sa soixante-seizième session.
