



Assemblée générale

Distr. générale
24 septembre 2021
Français
Original : anglais

Soixante-seizième session

Point 13 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.



Résumé

Conformément à la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, le présent rapport fournit une vue d'ensemble des progrès réalisés dans le monde pour atteindre les objectifs de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière. Il a été 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.

Le rapport rend compte des activités entreprises en vue d'atteindre l'objectif fixé pour la Décennie, qui est de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030. Au nombre de ces activités figurent l'élaboration d'un plan d'action mondial visant à aider les pays à mettre en place leurs propres plans, des actions de promotion destinées à maintenir la volonté politique d'agir tout au long de la Décennie et une aide à la mise en œuvre, à savoir par le financement, le renforcement des capacités et l'assistance technique. Enfin, le rapport met en évidence les moyens existants de suivre les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs fixés pour la Décennie et présente une série de recommandations soumises à l'examen de l'Assemblée générale des Nations Unies.

I. Introduction

1. Chaque année, quelque 1,3 million de personnes meurent sur la route. Les blessures dues aux accidents de la route représentent la principale cause de décès des personnes âgées de 5 à 29 ans, comme il est indiqué dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*.

2. La sécurité routière, une question liée par essence au développement, a été abordée notamment, en tant que telle, dans le Programme de développement à l'horizon 2030, adopté par l'Assemblée générale dans sa résolution 70/1 (voir cibles 3.6 et 11.2).

3. Dans la Déclaration de Stockholm¹, adoptée comme document issu de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, l'étroite dépendance entre la sécurité routière et les autres questions de développement a été fermement réaffirmée. Cette déclaration a été approuvée par l'Assemblée générale dans sa résolution 74/299, la plus récente sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

4. Dans cette résolution, l'Assemblée générale a proclamé la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030 et, à cet égard, a invité les États Membres à poursuivre jusqu'en 2030 l'action menée pour atteindre toutes les cibles des objectifs de développement durable liées à la sécurité routière, notamment la cible 3.6, en tenant compte en particulier de la période restante de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable pour réaliser ces derniers dans leur intégralité d'ici 2030.

5. L'Assemblée générale a également décidé d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-seizième session la question intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale » et a prié le Secrétaire général de lui rendre compte à cette session des progrès qui auront été accomplis dans la réalisation des objectifs de la deuxième Décennie d'action.

6. 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, afin de rendre compte des progrès accomplis depuis le début de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière.

II. Élaboration d'un plan mondial visant à orienter les pays vers la réalisation de la cible fixant à 50 % la réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes

7. Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale a proclamé la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030 et a prié l'OMS et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, de mettre au point un plan d'action pour la deuxième Décennie, qui servirait de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci (résolution 74/299, par. 4).

¹ Disponible à l'adresse suivante : <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>.

8. Une équipe spéciale interinstitutionnelle composée de membres du personnel de l’OMS occupant des fonctions au Siège ou dans les bureaux régionaux ainsi que de membres de chacune des commissions régionales de l’ONU a été créée en septembre 2020 afin de mettre à exécution ce mandat. Aux fins de l’élaboration du plan mondial pour la deuxième Décennie d’action, l’équipe spéciale s’est appuyée sur le plan mondial pour la Décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020, la série des résolutions de l’Assemblée générale des Nations Unies sur l’amélioration de la sécurité routière mondiale (par exemple, la résolution 74/299), les documents issus des trois conférences de haut niveau (dont la Déclaration de Stockholm), les directives techniques existantes et les rapports d’experts recensant les principaux enseignements tirés de la Décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020 et les difficultés rencontrées sur la période.

9. L’élaboration du plan d’action mondial a reposé sur une série de consultations. L’équipe spéciale interinstitutionnelle a tout d’abord cherché à obtenir les avis des partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d’autres organismes des Nations Unies. Dans le cadre d’une session d’information organisée avec les États Membres le 6 mai 2021 et d’une consultation publique, les pays et d’autres partenaires ont été invités à faire part de leurs observations. La consultation publique a été animée sur le site Web de l’OMS du 6 au 28 mai 2021. Afin de pouvoir recueillir les réactions exprimées dans divers pays et régions, il a été fait en sorte que le projet de plan mondial soit disponible dans les six langues officielles de l’ONU².

10. Il est prévu que la Décennie et le plan mondial soient lancés le 28 octobre 2021. Les parties prenantes de la sécurité routière mondiale, dont l’OMS, les commissions régionales de l’ONU et les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, développent des dispositifs d’appui à la mise en œuvre du plan utilisant divers moyens tels que du personnel chargé de superviser cette mise en œuvre dans les pays, une assistance technique et financière et des activités de promotion.

III. Mobilisation des énergies et participation des pouvoirs publics et des acteurs mondiaux

A. Faire fond sur la dynamique créée par la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière

11. La troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière a joué un rôle essentiel dans la mobilisation de l’attention de la sphère politique à cette question. La Conférence et son document final, la Déclaration de Stockholm, ont permis d’appréhender la sécurité routière en tant que question liée au développement et faisant partie intégrante du Programme 2030 (en ce qui concerne, par exemple, la sécurité des conditions de travail, la sécurité d’approvisionnement et la prise en compte de la sécurité dans la conception des villes), ce qui a ouvert la voie à la proclamation de la deuxième Décennie d’action pour la sécurité routière par l’Assemblée générale.

² On trouvera des informations sur le processus d’élaboration du plan à l’adresse suivante : <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

12. Depuis la Conférence de 2020, un certain nombre de manifestations complémentaires ont eu lieu en contribution à l'application de la résolution 74/299 de l'Assemblée générale :

a) Le 26 février 2021, la Commission économique pour l'Europe a organisé une table ronde mondiale sur la sécurité routière à l'occasion de la quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs, qui a été consacrée aux nouveaux moyens d'action nécessitant d'être mis en œuvre pour améliorer les dispositifs de sécurité routière à l'échelle nationale et permettre ainsi d'atteindre l'objectif fixé pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière.

b) La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a convié des maires, des responsables politiques et d'autres acteurs non étatiques originaires de 30 pays à participer à une réunion régionale sur le thème « Ville et transports : sécurité, efficacité et durabilité », qui s'est tenue en juin 2021 et à l'issue de laquelle a été adoptée la Déclaration de Bangkok intitulée « Ville et transports : sécurité, efficacité et durabilité ».

c) Un atelier consacré aux politiques mondiales³ visant à l'élaboration de recommandations relatives à la sécurité des motocyclistes a été organisé en juin 2021 par le Forum international des transports, l'Administration suédoise des transports, l'institut suédois de recherche sur la sécurité des transports (VTI), la Fédération internationale de motocyclisme, l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et l'Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM), avec le soutien du Programme international d'évaluation des routes (iRAP).

B. Coordination des acteurs mondiaux et promotion de la sécurité routière

13. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, hébergé par l'OMS, a animé deux fois par mois des réunions en ligne afin de coordonner les actions menées à l'appui de la nouvelle Décennie d'action, contribuant notamment dans ce cadre à l'élaboration du plan mondial. En outre, une série de webinaires ont permis d'aborder des questions essentielles soulevées lors de la Conférence de Stockholm, dont celles du financement et de la participation du secteur privé. Le Groupe est également chargé de coordonner le lancement du plan mondial, prévu pour le 28 octobre, et d'appuyer la célébration de la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route au mois de novembre.

14. L'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière a continué de dialoguer avec les gouvernements et les autres acteurs afin d'appeler l'attention de la sphère politique sur cette question et de mobiliser davantage de moyens financiers à cet égard. Depuis le début de la Décennie, il s'est employé à entretenir des relations avec les acteurs des secteurs public et privé en vue de sensibiliser à l'action qui serait menée durant ces dix années ainsi qu'à l'objectif fixé pour la période.

15. Michael Bloomberg a été reconduit dans ses fonctions d'ambassadeur mondial de l'OMS chargé des maladies non transmissibles et des traumatismes. À ce poste, il continuera d'appuyer les initiatives prises à l'échelle mondiale et régionale en matière de sécurité routière, et d'utiliser sa position pour sensibiliser aux investissements à réaliser dans ce domaine et inciter à de telles actions.

³ Voir à l'adresse suivante : <https://www.itf-oecd.org/motorcyclists-safety-workshop-riding-safe-system>.

C. Appel aux gouvernements pour une limitation de la vitesse à 30 km/h en ville à l'occasion de la sixième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière

16. La sixième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière a eu lieu du 17 au 23 mai 2021. Sur la base des recommandations figurant dans la Déclaration de Stockholm, il a été décidé de consacrer la Semaine à la limitation de la vitesse à 30 km/h dans les zones où circulation et population se mêlaient. La Semaine pour la sécurité routière s'est déroulée sous le slogan « Streets for Life », appelant à instaurer une limitation de la vitesse à 30 km/h (20 mph) dans les villes, agglomérations et villages du monde entier. Ce thème était conforme à l'un des principaux domaines d'action, à savoir la gestion de la vitesse, mis en évidence dans le plan d'action mondial associé à la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière.

17. La sixième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière a suscité de nombreuses activités à l'échelle mondiale et dans les régions, notamment des débats, des webinaires, des signatures de pétitions, la production de contenus sur les médias sociaux et des entretiens télévisuels ou radiophoniques⁴. Plusieurs d'entre elles ont été organisées par le système des Nations Unies et les partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. On en trouvera quelques exemples ci-dessous :

a) En amont de la Semaine mondiale de la sécurité routière, un atelier technique a été animé par des députés membres du réseau régional africain des parlementaires œuvrant à la sécurité routière. Dans ce cadre ont été présentés et examinés des éléments concrets témoignant de l'impact de la vitesse sur la sécurité, les déplacements et la pollution en Afrique, ainsi que la campagne en faveur d'une limitation de la vitesse à 30 km/h en milieu urbain, dont l'écho s'accroît dans le monde, son déroulement et ses possibles bénéfices dans le contexte africain. Par la suite, plusieurs parlementaires se sont associés à des activités de communication organisées par l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, qui ont visé à contribuer à ladite campagne et à recueillir l'engagement de mettre en œuvre cette mesure de limitation de la vitesse dans la région ;

b) Une manifestation mondiale s'est tenue sous les auspices de l'OMS et de FIA Foundation, au cours de laquelle ont été présentés des exemples d'application fructueuse de limitation de la vitesse à 30 km/h et les avantages associés à la mise en place de zones où s'applique cette limitation⁵. Un certain nombre de déclarations de soutien à cette mesure ont été faites dans ce cadre, dont celles du Directeur général de l'OMS, de la Directrice exécutive d'ONU-Habitat et de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière ;

c) Une série d'articles ont été publiés dans les médias de l'ONU afin de sensibiliser à la question de la sécurité routière et à la nécessité de s'attaquer au problème de la vitesse. Parmi eux, on trouve deux articles parus dans Chronique ONU, respectivement intitulés « Le rôle du système des Nations Unies dans l'amélioration de la sécurité routière pour sauver des vies et avancer sur la voie du développement durable »⁶ et « Les décès et les blessures dus à des accidents de la route brisent des vies : un nouvel élan en faveur de la réduction de la vitesse et d'une

⁴ Voir à l'adresse suivante : <https://www.unroadsafetyweek.org/en/news/news-item/t/global-events-during-the-un-week>.

⁵ Voir à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=OaadcPafg0>.

⁶ Disponible à l'adresse suivante : <https://www.un.org/fr/chronique-onu/le-r%C3%B4le-du-syst%C3%A8me-des-nations-unies-dans-l%E2%80%99am%C3%A9lioration-de-la-s%C3%A9curit%C3%A9-routi%C3%A8re-pour>.

intervention efficace après un accident »⁷, ainsi qu'un article sur l'impact des efforts déployés et un appel à l'action lancé dans la lettre d'information sur la santé dans le monde de l'UNICEF ;

d) Des manifestations ont également eu lieu à l'initiative des commissions régionales de l'ONU. La Commission économique pour l'Afrique (CEA), en partenariat avec la Commission de l'Union africaine, a organisé une courte marche à Addis-Abeba, saisissant cette occasion pour sensibiliser au fait que la vitesse était responsable de 30 % des morts sur la route et qu'elle était un facteur impliqué dans plus de 50 % des accidents de la route en Afrique. La Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) a produit une vidéo promotionnelle⁸ pour la campagne #Love30, qui a été diffusée sur les plateformes des réseaux sociaux et présentée lors de l'atelier régional sur la sécurité routière organisé dans les pays arabes le 18 mai 2021 ;

e) Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale a organisé, avec deux groupes de haut niveau, une série d'activités en lien avec la campagne « Streets for Life » (#Love30), qui ont permis le lancement d'un guide des zones à faible vitesse (*Low-Speed Zone Guide*) et le pré-lancement d'un guide mondial de la gestion de la vitesse (*Global Speed Management Guide*), tous deux préparés avec la collaboration de l'Institut des ressources mondiales ;

f) Le Département de la sûreté et de la sécurité a demandé aux décideurs du système de gestion de la sécurité des Nations Unies d'agir de sorte à établir une circulation à faible vitesse dans les rues du monde entier, en imposant une limite de 30 km/h (20 mph) là où la population marche, vit et joue, et en promouvant cette mesure en tant que norme dans les villes, agglomérations et villages partout sur la planète ;

g) Grâce à l'aide financière de FedEx, de FIA Foundation et de l'OMS, l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière a octroyé des subventions à 63 organisations non gouvernementales dans 44 pays, afin que les engagements pris par les responsables politiques de faire entrer en vigueur la limitation à 30 km/h soient honorés et que lesdits responsables souscrivent au thème de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière ;

h) Des entités du secteur privé ont également contribué de diverses façons à la promotion de la Semaine mondiale de la sécurité routière. Ainsi, Fundación MAPFRE⁹ a produit des vidéos et des contenus en appui à la campagne. La Fédération internationale de l'automobile a attribué des subventions pour promouvoir la Semaine mondiale de la sécurité routière dans 31 pays et le 17 mai, son groupe de haut niveau pour la sécurité routière a tenu en ligne un dialogue intergénérationnel entre de jeunes dirigeants et des ministres, à l'issue duquel 31 membres du groupe avaient officiellement souscrit à la campagne « Street for life ».

18. La sixième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière a débouché sur un certain nombre de résultats concrets. Ainsi, au Brésil, les activités déployées dans ce cadre ont permis la création de zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, fournissant aux maires une occasion d'expérimenter cette mesure et d'étendre progressivement les zones de circulation à faible vitesse sans rencontrer de forte résistance. Dans des villes comme Campo Grande et Salvador, les efforts déployés ont entraîné l'élargissement des zones existantes ou potentielles à des rues

⁷ Disponible à l'adresse suivante : <https://www.un.org/fr/chronique-onu/les-d%C3%A9c%C3%A8s-et-les-blessures-dus-%C3%A0-des-accidents-de-la-route-brisent-des-vies-%C2%A0-un-nouvel>.

⁸ Voir à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=XUtF4KrOdRs&feature=youtu.be>.

⁹ Voir à l'adresse suivante : <https://love30.fundacionmapfre.org/en/>.

avoisinentes. Au Liban, la CESAO a coopéré avec YASA (Youth Association for Social Awareness) et la municipalité de Beyrouth pour mettre en place dans cette ville deux zones où la vitesse est limitée à 30 km/h.

19. Afin de maintenir l'élan suscité par la sixième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et de contribuer à élargir la limitation de la vitesse à 30 km/h à d'autres zones de peuplement et de circulation, les partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ont pris des mesures visant à la poursuite de la campagne ad hoc durant toute la Décennie. Par ailleurs, en mai 2021, FIA Foundation, également partenaire du Groupe, a annoncé qu'un nouveau pôle de promotion de la campagne « Streets for Life », doté de 15 millions d'euros, contribuerait à l'introduction d'une limitation à 30 km/h de la vitesse en zone urbaine par les villes, les organisations non gouvernementales et les organismes du système des Nations Unies tels que l'UNICEF et le Programme des Nations Unies pour l'environnement, et aux campagnes menées à cet effet.

D. Mobilisation d'une volonté politique durable dans le cadre d'une réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière

20. Dans sa résolution [74/299](#), l'Assemblée a décidé de convoquer une réunion de haut niveau, au plus tard à la fin de 2022, sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, en vue de combler les lacunes et de relever les défis, ainsi que de mobiliser les dirigeants politiques et de promouvoir la collaboration multisectorielle et multipartite à cet égard, et a décidé en outre de définir la portée et les modalités de cette réunion au plus tard à sa soixante-quinzième session.

21. Dans sa résolution [75/308](#), l'Assemblée générale a défini la portée, les modalités, le format et l'organisation de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. À cet égard, elle a décidé que cette réunion se tiendrait à New York en 2022, immédiatement après le forum politique de haut niveau sur le développement durable et qu'elle aurait pour thème « La sécurité routière à l'horizon 2030 : garantir une décennie d'action et de réalisations ».

22. L'Assemblée générale a également décidé que la réunion se déroulerait sur deux jours et défini l'organisation de ses séances. Elle a en outre traité la question de la participation envisagée et fait référence à l'adoption d'une déclaration politique concise et pragmatique, qui ferait l'objet d'un consensus préalable obtenu au terme de négociations intergouvernementales.

23. Préalablement à la réunion de haut niveau, une manifestation préparatoire d'une journée sera organisée en deux séances : un dialogue interactif sur le financement et une audition interactive multipartite. La date de cette réunion préparatoire, prévue pour avoir lieu avant la fin de 2021, est actuellement à l'étude.

IV. Aide aux pays en vue du renforcement de leur cadre légal et de l'élaboration de plans de sécurité routière nationaux et régionaux

A. Progrès accomplis dans l'adhésion aux instruments juridiques relatifs à la sécurité routière et dans la création de nouveaux instruments

24. L'Assemblée générale a continué de souligner l'importance du rôle que jouaient les instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière et d'encourager les États Membres qui ne l'avaient pas encore fait à envisager de devenir parties contractantes à ces instruments (résolution 74/299, par. 7 et 8). Des progrès ont été enregistrés à cet égard depuis le dernier rapport du Secrétaire général sur l'amélioration de la sécurité routière (A/74/304), à savoir :

a) Cinq pays supplémentaires (Brunéi Darussalam, Croatie, Estonie, Liechtenstein et Malte) ont adhéré à la Convention sur la circulation routière (1949) ;

b) Cinq pays supplémentaires (Honduras, Liechtenstein, Oman, Thaïlande et État de Palestine) ont adhéré à la Convention sur la circulation routière (1968) ;

c) Un pays supplémentaire (Liechtenstein) a adhéré à la Convention sur la signalisation routière (1968) ;

d) Un pays supplémentaire (Ouzbékistan) a adhéré à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (1957) ;

e) Un pays supplémentaire (Pakistan) a adhéré à l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (1958) ;

f) Un pays supplémentaire (Tunisie) a adhéré à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (1997).

25. En janvier 2021, les parties contractantes à la Convention sur la circulation routière de 1968 ont été informées par le Bureau des affaires juridiques qu'un amendement avait été adopté par le Forum mondial de la sécurité routière à sa quatre-vingt-unième session, afin de faciliter l'utilisation responsable des systèmes de conduite automatisée à des conditions acceptables pour elles. Il est prévu que l'amendement prenne effet à l'été 2022 à la fin du délai de préavis.

26. À sa quatre-vingt-deuxième session, tenue en mars 2021, le Forum mondial de la sécurité routière a continué d'examiner un projet de résolution sur les aspects liés à la sécurité des activités autres que la conduite effectuées par le conducteur lorsque le système de conduite automatisée est en mode de contrôle dynamique, et il a approuvé une note d'orientation intitulée « Convention en vigueur pour la délivrance/l'utilisation des permis de conduire nationaux et des permis de conduire internationaux en vertu des Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière ».

27. À sa cent quatre-vingt-troisième session, tenue en mars 2021, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a adopté un nouveau règlement relatif aux enregistreurs de données de route, qui concerne les exigences minimales de collecte, de stockage et de survie en cas d'accident des données de route d'un véhicule à moteur, lesquelles serviront à mener des enquêtes et à analyser les performances des équipements de sécurité (par exemple, le système de retenue

avancé, le système de frein antiblocage et le système de contrôle électronique de la stabilité).

28. Deux nouveaux règlements, adoptés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules le 11 novembre 2020 et entrés en vigueur le 10 juin 2021, permettront de réduire le nombre et la gravité des collisions survenant entre des véhicules et des usagers de la route vulnérables (piétons et cyclistes) lors du démarrage ou d'une marche arrière effectuée à faible vitesse. Les deux règlements sont les suivants :

- *Règlement n° 158 de l'ONU relatif aux manœuvres en marche arrière (rendre le conducteur davantage conscient des usagers de la route vulnérables susceptibles de se trouver derrière le véhicule lors d'une manœuvre en marche arrière)*. Ce règlement a introduit des dispositions applicables aux voitures, aux fourgons, aux autobus et aux camions (véhicules des catégories M et N), exigeant la détection des objets mesurant au moins 80 centimètres de haut et 30 centimètres de large, qui se trouvent derrière le véhicule à une distance comprise entre 20 centimètres et 1 mètre. À cette fin, les deux principales technologies utilisées sont les capteurs ultrasoniques et les caméras de recul. En ce qui concerne les caméras, le règlement exige que la visibilité soit assurée derrière le véhicule dans un espace compris entre 30 centimètres et 3,5 mètres.
- *Règlement n° 159 de l'ONU relatif aux systèmes de détection au démarrage des piétons et des cyclistes*. Ce règlement exige l'activation d'un signal d'information de proximité sur les autobus, les autocars et les camions de moyenne et grande dimension (véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3) lorsque des piétons ou des cyclistes entrent dans l'angle mort situé à l'avant du véhicule, si celui se prépare à démarrer en ligne droite ou roule droit devant à une vitesse inférieure ou égale à 10 km/h. Il prescrit également qu'un signal supplémentaire soit donné en cas de collision imminente, par exemple lorsque le véhicule accélère pour quitter l'arrêt et qu'un piéton ou un cycliste se trouve directement devant lui. Les systèmes doivent permettre de détecter les piétons adultes et enfants et les cyclistes adultes.

29. Le règlement n° 152 de l'ONU sur les systèmes actifs de freinage d'urgence a été modifié afin d'y inclure des prescriptions de performance, de sorte que ces systèmes soient conçus pour éviter (ou au moins atténuer) les collisions avec les usagers de la route vulnérables, comme les piétons et les cyclistes.

30. En outre, une version révisée du règlement n° 17 de l'ONU et du Règlement technique mondial n° 7, adoptés en 2020 par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, ont introduit de nouvelles dispositions relatives à la prévention et à la réduction notable des blessures à la nuque par coup de fouet, aussi par l'utilisation de mannequins reproduisant plus fidèlement la biologie humaine. Les dispositions du règlement n° 17 sont entrées en vigueur en juin 2021, dans le cadre de l'Accord de 1958.

31. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté plusieurs modifications de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route en vue d'améliorer la sûreté et la sécurité routière. Ces modifications, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2021, concernent le transport de batteries au lithium, de batteries défectueuses, de déchets médicaux et de matières radioactives. Une nouvelle version de l'Accord intégrant ces changements a été publiée en 2020.

B. Progrès réalisés dans la promulgation de la législation relative à la sécurité routière et le lancement de plans nationaux et régionaux

32. Un plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030 a été élaboré sur la base du rapport d'évaluation du plan correspondant de la décennie 2011-2020. Le nouveau plan, validé dans le cadre d'une réunion d'experts en mai 2021, a ensuite été adopté lors de la troisième session ordinaire du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme, organisée par la Commission de l'Union africaine du 1^{er} au 3 juin 2021, en collaboration avec l'Agence de développement de l'Union africaine-Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique, la Banque africaine de développement et la CEA.

33. Depuis janvier 2021, les pays membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ont adopté la norme euro IV relative aux émissions de polluants par les véhicules lourds et fixé l'âge limite des véhicules d'occasion importés à 5 ans pour les véhicules utilitaires légers et à 10 ans pour les véhicules lourds, comme suite à la mise en œuvre du projet « Safer and cleaner used vehicles for Africa », qui visait à établir et harmoniser une série de normes minimales appelées à régir le commerce des véhicules usagés. Les pays membres de la Communauté d'Afrique de l'Est ont également entamé un dialogue à ces mêmes fins.

34. L'Union européenne a décidé de prescrire l'application du règlement n° 158 de l'ONU relatif aux manœuvres en marche arrière et du règlement n° 159 relatif aux systèmes de détection au démarrage des piétons et des cyclistes à compter du 6 juillet 2022.

35. L'Union européenne a fait considérablement évoluer la situation en menant à son terme l'élaboration des normes techniques relatives au système d'adaptation intelligente de la vitesse, les pays membres de l'Union les ayant approuvées et ayant ouvert la voie à l'installation de ces systèmes sur tous les nouveaux modèles de véhicules qui seront vendus dans l'Union à compter de juillet 2022.

36. Une série de webinaires portant sur les défis à relever en matière de sécurité routière en Inde et l'élaboration d'un plan d'action a été lancée par la branche Inde de la Fédération routière internationale au début de 2021, en collaboration avec le Ministère indien du transport routier et des autoroutes à des fins d'information et de consultation avec un grand nombre de parties prenantes, l'objectif étant d'élaborer un plan d'action favorisant la réalisation de l'objectif fixé pour la deuxième Décennie.

C. Renforcement du rôle des parlementaires en matière de sécurité routière au moyen des réseaux législatifs

37. Dans le cadre du Réseau mondial des législateurs en matière de sécurité routière et de ses branches régionales, des parlementaires ont activement participé à de nombreuses manifestations mondiales afin de donner plus de poids au rôle que leurs pairs pouvaient jouer durant la deuxième Décennie dans la réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes. Lors de la Semaine mondiale de la sécurité routière, nombre d'entre eux ont plaidé en faveur d'une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les routes urbaines pour protéger les cyclistes et les piétons.

38. Dans le souci d'entretenir une communication régulière entre parlementaires appartenant à ces réseaux, l'OMS, qui en assure le secrétariat, a mis en place une

plateforme de communication en ligne¹⁰ pour faciliter le partage des expériences en matière de législation et de politiques, y compris les aspects liés à la mise en œuvre, propres à chaque pays et pour permettre aux autres parlementaires qui souhaitent rallier le réseau d'en faire la demande.

V. Appui à la mise en œuvre des stratégies de sécurité routière au niveau national

A. Amélioration de la sécurité routière dans le contexte de la pandémie de maladie à coronavirus

39. Des études ont été conduites afin de comprendre les effets de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) sur les transports et la mobilité. L'une d'entre elles, financée par le programme de recherche High Volume Transport et ayant bénéficié de l'appui de la Fédération routière internationale et l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, visait à examiner les politiques et pratiques en vigueur dans sept pays africains (Cameroun, Kenya, Maroc, Mozambique, Ouganda, République-Unie de Tanzanie et Sénégal) afin d'appréhender leurs effets sur les transports et la mobilité¹¹.

40. Un nouveau répertoire de données sur les effets de la COVID-19 a été ajouté au portail du projet Global Transport Knowledge Partnership¹², administré par la Fédération routière internationale avec l'appui du programme High Volume Transport.

41. Des directives ont également été élaborées concernant les moyens d'assurer la sécurité dans le contexte de la pandémie. On en trouvera quelques exemples ci-après :

a) L'OMS, avec l'aide du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, a publié la brochure intitulée « Supporting healthy urban transport and mobility in the context of COVID-19 »¹³, qui présente des exemples de mesures prises par différents acteurs en vue d'assurer la sécurité de tous les modes de transport ;

b) L'UNICEF et le partenariat Child Health Initiative ont publié la brochure intitulée « Guidance on safe and healthy journeys to school during the COVID-19 pandemic and beyond »¹⁴. Ces directives, disponibles dans les six langues officielles de l'ONU, proposent des actions concrètes visant à assurer la sécurité et la santé des enfants sur les trajets scolaires alors que les écoles rouvrent leurs portes. Des projets pilotes inspirés de ces directives ont été exécutés au Kazakhstan, en Ouzbékistan et au Paraguay ;

c) Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale a aidé les pays à résoudre les problèmes de mobilité causés par la pandémie de COVID-19 ; dans ce cadre, le Gouvernement philippin a reçu un appui technique dans la construction d'infrastructures de transport sûres et accessibles dans les principales villes du pays.

42. Faisant suite à un appel lancé par la CESAP, un webinaire de renforcement des capacités a été organisé dans le cadre d'une action multiorganisations ; axé sur les

¹⁰ Disponible à l'adresse suivante : <https://roadsafetylegislators.org/>.

¹¹ Disponible à l'adresse suivante : <https://transport-links.com/download/report-covid-19-impact-on-transport-and-mobility-in-africa-a-review-of-policy-and-practice-in-seven-african-countries/>.

¹² Disponible à l'adresse suivante : www.gtkp.com/.

¹³ Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : www.who.int/publications/i/item/9789240012554.

¹⁴ Disponible à l'adresse suivante : www.unicef.org/croatia/media/4351/file/UNICEF%20Guidance%20Safe%20and%20Healthy%20Journeys%20to%20School.pdf.

effets à venir de la pandémie sur l'offre et la demande de services de fret, il a permis de mettre en évidence les difficultés rencontrées mais aussi les gains d'efficacité générés par des efforts déployés à l'échelle nationale et régionale pour simplifier le mode opératoire du transport des marchandises grâce à l'utilisation de l'informatique et des communications et d'autres technologies.

B. Mise en œuvre de projets relatifs à la sécurité routière dans les pays

43. La CESAP met actuellement en œuvre un projet du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière afin d'améliorer le système de délivrance des permis dans la République démocratique populaire lao, en partenariat avec le Département des transports du Ministère lao des travaux publics et des transports, l'Asian Institute of Transport Development en Inde et le Malaysian Institute of Road Safety Research.

44. La CEA participe à la mise en œuvre de projets en Ouganda et au Rwanda intitulés respectivement « Amélioration de la gestion de la sécurité routière pour des interventions fondées sur l'analyse des faits par l'utilisation de données relatives aux accidents de la route fiables et le renforcement des capacités de recherche et d'évaluation du suivi » et « Tuwurinde – Protégeons la tête ». Un accord relatif à un programme de coopération a été signé entre la CEA et le Ministère ougandais des travaux et des transports. Dans le cas du Rwanda, le projet vise à développer les essais effectués localement pour évaluer les effets des casques portés par les conducteurs de deux-roues motorisés ainsi que les capacités d'homologation, l'objectif étant d'améliorer la qualité des casques actuellement disponibles.

45. Grâce au financement du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et avec l'aide de la Fédération routière internationale et du Programme international d'évaluation des routes, la CEA participe aux côtés du Ministre tanzanien des travaux et des transports à l'exécution d'un plan en 10 étapes pour des infrastructures routières plus sûres, l'objectif étant de réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes en donnant plus de moyens aux capacités institutionnelles d'améliorer la sécurité.

46. Le Programme international d'évaluation des routes a noué un partenariat avec 104 autres États Membres et a mené de nouvelles activités en 2021, dont une cartographie des risques sur 90 000 kilomètres supplémentaires, à laquelle ont contribué la Croatie, l'Espagne, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Serbie ; 120 000 kilomètres de routes ont par ailleurs été évalués (attribution de 1 à 5 étoiles selon le niveau de sécurité) ainsi que des plans d'investissement par les autorités nationales et organisations non gouvernementales partenaires dans les pays suivants : Afrique du Sud, Australie, Brésil, Chine, Costa Rica, États-Unis d'Amérique, Inde, Mexique, Panama, Serbie et Thaïlande. De nouveaux programmes nationaux d'évaluation des routes ont été mis en œuvre à l'échelle locale dans les pays suivants : Bahreïn, Colombie, Costa Rica, Indonésie, Israël, Kazakhstan, Maroc, Nigéria, Ouzbékistan, Qatar, République-Unie de Tanzanie, Tunisie, Uruguay et Zambie.

47. Plusieurs initiatives ont continué d'être conduites pour améliorer la sécurité aux environs des écoles par l'utilisation d'outils offerts par le Programme international d'évaluation des routes, tels que l'application Star Rating for Schools et la méthode SARSAI (School Area Road Safety Assessments and Improvements). Des projets ont été mis en œuvre par le Partenariat mondial pour la sécurité routière en Afrique du Sud (en partenariat avec la Fédération routière sud-africaine et 3M) et en République-Unie de Tanzanie (en partenariat avec Amend). AIP Foundation s'est associée au Ministère vietnamien des transports pour concevoir et réaliser un guide qui aidera les

autorités locales et provinciales à respecter les normes d'infrastructure applicables pour la construction de zones scolaires sûres.

48. Dans le cadre de l'initiative Bloomberg pour la sécurité routière dans le monde, l'OMS appuie l'élaboration de politiques de sécurité routière dans les 15 pays suivants : Argentine, Bangladesh, Brésil, Chine, Colombie, Équateur, Éthiopie, Ghana, Inde, Kenya, Malaisie, Mexique, Ouganda, Ukraine et Viet Nam. En 2021, l'accroissement des forces agissantes en matière de sécurité routière et le renforcement des capacités institutionnelles ont débouché sur l'alliance de parlementaires originaires de pays participant à l'initiative Bloomberg avec des organisations de la société civile, en vue de promouvoir la limitation de la vitesse à 30 km/h en zone urbaine durant la Semaine mondiale de la sécurité routière. S'agissant du renforcement des capacités, l'OMS a facilité et dirigé la tenue d'un atelier régional axé sur la législation, organisé à l'intention des pouvoirs publics et des organisations de la société civile d'Éthiopie, du Ghana et d'Ouganda, et elle a supervisé l'élaboration et le déploiement d'un module Législation intégré au cours consacré à l'encadrement des actions menées en matière de sécurité routière mondiale, que dispense l'université John Hopkins en association avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière.

49. Plusieurs projets concernant la sécurité des motocycles ont été mis en route. Ainsi, le programme pour le port d'un casque sûr et d'un prix abordable¹⁵, qui a été lancé par l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, vise à mettre en place une législation détaillée, à agir en faveur d'un plus grand respect des pratiques et à sensibiliser les usagers de la route à l'importance que revêtent les casques de haute protection. Il est déployé dans le cadre de 11 projets mis en œuvre en Asie, en Afrique et en Amérique centrale et du Sud (1 a été achevé, 5 sont en cours d'exécution et 5 sont prévus pour 2021) en coopération avec les agences nationales de sécurité routière, les ministères des transports et d'autres parties prenantes. Dans le cadre du programme « Safety delivered », AIP Foundation fait appel à de jeunes conducteurs de motocycles sans expérience en Inde, aux Philippines, en Thaïlande et au Viet Nam à des fins éducatives, notamment en vue d'éliminer les facteurs de distraction sur la route et de développer le port du casque chez les enfants.

C. Intégration de la sécurité dans les politiques intérieures et les dispositions relatives à l'utilisation

50. La Banque mondiale a fait en sorte que la sécurité routière devienne une mesure de protection obligatoire à intégrer à tout projet dans tous les secteurs intéressés. En outre, elle a élaboré des prescriptions détaillées en matière de sécurité routière applicables aux projets relatifs aux transports routiers et urbains, s'attachant à prévenir les morts dues aux accidents de la route survenant dans le cadre d'un projet, notamment lors des travaux de construction et la mise en service. Grâce à ces travaux, d'autres banques multilatérales de développement ont à présent adopté cette approche.

51. À la fin de 2020, un engagement à agir pour la sécurité routière a été pris à un haut niveau par 10 banques multilatérales de développement, à savoir la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement, la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures, la Société andine de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque européenne d'investissement, la Banque interaméricaine de développement,

¹⁵ Voir à l'adresse suivante : www.fia.com/news/new-step-forward-kenya-fia-safe-affordable-helmet-programme.

la Banque islamique de développement et la Nouvelle Banque de développement, et la Banque mondiale, chacune d'entre elles ayant nommé un champion de la sécurité routière afin que l'impulsion voulue puisse être transmise tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ces institutions. Une réunion inaugurale de haut niveau a eu lieu en mai 2021 aux fins de l'étude d'une démarche commune et de plans détaillés propres à assurer la sécurité tout au long des projets menés par lesdites banques. L'une des principales décisions prises dans ce cadre consiste à faire de la sécurité routière l'un des thèmes clés du transport durable et à l'intégrer à d'autres programmes de développement comme la décarbonisation, la résilience aux changements climatiques, l'égalité des genres, l'éducation et la santé, de sorte à permettre aux banques multilatérales de développement d'apporter leur pleine contribution à la deuxième Décennie d'action.

52. Le Groupe de travail sur la sécurité routière du Réseau interorganisations pour la gestion des mesures de sécurité continue de se réunir régulièrement et poursuit ses activités liées à la mise en œuvre de la Stratégie de sécurité routière des Nations Unies. Dans le cadre d'une action multidisciplinaire associant la sécurité, les services médicaux, la formation, l'administration et la gestion des programmes et du parc automobile dans l'ensemble du système des Nations Unies, le Département de la sûreté et de la sécurité, qui préside le Groupe de travail, continue de coordonner l'action visant à réduire les morts et les blessés parmi les usagers vulnérables de la route, dans les accidents où sont impliqués des véhicules appartenant à l'ONU. En 2021, le Groupe de travail a établi la version finale de la politique de sécurité routière du système de gestion de la sécurité des Nations Unies, qui vise à promouvoir l'adoption par le personnel dudit système d'un comportement approprié dans ce domaine et à faire en sorte que les véhicules de l'ONU soient utilisés dans de bonnes conditions de sécurité.

D. Mise à profit des programmes d'évaluation de la sécurité automobile et des achats pour améliorer la sécurité des véhicules

53. Dans le monde entier, grâce à de nouveaux programmes d'évaluation automobile, des essais de choc ont continué d'être pratiqués et leurs résultats publiés afin d'aider les consommateurs à prendre des décisions d'achat tenant davantage compte de la sécurité, et ce malgré les difficultés et retards engendrés par la COVID-19. Les contrôles ont concerné une gamme encore plus diverse de véhicules, dont les véhicules électriques et commerciaux. Au nombre des résultats les plus notables, figurent le premier véhicule africain ayant reçu la notation la plus haute en matière de sécurité, soit cinq étoiles, et le pourcentage généralement faible de technologies avancées de sécurité installées sur les véhicules commerciaux européens.

E. Satisfaction des besoins en matière de renforcement des capacités

54. Le système des Nations Unies et les parties prenantes de la sécurité routière mondiale ont continué de proposer des activités de renforcement des capacités et des programmes couvrant une vaste gamme de domaines.

55. Afin de renforcer les capacités d'utiliser la législation en tant qu'outil propre à accroître le nombre des interventions ayant fait leurs preuves en matière de sécurité routière, l'OMS a organisé un atelier à l'intention des pays d'Afrique participant à l'initiative Bloomberg pour la sécurité routière dans le monde (Éthiopie, Ghana et Ouganda). Cet atelier, auquel ont participé des autorités publiques (nationales et municipales) et des représentants d'organisations non gouvernementales, était axé sur

le développement d'un dispositif réglementaire à même d'appuyer et de permettre la mise en œuvre d'une démarche pour un système sûr.

56. Plusieurs programmes ont été mis en œuvre pour améliorer la capacité d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières, notamment :

a) Une série de webinaires organisés par la Banque mondiale et le Programme international d'évaluation des routes visant à enseigner aux participants comment procéder aux évaluations de la sécurité en utilisant la méthodologie proposée par le programme, dans toute la région de l'Afrique¹⁶ et dans la région de l'Amérique latine¹⁷ ;

b) Une initiative lancée par Youth for Road Safety et le Programme international d'évaluation des routes visant à donner à de jeunes dirigeants du Belize, de la Colombie, des États-Unis, du Kenya, et du Viet Nam les moyens d'évaluer les abords des établissements scolaires et universitaires au moyen de l'application Star Rating for Schools ;

c) L'attribution de bourses de formation¹⁸, à l'occasion de la Journée internationale des femmes en génie, à 31 femmes ingénieures originaires des pays suivants : Argentine, Bangladesh, Brésil, Colombie, Espagne, Inde, Iraq, Italie, Jordanie, Kenya, Namibie, Népal, Ouganda, Pérou, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Rwanda et Viet Nam.

57. Des activités ont également été menées pour développer les capacités en matière d'application des règles, d'utilisation des données et de comptes rendus d'accidents, notamment :

a) Des sessions de formation et des ateliers de renforcement des capacités organisés à l'intention des organes de répression par le Partenariat mondial pour la sécurité routière dans neuf villes sur des thèmes tels que l'emploi de la dissuasion pour lutter contre les excès de vitesse, le maintien de l'ordre fondé sur le renseignement, l'encadrement de la police de la circulation routière et l'application des règles à partir de données factuelles ;

b) L'initiative LEARN¹⁹ (Learn, Examine, Apply, Replicate, Network), lancée par la Fédération routière internationale et l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, qui vise à améliorer les données, les connaissances, les compétences et les actions par un développement direct et adapté des capacités dans des pays d'Afrique (à ce jour, des activités ont été menées au Cameroun, au Kenya, en Ouganda et au Sénégal) ;

c) Un programme nouvellement créé concernant les comptes rendus d'accidents et les enquêtes, mis en œuvre par le Partenariat mondial pour la sécurité routière dans le cadre de la formation à distance, qui s'adresse aux organes de police des pays insulaires du Pacifique que sont le Samoa, les Îles Salomon et Vanuatu.

58. Des programmes de renforcement des capacités visant à développer les compétences en matière d'encadrement et de sensibilisation ont également été dispensés, notamment :

¹⁶ Voir à l'adresse suivante : <https://irap.org/2021/07/bigrs-africa-online-series-world-bank-and-irap-help-to-save-lives-on-african-roads/>.

¹⁷ Voir à l'adresse suivante : www.roadsafetyfacility.org/events/saving-lives-infrastructure-world-bank-grsf-regional-course-latin-america.

¹⁸ Voir à l'adresse suivante : <https://irap.org/training-grants-for-women-in-engineering/>.

¹⁹ Voir à l'adresse suivante : <https://irfnet.ch/2021/05/04/phase-2-of-the-learn-project-kicks-off-in-senegal/>.

a) Un cours en ligne sur l'encadrement des actions menées en matière de sécurité routière mondiale à l'intention des praticiens de la sécurité et des groupes de la société civile participant à l'initiative Bloomberg en Amérique latine, en Afrique et en Asie, dispensé par l'université Johns Hopkins et le Partenariat mondial pour la sécurité routière ;

b) Le programme de renforcement des capacités adapté aux besoins dénommé « Alliance Incubator »²⁰, mis au point par l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière afin d'aider les organisations non gouvernementales à atteindre leurs objectifs en termes de promotion.

F. Formation de coalitions et de communautés

59. Youth for Road Safety est à l'origine d'une coalition mondiale, Global Youth Coalition for Road Safety²¹, qui compte actuellement 1 500 participants originaires de 70 pays. Il s'agit d'une structure reposant sur l'adhésion, qui aide les jeunes du monde entier à conduire des initiatives concrètes de promotion à l'échelle mondiale et d'autres actions sur le terrain à l'échelle locale.

60. La Fondation Total et la Fédération routière internationale se sont associées pour créer des coalitions œuvrant à la sécurité routière dans le secteur privé, l'idée étant de fédérer les fonds et les initiatives provenant de ce secteur et de renforcer la collaboration avec les institutions internationales, les organisations non gouvernementales et les autorités locales. Une première coalition a été mise en place en mars 2021 dans la République-Unie de Tanzanie et d'autres suivront d'ici la fin de l'année au Sénégal, au Pakistan et au Maroc.

61. Lors du sommet « Movin'on », qui s'est tenu du 1^{er} au 4 juin, la Fédération routière internationale, en association avec Essilor, Youth for Road Safety et Institute for Transportation and Development Policy, a introduit une nouvelle communauté d'intérêt en faveur de rues sûres et sans risque pour la santé, qui est appelée à fournir des directives générales et pratiques aux autorités locales²².

G. Mise à disposition de directives techniques et de ressources en ligne

62. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière a mis en place une plateforme en ligne dénommée Speed Management Hub, qui met à disposition des décideurs et des professionnels des ressources axées sur l'observation des faits. Cette plateforme propose des documents d'orientation, des réponses aux questions les plus fréquentes et une bibliothèque contenant des ressources sur la vitesse provenant du monde entier.

63. En partenariat avec le Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques, le Mécanisme a produit un nouveau guide d'examen des données sur la sécurité routière, destiné aux pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire. Élaboré dans le cadre d'un projet d'évaluation des données relatives à la sécurité routière mis en œuvre au Cambodge, ce guide est mis à la disposition de tous les pays afin de leur permettre de mener une évaluation détaillée et structurée de l'activité de collecte des données relatives à la sécurité routière au stade présent pour en identifier les lacunes et déterminer les futurs besoins dans ce domaine.

²⁰ Voir à l'adresse suivante : www.roadsafetynegos.org/what-we-do/alliance-incubator/.

²¹ Voir à l'adresse suivante : <https://claimingourspace.org/>.

²² Voir à l'adresse suivante : <https://irfnet.ch/event/movinon-michelin/>.

64. Une boîte à outils a été mise au point par Amend, en collaboration avec le programme High Volume Transport, qui doit permettre de trouver des solutions aux problèmes d'infrastructure, notamment au profit des usagers de la route non motorisés. Elle est disponible en anglais et en français ; conçue pour être utilisée dans le contexte des villes africaines, son champ d'application est toutefois bien plus vaste.

65. Le Gouvernement britannique, par l'intermédiaire du Ministère des affaires étrangères, du Commonwealth et du développement et du Département de la santé et des services sociaux, a été l'auteur, en totalité ou en partie, de 14 articles ou manuels publiés, dont le *Guide for road safety interventions: evidence of what works and what does not work*²³. Plusieurs ateliers ont été organisés sur la sécurité routière, y compris à l'occasion de la conférence Transforming Transportation, qui a eu lieu en ligne en février 2021.

66. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière a publié un guide²⁴ disponible dans sept langues, qui indique comment utiliser les contraventions pour dissuader les usagers de la route d'adopter un comportement qui peut soit causer soit aggraver les traumatismes résultant d'accidents. Il servira d'ouvrage de référence aux pouvoirs publics souhaitant parfaire leurs dispositifs de sanction de sorte à produire un effet maximal sur l'amélioration de la sécurité routière.

67. L'International Road Victims Partnership a publié un guide²⁵ disponible dans sept langues pour aider les familles endeuillées à comprendre l'action de la justice dans les affaires liées à une collision routière, y compris les enquêtes menées après collision, les poursuites, le dédommagement et les services d'aide.

H. Développement d'une culture de la sécurité par l'éducation à la sécurité routière

68. Le manuel LEARN!, qui permet de développer et d'évaluer les activités éducatives relatives à la sécurité et à la mobilité routières²⁶, a été publié en 2021 pour donner suite à un rapport sur les principes fondamentaux de l'éducation dans ce domaine, dans lequel figurent 17 recommandations définissant une sécurité routière et une éducation à la mobilité durable de haut niveau. Élaboré par le Conseil européen de la sécurité des transports, il est destiné à aider les concepteurs de supports éducatifs à créer et évaluer des activités. Il vise également à aider les ministères, les autorités et les écoles à décider des activités à financer.

69. Le programme d'éducation à la sécurité routière VIA a été mis en œuvre par le Partenariat mondial pour la sécurité routière en Égypte, aux Fidji, au Maroc, en Mauritanie, dans la République-Unie de Tanzanie et en Thaïlande (en collaboration avec AIP Foundation). Conçu à l'intention d'enfants et d'adolescents âgés de 10 à 18 ans, il apporte à ceux-ci les connaissances et aptitudes requises pour se déplacer de façon plus sûre au sein des réseaux de circulation existant dans leur environnement quotidien.

70. Une vidéo de sensibilisation a été élaborée par la Fédération ibéro-américaine des associations de victimes luttant contre la violence routière, avec la collaboration

²³ Consultable à l'adresse suivante : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>.

²⁴ Disponible à l'adresse suivante : www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Guide_to_the_Use_of_Penalties_to_Improve_Road_Safety.pdf.

²⁵ Disponible à l'adresse suivante : <https://www.irvp.org/news/Writing-a-Guide-for-Families-Bereaved-by-Road-Crashes.pdf>.

²⁶ Disponible à l'adresse suivante : www.trafficsafetyeducation.eu/manual/.

de Fundación MAPFRE, d'après des témoignages de victimes et de parents de victimes d'accidents de la route survenus dans les pays ibéro-américains. Disponible en espagnol et en portugais, elle sera intégrée au programme d'apprentissage dispensé à la fois aux conducteurs débutants et aux professionnels souhaitant mettre à jour leurs connaissances.

I. Financement de l'amélioration de la sécurité routière dans les pays

71. Actuellement, le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière finance 15 projets qui produisent des effets notables et durables sur la sécurité routière, dans 19 pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de quatre régions, et couvrent des domaines aussi variés que l'amélioration de la conception en vue d'une mobilité active, le renforcement des capacités, l'harmonisation de règles sûres et écologiques applicables aux véhicules usagés, l'application de la législation et des politiques, le développement des dispositifs de collecte des données et la protection de celles et ceux qui sont le plus vulnérables sur la route, dont les enfants et les femmes. En octobre 2020, un troisième appel à propositions a été lancé, avec une somme maximale de 4 millions de dollars allouée aux projets qui seront approuvés. La liste des projets approuvés sera établie en octobre 2021.

72. À ce jour, le Fonds a reçu des engagements de financement à hauteur de 18 millions de dollars ; la moitié de ceux qui ont pris ces engagements n'ont jamais contribué auparavant au financement du programme relatif à la sécurité routière dans le monde. Le nombre de donateurs est passé de 7 en 2018 à 18 en 2021, soit 9 gouvernements, 5 fondations et 4 sociétés. En 2021, une évaluation externe indépendante du Fonds a été menée à bien ; selon ses résultats, publiés en avril, le Fonds a donné des preuves de son bien-fondé et a montré qu'il avait les moyens d'atteindre les résultats escomptés. Il est également ressorti que les travaux de son secrétariat contribuaient très utilement à divers mandats dont l'Organisation des Nations Unies s'acquittait, ainsi qu'aux cibles relatives à la sécurité routière des objectifs de développement durable.

73. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière gère un portefeuille de 28 subventions, certaines attribuées et d'autres en cours d'attribution, pour la plupart en partenariat avec le service des opérations de prêt de la Banque mondiale. Ces subventions, d'une valeur de plus de 6 millions de dollars actuellement, sont réparties entre 40 pays dans le cadre d'engagements bilatéraux ou régionaux qui prévoient tous des activités de recherche-développement. En outre, à la suite de l'appel à propositions lancé par le Mécanisme en 2021, sept subventions supplémentaires ont été prévues ; la mise en œuvre des projets débutera dans la deuxième moitié de 2021.

74. Le programme de subventions du Partenariat mondial pour la sécurité routière offre 19 nouvelles dotations à la société civile et à des organismes publics, en vue de sensibiliser à l'introduction et à la mise en œuvre de politiques de protection des usagers de la route axées sur l'observation des faits.

75. Plusieurs fondations et entités du secteur privé ont financé des projets et activités de sécurité routière dans les pays, dont Bloomberg Philanthropies, FedEx, FIA Foundation, la Fédération internationale de l'automobile, Fondation Botnar, Fundación MAPFRE, Johnson and Johnson, Shell, Michelin Corporate Foundation, Total Energies Foundation, Total et UPS Foundation.

76. Bloomberg Philanthropies, en particulier, a commencé d'apporter son aide à 15 pays au titre de son réinvestissement d'un montant de 250 millions de dollars dans

la sécurité routière sur une période de six ans, dans le cadre de l'initiative Bloomberg pour la sécurité routière dans le monde.

VI. Amélioration des mécanismes de suivi, d'évaluation et de communication de l'information

77. L'Assemblée générale a prié l'Organisation mondiale de la Santé de continuer à suivre, dans ses rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde, ce qui était fait pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action, et de tirer parti, selon qu'il conviendrait, des efforts existants, y compris ceux des observatoires régionaux de la sécurité routière, pour harmoniser et rendre disponibles et comparables les données relatives à la sécurité routière (résolution 74/299, par. 36).

78. Aux fins de l'amélioration des processus de collecte et de validation des données utiles aux rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde, l'OMS a mis en place une nouvelle plateforme en ligne qui sera mise à l'essai dans toutes les régions. Cette plateforme facilitera la présentation et la validation de données relatives à la sécurité routière en continu et permettra de suivre de plus près les progrès réalisés par les pays.

79. En outre, l'OMS apporte une assistance technique à plusieurs pays, dont la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Myanmar, le Népal, le Sénégal et la Tunisie, l'objectif étant d'accroître l'efficacité des dispositifs de collecte de données afin d'améliorer la communication des informations relatives aux morts et blessés de la route.

80. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, en partenariat avec l'OMS, la Fédération internationale de l'automobile, le Forum international des transports, l'Union africaine, la Banque africaine de développement, le Programme de politiques de transport en Afrique, la Banque asiatique de développement, la CEA, la CESAP, Total Energies, l'Union européenne et d'autres, appuie la création d'observatoires régionaux de données relatives à la sécurité routière en Afrique, en Asie et dans le Pacifique, en Amérique latine et dans les Balkans occidentaux pour faire en sorte d'accroître l'efficacité de la collecte et de l'utilisation des données qui serviront à élaborer les politiques et pratiques de sécurité routière.

81. Lors d'un atelier régional sur la sécurité routière organisé dans les pays arabes²⁷, la CESAO a mis en route un processus de consultation avec les États membres aux fins de la création de l'observatoire arabe intégré de la sécurité routière. Elle a demandé aux pays de s'engager à appuyer le projet en exprimant leur souhait de devenir membre de l'observatoire, de désigner des coordonnateurs nationaux et d'accueillir le secrétariat technique de l'entité.

82. L'observatoire européen de la sécurité routière a continué d'alimenter son site Web²⁸ en nouveaux contenus par la voie d'un consortium composé de l'institut Vias (Belgique) et de l'institut de recherche sur la sécurité routière des Pays-Bas.

83. Plusieurs outils ont été créés en vue de mieux suivre les accidents de la route, de rechercher les facteurs de risque et d'évaluer les résultats obtenus en matière de sécurité routière. On trouve parmi eux des initiatives du Mécanisme mondial pour la sécurité routière telles que le système connu sous le nom de DRIVER (Data for Road Incident Visualization, Evaluation and Reporting), qui remplace les versions brevetées développées dans certains pays et comprend une plateforme en ligne sur laquelle figurent les profils de pays à faible revenu et à revenu intermédiaire sur le

²⁷ Voir à l'adresse suivante : www.unescwa.org/events/regional-workshop-road-safety-arab-countries.

²⁸ Consultable à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist_fr.

plan de la sécurité routière²⁹. L'institut Vias a assuré quant à lui la coordination du projet Baseline, qui vise à collecter des données relatives à huit indicateurs clés de performance, et d'une enquête en ligne (e-Survey of Road Users' Attitudes) axée sur les attitudes des usagers de la route, les comportements dans la circulation, l'application de la législation routière et l'aide aux mesures.

84. Le 10 août 2021, le Commonwealth a publié son indice de développement de la jeunesse ; pour la première fois, le rapport associé comprend un chapitre mettant l'accent sur la sécurité routière.

VII. Conclusions et recommandations

85. **Depuis le début de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, de nombreuses activités ont été entreprises pour aider et orienter les pays dans les efforts qu'ils déploient en vue de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici à 2030. En particulier, un plan mondial, faisant fond sur les enseignements tirés de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, a été élaboré et plusieurs manifestations ont été organisées ou sont prévues (dont la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière et une réunion de haut niveau qui sera précédée d'une manifestation préparatoire) pour faire en sorte que les responsables politiques s'engagent largement à élaborer et à mettre en œuvre en continu des stratégies et des plans de sécurité routière à l'échelle nationale et locale.**

86. **En vue d'entretenir cette dynamique et d'en tirer parti, il est recommandé que l'Assemblée générale invite les États Membres à :**

a) **Participer à la réunion de haut niveau en 2022, ainsi qu'à la manifestation préparatoire consacrée à l'investissement dans la sécurité routière et à la collaboration multipartite en 2021, 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) **Fournir l'impulsion politique au plus haut niveau des pouvoirs publics et donner la priorité, en tant qu'objectifs de développement de la prochaine décennie, à la sécurité routière et aux cibles connexes des objectifs de développement durable, notamment celles relatives à la santé, aux changements climatiques, aux villes durables et à l'égalité des genres ;**

c) **Approuver et mettre en œuvre le plan mondial de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, notamment par l'élaboration et l'exécution de plans nationaux et locaux associés à des cibles jusqu'en 2030 ;**

d) **Lancer officiellement la Décennie sur le plan national et local aux fins de la mobilisation d'une large gamme d'acteurs, à savoir les milieux universitaires, la société civile, les jeunes dirigeants et le secteur privé, pour que soient appliquées les recommandations formulées dans le plan mondial, c'est-à-dire :**

i) **Promouvoir le transport multimodal et faire intervenir l'aménagement du territoire de sorte à créer une combinaison optimale de transports motorisés et non motorisés, l'accent devant être mis sur les transports publics, la marche et le vélo ;**

²⁹ Consultable à l'adresse suivante : www.roadsafetyfacility.org (en anglais).

- ii) **Élaborer des normes techniques d'infrastructure propres à assurer la sécurité des piétons, des cyclistes, des motocyclistes, des passagers, des utilisateurs de transports en commun et des autres usagers de la route et faire en sorte qu'elles soient appliquées aux routes existantes et nouvelles ;**
 - iii) **Appliquer des normes législatives harmonisées en ce qui concerne la conception des véhicules et les technologies utilisées, afin d'éviter les collisions et de réduire les risques de blessure des passagers et des autres usagers de la route ;**
 - iv) **Promulguer et faire appliquer la législation en association avec des interventions éducatives visant à prévenir les comportements à haut risque et par l'élaboration de projets d'infrastructure revêtant un caractère intuitif et propices au respect de cette législation ;**
 - v) **Prévoir une intervention appropriée, intégrée et coordonnée à la suite de la collision, au cours de laquelle des soins puissent être dispensés à la fois par du personnel médical et d'autres prestataires ;**
 - vi) **Faire en sorte d'intégrer une gestion efficace de la vitesse à l'approche pour un système sûr et adopter une vitesse limitée à 30 km/h dans les zones urbaines où circulent souvent et de manière prévisible voitures, cyclistes, motocyclistes, piétons et d'autres tels que les utilisateurs de véhicules légers sur de courtes distances ;**
 - vii) **Garantir le financement à long terme de la mise en œuvre des plans d'action nationaux et infranationaux par des allocations de crédit des administrations centrales ; des allocations de crédit des collectivités locales ; les redevances des usagers ; des prélèvements sur les polices d'assurance du secteur privé ou sur la vente des spiritueux ; les excédents provenant des assurances gouvernementales ; l'utilisation des contraventions ; les contrats à impact social ;**
 - viii) **Investir dans le développement des capacités au profit des professionnels de la sécurité routière par l'élaboration et l'accréditation de programmes de formation dûment reconnus par les établissements d'enseignement supérieur, ainsi que de formations courtes et d'activités d'éducation continue ;**
 - ix) **Faire en sorte que les plans directeurs de transport assurent un milieu de travail valorisant à la fois pour les hommes et les femmes et facilitent une plus large participation de celles-ci à la planification, de sorte que les différences entre les sexes soient prises en compte dans la conception et la construction des infrastructures de transport ;**
 - x) **Stimuler le développement et le déploiement de technologies de sécurité dans tous les aspects de l'approche pour un système sûr, et suivre, gérer et atténuer, selon que de besoin, les effets de l'évolution de la technologie sur la sécurité routière ;**
- e) **Suivre les progrès accomplis dans le développement et la mise en œuvre des plans nationaux et participer activement à l'élaboration du prochain rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, à paraître en 2023, et continuer à renforcer les systèmes de données en vue d'améliorer la communication d'informations relatives aux morts et blessés de la route ;**
- f) **Demander qu'un rapport sur ces questions soit présenté à l'Assemblée générale à sa soixante-dix-huitième session.**