



Assemblée générale

Distr. limitée
28 juin 2022
Français
Original : anglais

Soixante-seizième session
Point 13 de l'ordre du jour
Amélioration de la sécurité routière mondiale

Projet de résolution déposé par le Président de l'Assemblée générale

Déclaration politique issue de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde

L'Assemblée générale

Adopte la déclaration politique issue de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, qui figure en annexe à la présente résolution.



Annexe**Déclaration politique issue de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde****La sécurité routière à l'horizon 2030 : garantir une décennie d'action et de réalisations**

Nous, Ministres et autres représentants d'États et de gouvernements, réunis au Siège de l'Organisation des Nations Unies les 30 juin et 1^{er} juillet 2022, à l'occasion d'une réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde :

Déclarons que la sécurité routière est une priorité de développement urgente, un problème majeur de santé publique et une question d'équité sociale, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où plus de 90 % des décès et des blessures dus aux accidents de la route résultent, entre autres, de l'augmentation de la circulation routière, de l'expansion rapide des infrastructures et de la composition hétérogène de la circulation, et que la sécurité routière est à la fois un catalyseur et un élément de notre objectif commun de réalisation du développement durable, ayant des conséquences à tous niveaux et nécessitant des mesures intersectorielles concertées, et soulignant à cet égard qu'il importe de renforcer la coopération internationale pour mener des activités de sensibilisation et faire face aux problèmes de sécurité routière ;

Rappelons les résolutions de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, ainsi que l'importance des trois dernières éditions des conférences ministérielles mondiales sur la sécurité routière et de leurs documents finaux, et saluons la proclamation de la première Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) ;

Réaffirmons qu'il importe de mettre en œuvre sans tarder, durant cette décennie d'action et de réalisations en faveur des objectifs de développement durable, le Programme de développement durable à l'horizon 2030¹ et le Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement², et rappelons la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques³ et l'Accord de Paris adopté en vertu de la Convention-cadre⁴;

Rappelons la décision de l'Assemblée générale d'inviter l'Organisation mondiale de la Santé à assurer, en étroite collaboration avec les commissions régionales de l'ONU, la coordination des questions de sécurité routière dans le système des Nations Unies ; rappelons également la résolution 57.10 du 22 mai 2004 adoptée par l'Assemblée mondiale de la Santé, dans laquelle elle a accepté l'invitation de l'Assemblée générale⁵ ; et rappelons en outre la nomination de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière ;

Réaffirmons qu'il importe de continuer d'œuvrer jusqu'en 2030 à la réalisation de toutes les cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030 relatives à la sécurité routière, telles que les cibles 3.6 et 11.2 ; et mesurons l'importance de réaliser les objectifs de développement durable 3 et 11 et de se mobiliser en faveur d'autres objectifs, notamment l'élimination de la pauvreté,

¹ Résolution 70/1.

² Résolution 69/313, annexe.

³ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1771, n° 30822.

⁴ Voir FCCC/CP/2015/10/Add.1, décision 1/CP.21, annexe.

⁵ Voir Organisation mondiale de la Santé, document WHA 57/2004/REC/1.

l'égalité des sexes, les changements climatiques, les emplois décents, l'innovation et les transports ;

Constatons l'énorme fardeau que les accidents de la route dans le monde continuent de faire peser sur la société en termes de souffrance humaine, avec près de 1,3 million de décès évitables et environ 50 millions de blessés chaque année, et les coûts pour les pays, qui représentent en moyenne 3 à 5 % de leur produit intérieur brut annuel, ce qui fait de la sécurité routière une urgence de santé publique et de développement ;

Réaffirmons le droit de toute personne, sans distinction aucune, de jouir du meilleur état de santé physique et mentale possible ;

Constatons l'impact des accidents de la route sur les enfants et les jeunes et affirmons qu'il importe de prendre en compte leurs besoins et ceux des usagers de la route qui se trouvent dans des situations vulnérables, notamment les personnes âgées et les personnes handicapées ;

Considérons qu'il incombe au premier chef aux gouvernements de remédier au problème de l'insécurité routière, tout en sachant que les parties prenantes concernées, telles que les secteurs public et privé, le monde universitaire, les associations professionnelles, les organisations non gouvernementales, la population et les médias, ont la responsabilité commune d'un monde libéré des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route;

Prenons note de la nécessité de promouvoir la sécurité routière et le transport durable pour assurer la résilience et le fonctionnement efficace de la connectivité de la chaîne d'approvisionnement mondiale, y compris pour les fournitures médicales, ainsi que pour faciliter les déplacements en vue d'une reprise durable, résiliente et inclusive après la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) ;

Nous félicitons de l'élaboration du Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), qui contient un ensemble de propositions et de stratégies que les gouvernements et d'autres parties prenantes pourront utiliser, tout en sachant que l'application de mesures particulières aux niveaux national et international devrait être soutenue par un engagement, un leadership et des partenariats, un financement durable à long terme, y compris public et privé, une législation appropriée, des institutions renforcées, des conditions propices à tous les niveaux, l'éducation et la formation, le renforcement des capacités, le partage des connaissances et la sensibilisation, ces mesures étant fondées sur la technologie et l'innovation, les données, les données factuelles et les meilleures pratiques ;

Sommes conscients qu'il n'existe pas de formule universelle et que le niveau d'ambition mondial nécessite de prendre en compte la situation particulière de chaque pays avec ses besoins, ses réalités différentes, ses capacités, ses politiques et ses priorités, et encourageons à redoubler d'efforts, notamment par le partage des meilleures pratiques et des mécanismes de mise en œuvre efficaces et la fourniture d'une assistance technique pertinente à l'appui de la réalisation accélérée de tous les objectifs de développement durable liés à la sécurité routière ;

Nous engageons à intensifier nos efforts et à poursuivre l'application des mesures suivantes :

1. Favoriser l'application du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), qui contient les principales mesures proposées pour réduire d'au moins 50 % le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2030 et préconise des objectifs nationaux visant à réduire le nombre de décès et de blessures graves pour tous les usagers de la route, en accordant une attention particulière aux

besoins de sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers des transports publics, en tenant compte des circonstances, des politiques et des stratégies nationales ;

2. Élaborer et appliquer des plans régionaux, nationaux et infranationaux prévoyant des objectifs de sécurité routière ou d'autres indicateurs fondés sur des données factuelles une fois établis, et mettre en place des mécanismes de mise en œuvre reposant sur des données factuelles, en adoptant une approche à l'échelle de l'ensemble de l'administration et de la société et en désignant des points focaux nationaux pour la sécurité routière tirant parti de leurs réseaux pour faciliter la coopération avec l'Organisation mondiale de la Santé en vue d'assurer le suivi des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) ;

3. Promouvoir une collaboration systématique avec les parties prenantes concernées, notamment dans les domaines du transport, de la santé, de l'éducation, de la finance, de l'environnement et des infrastructures, et encourager les États Membres à envisager de devenir parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et, au-delà de l'adhésion, à appliquer, à mettre en œuvre et à promouvoir les dispositions ou les règles de sécurité qui y sont énoncées⁶ ;

4. Mettre en place un système sûr grâce à des politiques qui favorisent une conception et des études techniques à l'appui d'infrastructures routières urbaines et rurales sûres ; fixer des limites de vitesse sûres et adéquates, assorties de mesures de gestion de la vitesse appropriées ; permettre le transport multimodal et les modes de déplacement actifs ; établir, dans la mesure du possible, une combinaison optimale de transports motorisés et non motorisés, en mettant particulièrement l'accent sur les transports publics, la marche et le vélo, y compris les services de partage de vélos, les infrastructures piétonnes et les passages à niveau sûrs, notamment dans les zones urbaines ;

5. Adopter de bonnes pratiques fondées sur des données factuelles ou scientifiques pour lutter contre les principaux facteurs de risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité, du casque et des dispositifs de retenue pour enfants, certains problèmes médicaux et médicaments qui compromettent la sécurité de la conduite, la conduite sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants et de substances psychotropes ou psychoactives, l'utilisation inappropriée des téléphones portables et d'autres appareils électroniques, y compris l'envoi de SMS pendant la conduite, la vitesse de conduite, la conduite dans des conditions de faible visibilité, la fatigue du conducteur, ainsi que le manque d'infrastructures appropriées ; et pour des mesures de répression, comme la police routière, s'accompagnant d'initiatives de sensibilisation et d'éducation, reposant sur des projets d'infrastructure revêtant un caractère intuitif et favorisant le respect de la législation et un système solide d'intervention d'urgence et de soins après un accident ;

6. Faire en sorte que les améliorations et les investissements concernant les infrastructures routières se fassent dans le cadre d'une politique intégrée de la sécurité routière, qui, entre autres, prenne en compte les liens entre celle-ci et l'élimination de la pauvreté dans tous ses aspects, la santé physique (déficience visuelle et santé mentale), la mise en place d'une couverture sanitaire universelle, la croissance

⁶ Les références aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux règlements ou aux normes n'impliquent pas que les règlements élaborés dans le cadre de ces accords soient des « normes internationales » au sens de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce de l'Organisation mondiale du commerce et des décisions pertinentes du Comité des obstacles techniques au commerce de l'organisation.

économique, l'éducation de qualité, la réduction des inégalités à l'intérieur des pays et entre eux, l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, le travail décent, les villes durables, l'environnement et les changements climatiques, ainsi que les facteurs plus vastes de la sécurité routière et de l'interdépendance entre des objectifs et cibles de développement durable intégrés, liés et indivisibles, et garantisse des normes de performance pour tous les usagers de la route ;

7. Prévoir des régimes d'assurance appropriés pour les usagers de la route et renforcer l'assistance donnée à toutes les victimes d'accidents de la route et à leurs familles ; renforcer les soins préhospitaliers et l'intervention après un accident ; et encourager l'accès des personnes blessées et handicapées à des services appropriés en vue d'une réadaptation et d'une réinsertion sociale rapides ;

8. Améliorer les conditions de travail des conducteurs professionnels, en particulier des conducteurs de véhicules utilitaires, notamment en appliquant des normes élevées pour ce qui est de la sécurité et de la santé au travail, de la sécurité routière et des conditions souhaitables des routes et des véhicules, et inviter les États Membres à mettre en place, pour les conducteurs professionnels, des cadres de compétences conformes aux normes concernant l'apprentissage, l'obtention des brevets et des permis, l'aptitude physique et les tests d'aptitude à la conduite ;

9. Tenir pleinement compte de l'égalité des sexes dans l'élaboration et l'application de politiques de transport ayant trait à une mobilité sûre, sécurisée, inclusive, accessible, fiable et durable, et donner à tous et à toutes la possibilité de participer aux transports ; et veiller à ce que les politiques prennent en compte les usagers de la route qui pourraient se trouver dans des situations vulnérables, en particulier les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes handicapées ;

10. Offrir des programmes de connaissance et de sensibilisation à la sécurité routière fondés sur des données factuelles afin de promouvoir une culture de la sécurité parmi tous les usagers de la route et de s'attaquer aux comportements à haut risque, en particulier chez les jeunes, et dans l'ensemble de la communauté des usagers de la route, au moyen de la sensibilisation, de la formation et de l'éducation, et encourager le secteur privé à compléter les efforts nationaux de promotion d'une plus grande sensibilisation à la sécurité routière, dans le cadre de la responsabilité sociale des entreprises ;

11. Renforcer la coopération internationale en matière de sécurité routière en partageant les bonnes pratiques, les mécanismes de mise en œuvre réussis et les normes techniques ; veiller à ce que les véhicules d'occasion respectent les normes nationales de sécurité et d'émission ; faire en sorte que tous les véhicules produits et vendus sur tous les marchés d'ici à 2030 soient dotés de niveaux appropriés de performance en matière de sécurité et que des incitations soient prévues, dans la mesure du possible, pour l'utilisation de véhicules présentant des performances accrues en matière de sécurité ; encourager les responsables à communiquer aux consommateurs des informations sur la sûreté des véhicules, dans le cadre de programmes d'évaluation des nouveaux véhicules menés par des acteurs autres que les constructeurs automobiles, et à partager ces informations avec, entre autres, l'Organisation mondiale de la Santé et les autres pays, en particulier les pays en développement et les pays les moins avancés ; et harmoniser les pratiques, le cas échéant, en ce qui concerne la formation, les heures de conduite et les conditions de travail, l'immatriculation des véhicules, la certification et l'octroi de licences ;

12. Être conscients qu'il importe de mettre en place un financement international adéquat, prévisible, durable et opportun, sans conditionnalités, pour compléter les efforts des pays dans la mobilisation des ressources au niveau national, en particulier dans les pays à revenu faible et intermédiaire ; appuyer les demandes

de financement dans les pays en développement en tirant parti du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et d'autres mécanismes spécialisés, selon le cas, pour promouvoir des infrastructures de transport routier sûres et accompagner l'application des mesures nécessaires pour atteindre les cibles mondiales volontaires de performance, notamment en soutenant la reconstitution volontaire de tous les fonds et mécanismes de sécurité routière du système des Nations Unies ;

13. Promouvoir des programmes et des initiatives de renforcement des capacités, de partage des connaissances, d'assistance technique et de transfert de technologies, à des conditions convenues d'un commun accord, dans le domaine de la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement, qui font face à des défis uniques et, lorsque cela est possible, l'intégration de ces programmes et initiatives dans les programmes d'aide au développement durable dans le cadre de la coopération Nord-Sud et Sud-Sud et de la coopération triangulaire, ainsi que de la collaboration public-privé ;

14. Promouvoir le développement, le partage des connaissances et le déploiement de l'automatisation des véhicules et des nouvelles technologies dans la gestion de la circulation routière à l'aide de systèmes de transport intelligents et de systèmes de transport intelligents coopératifs, conformément aux exigences nationales, afin d'améliorer l'accessibilité et tous les aspects de la sécurité routière, tout en surveillant, évaluant, gérant et atténuant les problèmes liés à l'évolution rapide de la technique et à la connectivité de plus en plus grande ;

15. Contribuer à la sécurité routière internationale et nationale en encourageant la recherche et en améliorant et harmonisant la collecte de données désagrégées sur la sécurité routière, notamment les données sur les accidents de la route, les décès et les blessures qui en résultent, et les infrastructures routières, y compris les données recueillies par les observatoires régionaux de la sécurité routière, afin de mieux informer les politiques et les décisions; renforcer les capacités en matière de données sur la sécurité routière, y compris dans les pays à revenu faible et intermédiaire, et améliorer la qualité de la collecte systématique et consolidée de données et leur comparabilité au niveau international en vue de l'élaboration et la mise en œuvre de politiques efficaces et fondées sur des données factuelles, tout en tenant compte des considérations relatives à la vie privée et à la sécurité nationale ; et prier l'Organisation mondiale de la Santé de continuer à suivre, dans ses rapports de situation, ce qui est fait pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action ;

16. Exploiter tout le potentiel offert par le système multilatéral, en particulier l'Organisation mondiale de la Santé, les bons offices de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, les commissions régionales de l'ONU et les entités compétentes des Nations Unies, ainsi que d'autres parties prenantes, notamment le Partenariat mondial pour la sécurité routière, afin de donner aux États Membres qui le demandent une assistance ciblée et une aide pour atteindre les cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière, selon les besoins ;

17. Prier le Secrétaire général de présenter, en consultation avec l'Organisation mondiale de la Santé et les autres entités compétentes, un rapport d'activité aux soixante-dix-huitième et quatre-vingtième sessions de l'Assemblée générale, assorti de recommandations aux fins de l'application de la déclaration en vue de l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, qui serviront de référence à la réunion de haut niveau devant se tenir en 2026 ;

18. Décider de convoquer une réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, en 2026, à New York, en vue d'entreprendre un examen à mi-parcours complet de l'application de la présente déclaration pour

identifier les lacunes existantes et les solutions envisageables afin d'accélérer les progrès vers la réalisation, d'ici à 2030, des cibles des objectifs de développement durable liés à la sécurité routière, réunion dont la portée et les modalités seront arrêtées au plus tard à la quatre-vingtième session de l'Assemblée, compte tenu de la revitalisation de ses travaux.
