Organisation mondiale de la Santé

CONSEIL EXÉCUTIF
Cent trente-huitième session
Point 6.5 de l'ordre du jour provisoire

EB138/12
30 décembre 2015

Relever les défis de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) : issue de la Deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière – le temps des résultats

Rapport du Secrétariat

1. Chaque année, les accidents de la route font plus de 1,2 million de morts et jusqu'à 50 millions de blessés. Ils sont la première cause de mortalité dans la tranche d'âge des 15-29 ans et se hissent à la neuvième place des causes de mortalité au niveau mondial. Si l'on ne prend pas des mesures appropriées, on prévoit que les accidents de la route deviendront la septième cause de mortalité d'ici à 2030.[1]

2. Les pays à revenu faible ou intermédiaire paient un tribut particulièrement lourd en nombre de victimes : même si on n'y recense que la moitié des véhicules immatriculés dans le monde, on y enregistre près de 90 % du nombre total des décès dus aux accidents de la route. Leur nombre varie selon les Régions de l'OMS, avec le taux de mortalité le plus faible dans la Région européenne (9,3 décès pour 100 000 habitants) et le plus élevé dans la Région africaine (26,6 décès pour 100 000 habitants).

3. Près de la moitié des personnes tuées sur les routes sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes, par exemple). Le risque d'être blessé dans un accident de la route dépend également de l'âge (il est plus élevé chez les enfants, les jeunes et les personnes âgées), du sexe (près de trois quart des morts dus aux accidents de la route sont de sexe masculin) et du handicap.

4. Les blessures dues aux accidents de la route ont des conséquences importantes sur la santé publique et le développement. Des millions de blessés sont transférés dans les hôpitaux et leurs familles comme les gouvernements doivent alors faire face à de lourdes dépenses médicales. De plus, certaines familles sont acculées à la pauvreté du fait de la perte de revenus due au décès ou aux blessures du soutien de famille. On estime que les accidents de la route font perdre jusqu'à 5 % de leur produit intérieur brut aux pays à revenu faible ou intermédiaire.[2]

---

[1] Estimations sanitaires mondiales. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2014 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/projections/en, consulté le 14 décembre 2015).

[2] International Road Assessment Programme (iRAP), The Global Cost of Road Crashes : Fact sheet, 2013 (http://www.irap.net/en/about-irap-3/research-and-technical-papers, consulté le 14 décembre 2015).

5. Les pays devraient adopter l'approche du « système sûr » pour faire baisser le nombre des morts et des blessés. Cette approche reconnaît que le corps humain est vulnérable et que les êtres humains commettent des erreurs ; elle compense ces faillibilités en facilitant des interventions ciblant non seulement les usagers de la route, mais aussi les véhicules et les infrastructures routières. L'application d'une telle approche suppose un engagement multisectoriel et la coopération entre les secteurs de la santé, des transports, de l'éducation, de l'intérieur (police) et des finances.

6. En associant la mise en œuvre de bonnes pratiques (comme l'adoption de bonnes législations et leur application), la sensibilisation par le marketing social, les améliorations des routes, des véhicules et des interventions après les accidents, de nombreux pays ont obtenu des baisses sensibles du nombre des morts et des blessés. La promotion d'un accès équitable à la mobilité durable, avec la sécurité des transports publics, de la marche et du vélo, est un élément essentiel pour faire baisser le nombre des morts et des blessés et elle s'accompagne d'autres avantages, comme la réduction des émissions polluantes et une meilleure santé résultant d'une augmentation de l'activité physique.

7. La collecte et l'analyse des données sont cruciales pour comprendre et améliorer la sécurité routière. Pour ce faire, certains États Membres ont mis en place des systèmes scientifiques et cohérents, mais de nombreux autres doivent encore mettre en œuvre des systèmes solides respectant les normes internationales en matière de collecte des données.

8. Dans plusieurs de ses résolutions depuis 2003, l'Assemblée générale des Nations Unies a attiré l'attention sur la crise mondiale de la sécurité routière et sur la nécessité d'appliquer les bonnes pratiques. Dans sa résolution 58/289 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (2004) elle invitait l'OMS, agissant en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Dans la résolution WHA57.10 en 2004, l'Assemblée mondiale de la Santé a accepté l'invitation et l'OMS a ensuite facilité la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

9. Ce Groupe est un mécanisme informel de consultation dont le but est de faciliter la coopération internationale, de renforcer la coordination mondiale et régionale, par exemple au moyen d'actions communes lors des Semaines mondiales des Nations Unies pour la sécurité routière, et de contribuer à l'application des bonnes pratiques dans les pays. Deux fois par an, il réunit plus de 80 organisations partenaires (dont des États Membres, des institutions du système des Nations Unies, des organisations multilatérales, des établissements universitaires, des fondations et des entités de la société civile et du secteur privé) pour coordonner les activités en matière de sécurité routière, comme les semaines pour la sécurité routière. Certains de ses membres ont également collaboré à l'élaboration de guides normatifs (publiés sous forme d'une série de manuels à l'intention des décideurs et des praticiens).[1]

10. En 2009, le Gouvernement de la Fédération de Russie a accueilli la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (Moscou, 19-20 novembre 2009), au cours de laquelle les délégués ont adopté la Déclaration de Moscou.[2] Dans ce texte, ils ont invité l'Assemblée générale des Nations Unies à déclarer la Décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière ».

[1] Les ressources sur la sécurité routière et les accidents de la route sont disponibles à l'adresse : http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/ (consulté le 14 décembre 2015).

[2] http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf?ua=1 (consulté le 15 décembre 2015).

11. En 2010, dans la résolution 64/255 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a effectivement proclamé la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière mondiale », en vue de stabiliser, puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route. Elle a demandé également une action en vue de porter de 15 % à 50 % la proportion des pays disposant d'une législation globale couvrant les grands facteurs de risque.[1] La Décennie d'action, lancée dans plus d'une centaine de pays, a produit des résultats considérables sur le plan international, dont la création de l'Alliance mondiale des organisations non gouvernementales pour la sécurité routière, les rapports de situation mondiaux de l'OMS sur la sécurité routière, des dons supplémentaires pour la mise en œuvre des bonnes pratiques au niveau des pays, des améliorations nationales et locales des législations, de leur application et de la sensibilisation.

12. Le Secrétariat a contribué à la Décennie d'action entre autres en :

- jouant un rôle de chef de file par la coordination du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et en apportant son appui pour la Décennie d'action ;

- facilitant le travail des Amis de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, un groupe informel d'États Membres et d'institutions internationales œuvrant pour la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ;

- suivant et en mettant en œuvre les bonnes pratiques par la publication régulière des rapports de situation mondiaux sur la sécurité routière ;

- apportant un appui technique aux pays pour qu'ils améliorent leurs législations en matière de sécurité routière et mettent en œuvre des campagnes percutantes de marketing social ; ces efforts ont eu pour fruit une augmentation des taux d'utilisation des ceintures de sécurité, du casque pour les motocyclistes et des dispositifs de retenue pour les enfants, ainsi que des baisses de la vitesse et de la conduite en état d'ivresse dans plusieurs pays ; et

- fournissant aux États Membres le renforcement des capacités, des orientations et un appui technique pour améliorer les services médicaux d'urgence destinés aux personnes blessées et handicapées par les accidents de la route, par exemple en promouvant un numéro national unique pour le appels d'urgence et, à l'intention des professionnels de santé, des programmes améliorés de formation aux situations d'urgence.

13. En septembre 2015, la sécurité routière a été incluse dans les cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030 adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies.[2] La cible 3.6 demande, d'ici à 2020, de diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route et la cible 11.2 demande, d'ici à 2030, d'assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

[1] Résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1, consulté le 14 décembre 2015).

[2] Résolution 70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies – Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030, voir http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1 (consulté le 16 décembre 2015).

14. Les participants à la Deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière : le temps des résultats (Brasília, 18-19 novembre 2015), comptant plus de 2000 délégués et 52 ministres et ministres adjoints de 122 pays, ont adopté la Déclaration de Brasília[1] qui, entre autres, encourage l'OMS à faciliter un processus conduisant à définir des cibles et indicateurs nationaux, régionaux et mondiaux pour réduire le nombre des blessés et des morts dus aux accidents de la route et à prendre part au processus qui aboutira à la définition et à l'utilisation d'indicateurs pour les cibles des objectifs de développement durable en lien avec la sécurité routière dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030.

15. Le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015[2] décrit certaines des améliorations dans ce domaine au cours des trois premières années de la Décennie d'action, notamment une stabilisation à 1,25 million du nombre des décès dus aux accidents de la route dans le monde malgré une augmentation globale de 16 % du nombre des véhicules. Ce document a signalé que 17 pays avaient amélioré leur législation pour au moins l'un des principaux facteurs de risque. Néanmoins, il montrait aussi qu'il y avait encore beaucoup à faire : bien que plus de la moitié des États Membres de l'OMS disposent de lois satisfaisantes sur le port de la ceinture de sécurité, seulement un quart en ont sur les dispositifs de retenue pour les enfants, la vitesse en zone urbaine et le port de casques standardisés pour les motocyclistes ; un cinquième des pays seulement ont une législation correcte sur la conduite en état d'ivresse. De plus, seuls 92 pays mettent en œuvre des politiques favorisant les déplacements à pied ou en vélo.

MESURES À PRENDRE PAR LE CONSEIL EXÉCUTIF

16. Le Conseil est invité à prendre note du rapport.

= = =

[1] http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf (consulté le 16 décembre 2015).

[2] http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (consulté le 15 décembre 2015).