



---

## 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. Le Conseil exécutif, à sa cent trente-huitième session, a examiné une version antérieure du présent rapport.<sup>1</sup> Il a convenu d'approfondir les discussions sur le projet de résolution entre la cent trente-huitième session du Conseil exécutif et la Soixante-Neuvième Assemblée mondiale de la Santé. Le paragraphe 17 a été modifié à la lumière des commentaires recueillis et des mesures prises à la suite de la session.
2. 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.<sup>2</sup>
3. 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).<sup>3</sup>
4. Près de la moitié des personnes tuées sur les routes sont des usagers vulnérables, par exemple des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. Le risque d'être blessé dans un accident de la route dépend également de l'âge (c'est-à-dire que le risque 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.

---

<sup>1</sup> Voir le document EB138/12 et les procès-verbaux de la cent trente-huitième session du Conseil exécutif, treizième séance, section 3 (document EB138/2016/REC/2, en anglais seulement).

<sup>2</sup> Pour plus d'informations, voir le site Web sur les projections de la mortalité et des causes de décès, 2015 et 2030, à l'adresse [http://www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/projections/en/](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/projections/en/) (consulté le 11 mai 2016). Dans les projections mondiales, l'onglet sur les 20 causes principales présente des informations concernant 2015 et des projections pour 2030.

<sup>3</sup> Pour plus de renseignements, voir le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015, disponible sur le site Web à l'adresse [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/fr/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/fr/) (consulté le 11 mai 2016).

5. Les blessures dues aux accidents de la route ont des incidences importantes sur la santé publique et le développement. Des millions de blessés sont hospitalisés et leurs familles comme les gouvernements doivent alors faire face à de lourdes dépenses médicales. De plus, lorsque le soutien de famille est mort ou blessé, la perte de revenus qui en découle accule certaines familles à la pauvreté. 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.<sup>1</sup>

6. Les pays devraient adopter l'approche du « système sûr » pour faire baisser le nombre des morts et des blessés. Une telle approche reconnaît que le corps humain est vulnérable et que les êtres humains commettent des erreurs ; elle compense ces faiblesses 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 d'un certain nombre de secteurs, notamment la santé, les transports, l'éducation, l'intérieur (police) et les finances.

7. En associant la mise en œuvre de bonnes pratiques (comme l'adoption d'une législation appropriée et sa mise en 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.

8. 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 solides qui respectent les normes internationales en matière de collecte et d'analyse des données. D'autres États Membres doivent encore le faire.

9. 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.<sup>2</sup>

10. 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, plus de 80 organisations partenaires se réunissent (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

---

<sup>1</sup> Voir International Road Assessment Programme (iRAP), A business case for safer roads, <http://www.irap.org/en/about-irap-2/a-business-case-for-safer-roads> (consulté le 11 mai 2016).

<sup>2</sup> Pour plus d'informations, voir le site Web du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière à l'adresse <http://www.who.int/roadsafety/fr/> (consulté le 10 mai 2016).

---

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).<sup>1</sup>

11. En 2009, le Gouvernement de la Fédération de Russie a accueilli la Première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière : Il est temps d'agir (Moscou, 19-20 novembre 2009), au cours de laquelle les délégués ont adopté la Déclaration de Moscou.<sup>2</sup> 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 ».

12. En 2010, dans la résolution 64/255 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale des Nations Unies 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.<sup>3</sup> 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, ainsi que des améliorations nationales et locales des législations, de leur application et de la sensibilisation.

13. 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 leur législation 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 ;

---

<sup>1</sup> 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/fr/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/fr/) (consulté le 10 mai 2016).

<sup>2</sup> Pour plus de renseignements sur la Première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière : Il est temps d'agir, voir [http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/declaration\\_fr.pdf](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_fr.pdf) (consulté le 10 mai 2016).

<sup>3</sup> Résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies (Amélioration de la sécurité routière mondiale, voir [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-fr.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-fr.pdf), consulté le 10 mai 2016).

- 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 les appels d'urgence et, à l'intention des professionnels de la santé, des programmes améliorés de formation aux situations d'urgence.

14. En septembre 2015, la sécurité routière a été incluse dans les cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030.<sup>1</sup> 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.

15. 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<sup>2</sup> 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.

16. Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*<sup>3</sup> 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 révélé 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 d'une législation appropriée sur le port de la ceinture de sécurité, seulement un quart en ont une sur l'utilisation des 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 appropriée 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.

17. Le 15 avril 2016, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 70/260 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale.<sup>4</sup> Dans cette résolution, l'Assemblée générale réaffirme notamment les dispositions de sa résolution 70/1, dans laquelle a été adoptée une série complète de cibles et d'objectifs de développement durable ambitieux, universels, axés sur l'être humain et

---

<sup>1</sup> 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](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1) (consulté le 10 mai 2016).

<sup>2</sup> Pour la déclaration de Brasília, voir [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Final\\_Brasilia\\_declaration\\_EN.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf) (consulté le 10 mai 2016).

<sup>3</sup> Pour le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, voir [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/fr/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/fr/) (consulté le 10 mai 2016).

<sup>4</sup> La résolution 70/260 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière est consultable à l'adresse [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/260](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260) (consulté le 19 mai 2016).

porteurs de changement ; approuve la Déclaration de Brasília adoptée à la Deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière ; invite à nouveau les gouvernements à jouer un rôle de premier plan en mettant en œuvre les activités de la Décennie d'action et en s'employant à atteindre les cibles du Programme 2030 ayant trait à la sécurité routière, tout en encourageant une collaboration multisectorielle et multipartite associant les milieux universitaires, le secteur privé, les associations professionnelles, la société civile, notamment les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, les organisations non gouvernementales, les associations de victimes, les organisations de jeunes et les médias ; prie l'OMS, agissant en collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies, de continuer de contribuer, grâce aux mécanismes existants, notamment au Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à la mise en place d'un dispositif transparent, durable et participatif réunissant toutes les parties prenantes qui vise à aider les pays intéressés à se fixer des objectifs généraux concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services pour réduire le nombre de blessés et de tués sur les routes, dans le cadre de la démarche engagée en vue de définir les indicateurs qui seront utilisés pour le suivi de la réalisation des cibles du Programme 2030 ayant trait à la sécurité routière et du Plan mondial pour la Décennie d'action ; invite l'OMS à continuer de suivre, dans ses rapports de situation, ce qui est fait pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action ; et demande à l'OMS et aux commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies de faciliter l'organisation d'activités dans le cadre de la quatrième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, en 2017.

## **MESURES À PRENDRE PAR L'ASSEMBLÉE DE LA SANTÉ**

18. L'Assemblée de la Santé est invitée à prendre note du rapport.

= = =