



Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière : projet de plan d'action

Rapport du Secrétariat

1. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont la neuvième cause de mortalité au niveau mondial ; chaque année, ils sont à l'origine de 1,3 million de décès et de 20 à 50 millions de traumatismes non mortels. Ils constituent également la principale cause de décès chez les jeunes gens de 15 à 29 ans. Les projections montrent que, sans volonté nouvelle et soutenue, sur le plan mondial, de prévenir ces traumatismes, la situation ne fera qu'empirer, avec un accroissement prévu des décès d'environ 65 % au cours des 20 prochaines années. Les traumatismes imputables aux accidents de la circulation devraient devenir la cinquième cause de décès dans le monde d'ici à 2030.

2. Ce problème majeur de santé publique a des conséquences sociales et économiques très diverses qui, si l'on ne s'y intéresse pas, risquent d'entraver les progrès en vue de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et d'avoir de ce fait des répercussions sur le développement durable des pays. Les pertes économiques subies par les victimes, leur famille et les pays dans leur ensemble sont dues au coût des traitements, à la productivité perdue – pour les personnes qui décèdent – ou à la baisse ou perte de productivité pour les personnes handicapées par suite de leurs traumatismes ou les membres des familles qui doivent prendre des congés pour s'occuper des accidentés.

3. Le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, rendu public en 2004 par l'OMS et la Banque mondiale à l'occasion de la Journée mondiale de la Santé 2004 consacrée à la sécurité routière, résume l'ampleur du problème et les conséquences de ces traumatismes sur la santé publique et le développement dans le monde.¹ Il présente les principaux facteurs de risque influant sur les traumatismes imputables aux accidents de la circulation et des données sur l'efficacité de nombreuses interventions. Il recommande des mesures qui peuvent être mises en place par les États Membres pour améliorer la sécurité sur leurs routes.

4. En mai 2004, par suite de la publication du Rapport mondial, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 58/289 intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », où elle reconnaissait l'importance que revêtait la coopération internationale pour renforcer l'action menée en vue de faire face à la crise mondiale de sécurité routière. Dans cette résolution, l'Assemblée générale invitait l'OMS, 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.

¹ Peden M, Scurfield R, Sleet D et al. (Eds). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2004.

5. Ce même mois, l'Assemblée de la Santé a adopté la résolution WHA57.10 sur la sécurité routière et la santé, dans laquelle elle acceptait l'invitation de l'Assemblée générale tendant à ce que l'OMS assure la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. L'Assemblée de la Santé priait aussi instamment les États Membres de mobiliser le secteur de la santé publique et recommandait l'adoption d'un ensemble de bonnes pratiques.

6. Donnant suite à l'invitation de l'Assemblée générale, l'OMS a collaboré étroitement avec les commissions régionales des Nations Unies au cours des cinq dernières années, en vue de coordonner les activités du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, constitué d'organismes du système des Nations Unies et autres organisations internationales déterminés à améliorer la sécurité routière. Douze fonds, programmes et organisations du système des Nations Unies font partie de ce Groupe : l'OMS, le Fonds des Nations Unies pour l'Enfance, le Programme des Nations Unies pour le Développement, le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés, le Programme alimentaire mondial, le Programme des Nations Unies pour les Établissements humains, la Banque mondiale et les cinq commissions régionales. Environ 50 autres organismes (organismes publics et organisations non gouvernementales, fondations et sociétés privées) œuvrant dans le domaine de la sécurité routière sur le plan international et dotés d'une expérience et de compétences très diverses en sont également membres.

7. Dans la résolution WHA57.10 sur la sécurité routière et la santé, l'Assemblée de la Santé recommandait également que les États Membres renforcent leurs systèmes de soins préhospitaliers et de soins de traumatologie aux victimes des accidents de la circulation. Dans la résolution WHA60.22 sur les systèmes de santé : systèmes de soins d'urgence, adoptée en 2007, elle invitait instamment les États Membres à renforcer les soins de traumatologie et les soins d'urgence. Enfin, dans la résolution WHA58.23 – Incapacités, prévention, traitement et réadaptation compris – adoptée en 2005, elle les priait instamment de promouvoir les droits et la dignité des personnes handicapées.

8. En 2009, l'OMS a publié un rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde ;¹ pour établir ce rapport, elle a recueilli des informations auprès des États Membres en utilisant une méthode standardisée pour collecter des données comparables. Elle a ainsi fourni la première évaluation de la situation en matière de sécurité routière à l'échelle mondiale et mis en évidence les disparités existant entre les pays sur le plan de l'action en faveur de la sécurité routière. Ce rapport souligne le fait que la moitié du nombre total de décès dus aux accidents de la circulation concernent des « usagers de la route vulnérables » – motocyclistes, cyclistes et piétons – et qu'une proportion relativement faible des pays sont dotés d'une législation globale sur les principaux facteurs de risque dans le domaine de la sécurité routière.

9. Depuis la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, l'OMS collabore étroitement avec bon nombre d'organisations à l'élaboration d'une série de manuels de bonne pratique. Ces publications fournissent des indications pratiques aux pays dans les domaines suivants : développement de l'utilisation de la ceinture de sécurité ; diminution de l'ivresse au volant ; développement du port du casque pour les motocyclistes ; réduction de la vitesse ; et amélioration des systèmes de gestion des données. Le Secrétariat a par ailleurs accru le niveau de soutien technique direct accordé aux États Membres pour la mise en œuvre de ces recommandations et d'autres mesures prises actuellement pour améliorer la sécurité routière au niveau national.

¹ OMS, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde – Il est temps d'agir*. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2009.

10. Dans son rapport de 2009, la Commission pour la Sécurité routière mondiale a lancé un appel en faveur d'une décennie d'action pour la sécurité routière.¹ En novembre 2009, le Gouvernement de la Fédération de Russie a accueilli la Première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (Moscou, 19-20 novembre 2009) ; les participants à cette Conférence ont adopté la Déclaration de Moscou, qui invitait l'Assemblée générale des Nations Unies à déclarer la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière ».

11. Dans sa résolution 64/255 adoptée en mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Dans cette résolution, l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies étaient invitées, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, à mettre au point un plan d'action de la Décennie, qui servirait de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci.

12. En réponse à la résolution 64/255, l'OMS a élaboré un plan d'action pour la Décennie en tenant de vastes consultations avec les parties prenantes, avec une contribution importante du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, une consultation ouverte sur Internet et la contribution des Amis de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (c'est-à-dire un groupe informel d'États Membres et d'organismes internationaux soutenant la Décennie).

13. Le plan est axé sur les activités pouvant être menées aux niveaux national et local, mais prévoit également des actions au niveau international. Les activités sont regroupées en cinq catégories : amélioration de la gestion de la sécurité routière grâce à un certain nombre de mécanismes multisectoriels ; évaluation des infrastructures routières et amélioration de la conception des routes ; renforcement de la sécurité des véhicules routiers ; modification du comportement des usagers de la route ; et, enfin, amélioration des services de soins d'urgence et des services de réadaptation. Le plan permet d'aider les pouvoirs publics à élaborer leurs propres plans et à définir leurs propres objectifs en fonction de leurs priorités et buts nationaux pour la Décennie. Des organisations non gouvernementales et le secteur privé s'emploient actuellement à définir leurs contributions à la mise en œuvre du plan mondial.

14. Au niveau international, le plan propose la coordination de plusieurs activités, par exemple dans les domaines suivants : accroissement des financements destinés à la sécurité routière à l'échelle mondiale ; action de sensibilisation à la sécurité routière aux plus hauts niveaux ; meilleure prise de conscience des facteurs de risque et des mesures de prévention ; formulation de recommandations à l'intention des pays pour le renforcement des systèmes de gestion de la sécurité routière, l'utilisation de bonnes pratiques et la mise en place de soins de traumatologie de bonne qualité ; et, enfin, amélioration de la qualité des données sur la sécurité routière.

15. Dans sa résolution 64/255, l'Assemblée générale a également invité l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies à coordonner le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés dans le plan d'action. Ces progrès devraient être mesurés par divers moyens, et

¹ Watkins K, Sridhar D. Road traffic injuries: the hidden development crisis. A policy briefing for the First Global Ministerial Conference on Road Safety, Moscow, 19-20 November 2009, pouvant être consulté sur : <http://www.fiafoundation.org/publications/Documents/road-traffic-injuries-kevin-watkins.pdf>.

notamment l'utilisation des données fournies par les rapports de situation ultérieurs et un examen à mi-parcours.

16. L'OMS tiendra lieu de secrétariat de coordination pour la Décennie d'action afin de faire progresser la mise en œuvre du plan d'action et de renforcer son rôle de coordonnateur des activités du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. À ce titre, outre l'élaboration du plan d'action, l'OMS a déjà contribué à la création et à la mise en place du logo de la Décennie, accueilli des réunions de planification, répondu aux demandes des médias et autres demandes à son sujet, et apporté un soutien à la planification d'événements de lancement aux niveaux local, national et international. La Décennie débutera officiellement le 11 mai 2011.

17. Le plan d'action a été finalisé à la fin de 2010 et peut être consulté sur le site Web du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.¹

MESURES À PRENDRE PAR LE CONSEIL EXÉCUTIF

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

= = =

¹ http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/index.html.