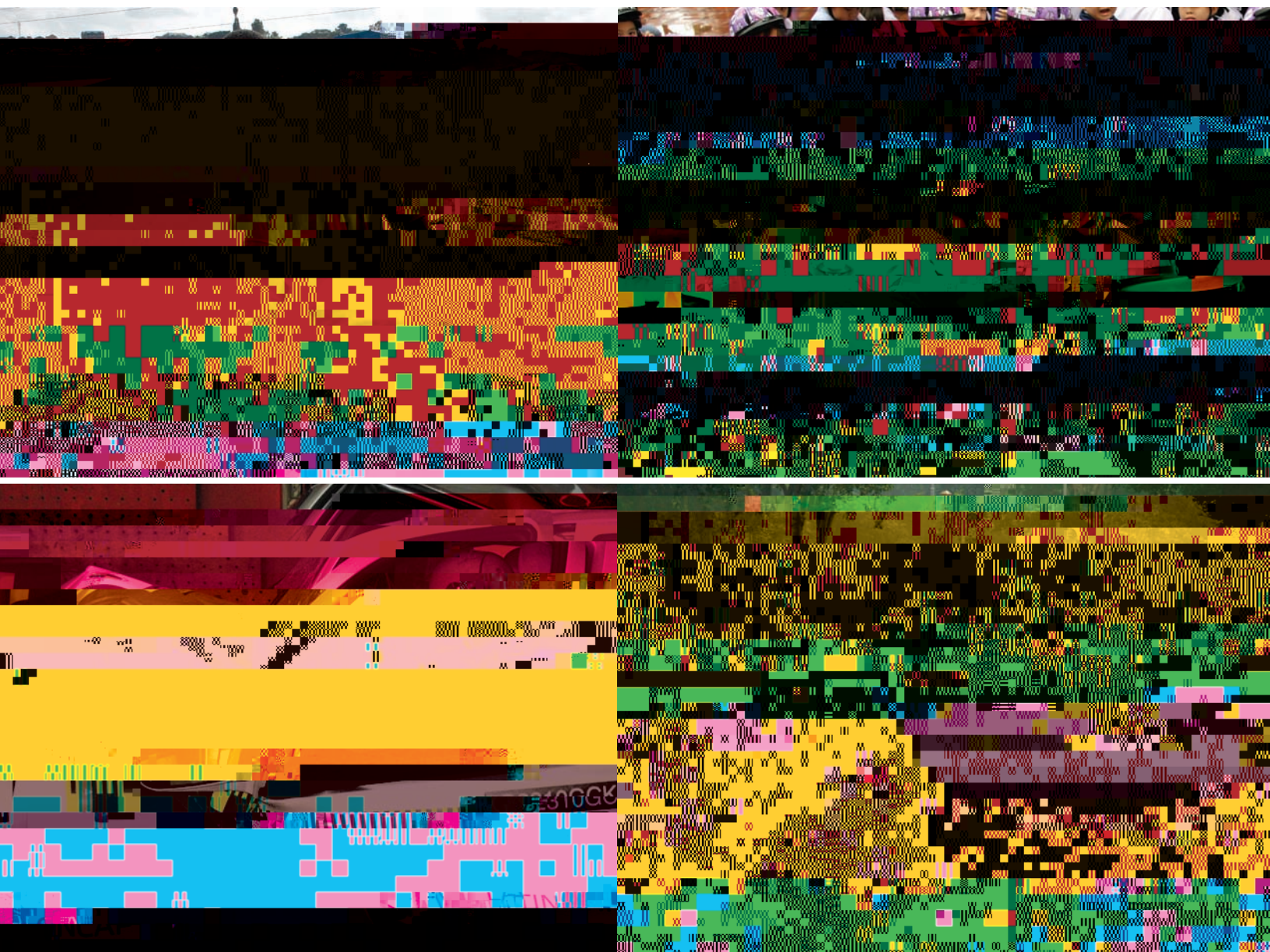


P

pour la Décennie d'annulation de la dette 2020-2030



1. But de ce document

L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté en mars 2010 la résolution A/RES/64/255¹, par laquelle elle proclame 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.

Cette résolution invite l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d'autres parties prenantes, à établir un plan mondial pour la Décennie en vue d'orienter les mesures à prendre afin d'atteindre les objectifs fixés. Elle invite également l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies à coordonner, dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de s

Les activités menées dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité

véhicules plus sûrs, à réduire le risque d'accident impliquant des véhicules transportant des marchandises ou des matières dangereuses et à veiller à ce que seuls les véhicules bien entretenus et les conducteurs compétents soient autorisés à circuler. Les accords sur les infrastructures de transport élaborés sous les auspices des commissions régionales des Nations Unies ont offert au monde des réseaux de transport routier cohérents et plus sûrs.

2.3 Un nouvel élan en faveur de la sécurité routière

Il est de plus en plus admis que la crise actuelle de la sécurité routière a des effets dévastateurs sur la société et l'économie, q

est assurée par l'Organisation mondiale de la Santé et la vice-présidence

de l'Organisation des Nations Unies encourageait les États Membres à appuyer les efforts en vue d'instituer une décennie d'action, qui permettrait d'entreprendre des activités à long terme et coordonnées en faveur de la sécurité routière aux niveaux national et local.

Les principaux partenaires de la sécurité routière dans le monde conviennent que le moment est propice pour investir plus vite en faveur de la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire et pour élaborer des stratégies et des programmes durables en faveur de la sécurité routière, qui clarifient d'un jour nouveau le lien entre les routes et les gens, favorisent le recours aux transports publics et modifient également les méthodes de mesure des progrès accomplis dans les politiques de transport. Les principaux facteurs de risque, et les mesures efficaces pour les combattre, sont connus. Des dispositifs de collaboration sont en place pour réunir les principaux acteurs internationaux, les bailleurs de fonds et la société civile, et il existe un mécanisme de financement permettant d'investir et d'agir plus vite. Les ressources et la volonté politique, qui sont essentiels, restent insuffisantes.

Cette Décennie pourrait être l'occasion de favoriser l'engagement politique et financier, tant au niveau mondial qu'au niveau national et pourrait inciter les donateurs à intégrer la sécurité routière dans leurs programmes d'assistance. Au cours de la Décennie, les pays à revenu faible ou intermédiaire pourraient adopter plus vite que prévu des programmes de sécurité routière d'un bon rapport coût/efficacité alors que les pays à revenu élevé pourraient progresser dans l'amélioration de la sécurité routière et partager leurs expériences et leurs connaissances.

En mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution A/RES/64/255, par laquelle elle proclame la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière en vue de stabiliser puis de réduire le nombre

pe vu de ces imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. La résolution invite les États Membres à mener des activités en faveur de la sécurité routière, notamment dans les domaines de la gestion de la sécurité routière, de l'infrastructure routière, de la sécurité des véhicules, du comportement des

traumatismes. Selon cette approche, le système de transport routier doit absolument être conçu en tenant compte des limites humaines – ce que le corps humain peut supporter en termes d'énergie cinétique. Ainsi, l'environnement routier et les véhicules doivent être harmonisés en conséquence. Les usagers de la route, les véhicules, ainsi que le réseau et l'environnement routiers sont envisagés de manière intégrée, dans le cadre d'un large éventail d'interventions, l'accent étant davantage mis sur la gestion de la vitesse et la conception des routes que dans les approches traditionnelles de la sécurité routière.

Cette approche suppose de transférer une grande partie de la responsabilité des usagers de la route aux concepteurs du système de transport (administrateurs, industrie automobile, police, classe politique et organes législatifs principalement). Cependant, la sécurité routière incombe également à beaucoup d'autres acteurs, tels que les services de santé, le système judiciaire, les établissements scolaires et les organisations non gouvernementales. Les usagers de la route, quant à eux, sont tenus de respecter les lois et les règlements.

Le Plan pour la Décennie reconnaît également l'importance d'une adhésion aux niveaux national et local et de la participation de plusieurs secteurs et organismes. Les activités visant à atteindre les buts fixés pour cette Décennie doivent être mises en œuvre au niveau le plus approprié et il faut encourager la participation de plusieurs secteurs (transports, santé, police, justice, urbanisme, etc.). Les organisations non gouvernementales, la société civile et le secteur privé devraient prendre part à la mise au point et au déroulement d'activités nationales et internationales en vue d'atteindre les buts fixés pour la Décennie.

À cet égard, il est essentiel de disposer d'une législation sur la sécurité routière, qui doit être autant que possible harmonisée entre les pays. Les principaux accords et conventions internationaux des Nations Unies dans ce domaine doivent donc servir de base à l'élaboration d'une législation mondiale sur la

- en renforçant les capacités aux niveaux national, régional et international en faveur de la sécurité routière.

Volet 2 : Sécurité des routes et mobilité

Améliorer la sécurité et les mesures de protection sur les réseaux routiers pour l'ensemble des usagers, notamment les plus vulnérables (p. ex. piétons, cyclistes et motocyclistes). Il faudra, pour y parvenir, mettre en œuvre plusieurs accords sur les infrastructures routières, dans le cadre des Nations Unies, évaluer les infrastructures routières et planifier, concevoir, construire et exploiter les routes en étant tout plus attentif à la sécurité.

Activité 1 : Amener les autorités chargées des routes, les ingénieurs et les urbanistes à prendre en main la sécurité routière et à en être responsables :

- en encourageant les gouvernements et les autorités chargées des routes à éliminer les routes à haut risque d'ici 2020 ;
- en encourageant et les autorités chargées des routes à consacrer au moins 10 % des budgets destinés aux routes à des programmes visant à améliorer la sécurité des infrastructures ;
- en confiant aux autorités chargées des routes la responsabilité et le rôle d'assurer la sécurité sur leurs réseaux, par le biais de mesures rentables, et de rendre compte chaque année de la situation en matière de sécurité, des tendances et des mesures correctives prises.

- recenser les endroits ou les portions de route représentant un danger, où les accidents sont trop nombreux ou trop graves, et prendre des mesures correctives en conséquence ;
- procéder à des évaluations de la sécurité des infrastructures routières existantes et prendre des mesures d'ingénierie dont l'efficacité est prouvée pour améliorer la sécurité ;
- prendre l'initiative en ce qui concerne la gestion de la vitesse et une conception et une gestion du réseau routier tenant compte de la vitesse ;
- veiller à la sécurité dans les zones de travaux.

Activité 4 : Promouvoir le développement d'une nouvelle infrastructure sûre qui tienne compte aux besoins de mobilité et d'accès de tous les usagers en encourageant les autorités concernées à :

- prendre en considération tous les modes de transport au moment de la construction de nouvelles infrastructures ;
- fixer des niveaux minimum de sécurité pour les nouveaux projets et les nouveaux investissements routiers afin que les besoins de sécurité de tous les usagers soient pris en compte dans les spécifications ;
- utiliser les résultats des évaluations d'impact sur la sécurité routière et d'audits de la sécurité lors de la planification, de la conception, de la construction, de la gestion et de la maintenance de nouvelles infrastructures routières, et veiller à ce que les recommandations issues des audits soient dûment appliquées.

Activité 5

Volet 3 : Sécurité des véhicules

Soutenir l'application universelle de meilleures technologies en matière de sécurité active et passive des véhicules grâce à une harmonisation des normes internationales pertinentes conjuguée à des programmes d'information du consommateur et à des incitations à accélérer l'intégration de nouvelles technologies.

Activité 1 : Encourager les États Membres à appliquer et à promulguer les normes de sécurité pour les véhicules à moteur définies par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

Activité 2 : Encourager l'application dans toutes les régions

des règles fondées sur des bases factuelles pour faire baisser le nombre d'accidents et de traumatismes liés à la vitesse.

Activité 3 : Établir et faire respecter une législation sur la conduite en état d'ébriété et établir des normes et des règles fondées sur des bases factuelles pour faire baisser le nombre d'accidents et de traumatismes liés à l'alcool.

Activité 4 : Établir et faire respecter une législation ainsi que des normes et des règles fondées sur des bases factuelles concernant le port du casque pour motocyclistes afin de faire baisser le nombre de traumatismes crâniens.

Activité 5 : Établir et faire respecter une législation ainsi que des normes et des règles fondées sur des bases factuelles concernant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants afin de faire baisser le nombre de traumatismes dus à des collisions.

Activité 6 : Établir et faire respecter une législation ainsi que des normes et des règles relatives au transport, à la santé au travail et à la sécurité pour l'exploitation sûre des véhicules utilisés pour le fret commercial et le transport, des véhicules de transport public de passagers et d'autres véhicules publics et privés, afin de faire baisser le nombre de traumatismes dus à des collisions.

Activité 7 : Mener des recherches afin de mettre au point et de promouvoir des politiques et des pratiques globales pour faire baisser le nombre d'accidents de la route liés à une activité professionnelle, dans le secteur public, dans le secteur privé et dans le secteur informel, en s'appuyant sur des normes internationalement reconnues concernant les systèmes de gestion de la sécurité routière et la santé et la sécurité au travail.

Activité 8 : Promouvoir l'instauration d'une obligation c, ci.590251(u)0.590251(r)-4.630(e)0.590251(t)-5.1500

psychologiques.

Activité 4 : Favoriser la mise en place de régimes d'assurance adaptés pour les usagers de la route afin de financer les services de rééducation pour les victimes d'accident :

- en instaurant l'assurance au tiers obligatoire ; et
- en instaurant une assurance mutuellement reconnue au niveau international (p. ex. système de la carte verte).

Activité 5 T7j 12.7.278]TJ -296.728 -12215007(u)0.590251(e)0.5t8(x)6 4916 371(x)6 6(x)6f 5re f q 8.333333

4.2.2 Activités internationales

Une coordination internationale globale est nécessaire pour guider les nations du monde entier vers l'atteinte d'objectifs communs. Une coordination formalisée

d'autres initiatives de la société civile conformes aux buts et aux objectifs de la Décennie ; et

-

redoubler d'efforts afin que ce financement soit suffisant et disponible en temps voulu.

5. Suivi et évaluation de la Décennie d'action pour la sécurité routière

Le suivi des progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs de la Décennie sera assuré par :

- un suivi des indicateurs ;
- un suivi des grandes étapes ;
- une évaluation à moyen terme et une évaluation finale.

INDICATEURS

On trouvera ci-après quelques propositions d'indicateurs mesurables au niveau mondial pour suivre le processus et les résultats.

Indicateurs : Volet 1

ESSENTIELS

- Nombre de pays qui ont adhéré aux accords et aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière.
-

FACULTATIFS

- Nombre de pays ayant alloué des fonds pour mettre en œuvre leur stratégie de sécurité routière ;
- Nombre de pays qui ont progressé dans la réalisation des objectifs qu'ils ont définis.

Indicateurs : Volet 2

ESSENTIELS

- Nombre de pays où les autorités chargées des routes ont pour responsabilité d'améliorer la sécurité des réseaux routiers.
- Nombre de pays allouant une somme définie à des programmes de sécurité des infrastructures routières.
- Nombre de pays ayant pour but d'éliminer les routes à haut risque d'ici 2020.
- Nombre de pays ayant adopté des politiques en faveur d'une mobilité durable en ville.
- Nombre de pays dotés d'unités spécialisées dans la sécurité des infrastructures routières et qui contrôlent la sécurité du réseau routier.
- Nombre de pays disposant de politiques et de pratiques pour effectuer systématiquement des audits de sécurité et/ou des évaluations de l'impact sur la sécurité.
- Nombre de pays qui ont adhéré aux accords régionaux sur les infrastructures routières élaborés sous les auspices des commissions régionales des Nations Unies et/ou qui les ont pleinement mis en œuvre.
- Nombre de nouveaux instruments régionaux sur les infrastructures routières mis au point (et nombre de pays qui y adhèrent)

FACULTATIFS

- Nombre de pays tenant compte des besoins de sécurité lors de la planification de l'aménagement du territoire et des transports.
- Nombre de pays percevant effectivement un contrôle de l'accès à la propriété et

- conducteurs.
 - Nombre de pays disposant d'un numéro d'urgence national unique.
 - Nombre de pays où il existe des centres de signalement pour la prise en charge des traumatismes.
- FACULTATIF**
- Nombre de pays où le personnel assurant les soins d'urgence est tenu de suivre une formation à la traumatologie.

- Indicateurs : Activités internationales**
- ESSENTIELS**
- Nombre d'accidents mortels, comme indicateur composite pour l'ensemble des activités.
 - Financement consacré à la sécurité routière apporté par des donateurs internationaux (y compris des organismes de développement et donateurs, des fondations, le secteur privé et d'autres donateurs).
 - Montant du financement mis à disposition aux niveaux régional et sous-régional en faveur de la sécurité routière.
 - Nombre d'organisations et d'institutions régionales ou sous-régionales qui fixent des cibles pour la réduction du nombre de décès sur les routes d'ici 2020.

La Décennie sera marquée par plusieurs événements mondiaux. La Décennie – et la mise en œuvre du Plan – seront évaluées à intervalles réguliers par l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales des Nations Unies dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Les données de départ seront obtenues par le biais d'enquêtes nationales menées en vue du deuxième *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, dont la publication est prévue en 2012 et d'autres statistiques régionales et sous-régionales. Un troisième rapport sera publié en 2014 et, si le financement le permet, d'autres rapports de situation suivront. L'évaluation portera sur des indicateurs de résultat et de processus. Le rapport de situation et les autres outils de suivi utilisés aux niveaux national, régional et mondial serviront de base aux débats lors des réunions régionales et mondiales qui seront organisées pour l'examen à moyen terme et l'examen final. Au niveau national, chaque pays mettra en place son propre système de suivi.

On espère que les pays établiront et publieront des rapports nationaux et organiseront des réunions pour faire le point des progrès accomplis et adapter les plans.

