



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/1999/21
15 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité
de la circulation
(Trente-troisième session,
28 septembre - 1er octobre 1999,
point 9 de l'ordre du jour)

**EXAMEN DES MANIÈRES POSSIBLES D'ENVISAGER LES TRAVAUX RELATIFS
À UNE STRATÉGIE À LONG TERME DE L'ONU CONCERNANT
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Transmis par le secrétariat du Partenariat mondial
pour la sécurité routière (GRSP) de la Banque mondiale

Note : À la trente-deuxième session du Groupe de travail, un représentant de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFRC) a informé le Groupe de travail au sujet du Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP), nouvelle initiative de la Banque mondiale lancée le 1er février 1999. Le secrétariat du GRSP se trouve au siège de l'IFRC à Genève.

Le Groupe de travail a invité le secrétariat du GRSP à présenter une communication sur le GRSP qui pourrait être examinée par le Groupe de travail à sa trente-troisième session.

Les informations communiquées par le GRSP sont reproduites ci-après.

* * *

PARTENARIAT MONDIAL POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

"La sécurité routière est un problème qui revêt des dimensions humaines énormes, c'est un problème qui a des dimensions économiques, c'est un problème qui a des dimensions sociales et c'est aussi un problème d'équité. La sécurité routière est un problème qui touche énormément les pauvres."

James D. Wolfensohn
Président du Groupe de la Banque mondiale

Le **Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP)** est une association officieuse composée d'organisations du secteur privé, de la société civile, de gouvernements et de développement bi/multilatéral, qui ont en commun la conviction qu'il est possible d'améliorer la situation de la sécurité routière dans le monde et en particulier dans les pays en développement, en agissant dans le cadre d'un partenariat.

LA MISSION DU GRSP

Réduire le nombre de morts, de blessés, de cas d'incapacité ainsi que les coûts sociaux associés aux accidents de la route grâce à des associations qui encouragent une collaboration et une coordination des activités relatives à la sécurité routière entre les partenaires du GRSP, dans l'intérêt des plus vulnérables.

ÉTENDUE DU PROBLÈME DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1 171 000 personnes tuées ¹

**10 millions de personnes blessées, dont un grand nombre
frappées d'incapacité à long terme**

Des pertes de 1 à 3 % du PNB (500 milliards de dollars É.-U.)

Ces statistiques alarmantes sont le résultat global **annuel** du problème mondial des accidents de la route : un problème supporté dans des proportions anormales par les pays en développement.

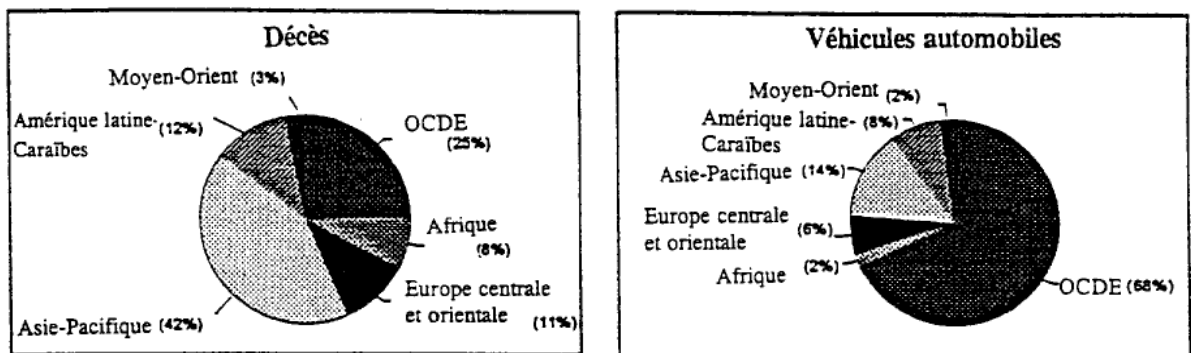
Dans les pays développés, la situation s'est stabilisée ou améliorée depuis 30 ans, les déplacements étant rendus de plus en plus sûrs par l'effet combiné de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, de l'éducation et de la formation, de la sécurité accrue des véhicules, de l'utilisation de la ceinture de sécurité, et tout cela malgré une augmentation du nombre de véhicules en circulation.

¹World Health Report 1999: Making a Difference. Genève, Organisation mondiale de la santé, 1999, tableau 2, p. 102, et tableau 4, p. 110. Des estimations antérieures de 700 000 décès par an ont été révisées à la lumière de cette dernière étude. On manque encore de données définitives qui pourraient faire apparaître des nombres encore plus élevés de décès, de blessés et de cas d'incapacité. Le GRSP est en train de commander une étude pour confirmer ou réconcilier différentes estimations et tenir compte des sous-déclarations.

Mais dans les pays en développement, la sécurité routière est en train de se détériorer rapidement. La situation est encore aggravée par une croissance rapide du parc automobile et le manque chronique d'investissements dans la sécurité, des investissements qui pourraient sauver des vies, accroître la productivité et contribuer au développement économique dans son ensemble. Le problème toujours plus crucial de la sécurité routière est une catastrophe sur les plans social, sanitaire et économique pour les pays en développement et les pays en transition.

Une sensibilisation accrue

Comme les figures 1 et 2 le montrent de façon dramatique, la grande majorité (75 %) des décès dans des accidents de la route se produit dans des pays en développement alors que ces pays ne représentent que 32 % du parc de véhicules.



Dans la seule région **Asie/Pacifique**, plus de 2 millions de personnes sont mortes et près de 17 millions ont été blessées ou frappées d'incapacité à la suite d'accidents de la route au cours des 10 dernières années.

Dans la région de l'**Amérique latine et des Caraïbes**, il ressort d'études récentes qu'**un million** de personnes environ sont mortes et **10 millions** environ ont été blessées ou frappées d'incapacité des suites d'accidents de la route ces 10 dernières années.

En Europe centrale et orientale, au Moyen-Orient, en Afrique et dans d'autres régions du monde en développement, les chiffres sont inférieurs mais on peut noter des tendances à la hausse similaires ainsi que des statistiques alarmantes.

UN PROBLÈME SANITAIRE

D'après le Rapport de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFCR) de 1998 sur les catastrophes dans le monde, les accidents de la route comptent parmi les catastrophes sanitaires majeures et (croissantes) qui touchent le monde en développement et la Croix-Rouge/le Croissant-Rouge lance un appel en faveur de l'adoption

de mesures dans ce domaine. Les accidents de la route sont "une catastrophe mondiale d'une gravité croissante qui détruit des vies et des moyens de subsistance, entrave le développement et laisse des millions de personnes dans un état de vulnérabilité accrue" ².

Selon les études de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), parmi les individus de 3 à 35 ans, dans le monde entier, les accidents de la route représentent déjà la principale cause de décès et d'incapacité par rapport aux autres accidents et maladies.

Dans les études récentes sur le Global Burden of Disease (la charge globale de la maladie) entreprises par l'Université d'Harvard pour l'OMS et la Banque mondiale, il est dit que, parmi les adultes de 15 à 44 ans vivant dans le monde, les accidents de la route constituaient la cause principale de décès pour les hommes et la cinquième cause de décès pour les femmes ³. Cette étude prévoit d'autre part que d'ici 2020, les accidents de la route constitueront la troisième charge sanitaire mondiale immédiatement après les maladies cardiaques et les dépressions graves ⁴.

UN PROBLÈME ÉCONOMIQUE

Au niveau national, les accidents de la route peuvent provoquer des pertes annuelles de 1 à 3 % du produit national brut (PNB). On a calculé que, dans certains pays en développement, le coût des accidents de la route était encore plus élevé (3,2 % du PNB en Thaïlande, par exemple). Le Groupe de la Banque mondiale a estimé que les accidents de la route coûtent désormais à l'économie mondiale environ **500 milliards de dollars É.-U. par an**. Le coût minimum absolu pour les pays en développement est d'environ 100 milliards de dollars É.U. par an. Ce montant est supérieur au total annuel de l'aide et des prêts au développement que ces pays reçoivent d'organisations bi- et multilatérales, ce qui ralentit par conséquent leur développement économique et social.

Si les tendances actuelles se poursuivent et que le nombre d'accidents de la route continue d'augmenter, en 2020, les ministères de la santé des pays en développement consacreront 25 % de leur budget annuel aux seules victimes d'accidents de la route.

²*World Disasters Report 1998*. Genève, Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, p. 20.

³*The Global Burden of Disease: A comprehensive assessment of mortality and disability from disease, injuries and risk factors in 1990 and projected to 2020*. Publié par Christopher J.L. Murray et Alan D. Lopez, Cambridge, The Harvard School of Public Health, pour le compte de l'Organisation mondiale de la santé et de la Banque mondiale, 1996, tableau 3.13, p. 182.

⁴*The Global Burden of Disease*, fig. 7.12, p. 375, tableaux 7.9 à 7.11, p. 375 à 381.

Des études ont aussi montré que le nombre d'années de travail perdues à la suite d'accidents de la route était supérieur à celui dû à d'autres causes de décès prématuré. Soixante-dix pour cent environ "d'années de vie perdues" à cause d'accidents de la route sont des années "de travail", d'où la perte des années les plus actives et les plus productives économiquement. Les victimes tendent à être des enfants ou de jeunes adultes de 30 à 40 ans ayant de jeunes familles. La perte du principal soutien de la famille peut être catastrophique sur les plans économique et social pour les familles et les collectivités, perpétuant ou même aggravant la misère.

LES PLUS VULNÉRABLES

Comme beaucoup de catastrophes, les accidents de la route touchent plus particulièrement certains groupes comme les pauvres et les jeunes et laissent dans leur sillage un grand nombre de victimes parmi les plus vulnérables. Les piétons, les cyclistes, motocyclistes et passagers de véhicules de transport en commun constituent les groupes de victimes d'accidents les plus importants dans les pays en développement. En axant sur eux les mesures prises, on pourra réduire au minimum le tribut de plus en plus important payé dans le monde en accidents mortels ainsi que ses répercussions sur les collectivités.

Les enfants

Les enfants constituent une proportion considérable des tués, blessés et des invalides dus à des accidents de la route dans les pays en développement. Il ressort des études les plus récentes ⁵ que les enfants de moins de 15 ans représentent environ 15 % du nombre total de décès, de blessures et d'incapacités dans les pays en développement, contre 6 % seulement des décès dans les pays développés. Ces chiffres se traduisent par un nombre approximatif de 163 000 enfants tués et plus d'un million et demi d'enfants blessés ou frappés d'incapacité chaque année. Ces estimations devront sans doute être revues à la hausse dans le contexte de projections faites par le Global Burden of Disease pour 2020. **La Communauté mondiale refusera-t-elle d'agir devant un nombre prévu de 280 000 enfants tués par an dans des accidents de la route en 2020 ?**

Des études complémentaires sont nécessaires pour définir les circonstances dans lesquelles les enfants sont impliqués dans des accidents de la route mais, d'après la liste ci-après, dans les pays en développement, de 20 à 30 % des piétons tués dans des accidents de la route sont des enfants. Cette proportion est particulièrement élevée dans les zones urbaines.

Les piétons

Les piétons victimes d'accidents de la route sont beaucoup plus nombreux dans les pays en développement. En Asie, en Afrique, aux Caraïbes et au Moyen-Orient, plus de 40 % des personnes tuées dans des accidents de la route sont des piétons contre 10 à 20 % seulement dans les pays de l'OCDE. Dans les zones urbaines des pays en développement, les piétons peuvent représenter jusqu'à 60 à 70 % des morts, des blessés et des invalides des suites d'accidents de la route. L'absence de cours de prévention routière, l'insuffisance des équipements pour piétons et le manque de préoccupations politiques à leur sujet sont à citer parmi les raisons de cette situation.

⁵C. Ghee, *et al.*, 1997 (non publié).

UN PROBLÈME CROISSANT : L'INTENSIFICATION DE LA MOTORISATION

Beaucoup de pays en développement ont déjà enregistré une augmentation de 16 ou 18 % du taux de croissance annuel de leur parc automobile (Chine 18 %, Inde 17 %, Malaisie 15 %, Viet Nam 18 %). Il en résulte un doublement des parcs de véhicules tous les cinq ans et un triplement tous les huit ans. La conséquence est non seulement une augmentation des embouteillages mais aussi des problèmes de sécurité plus graves pour ces pays.

Mais comme si les problèmes actuels n'étaient pas suffisants, les pays en développement doivent faire face à un problème croissant dans l'avenir. Les figures 2 et 3 montrent pourquoi ce problème doit d'urgence retenir l'attention.

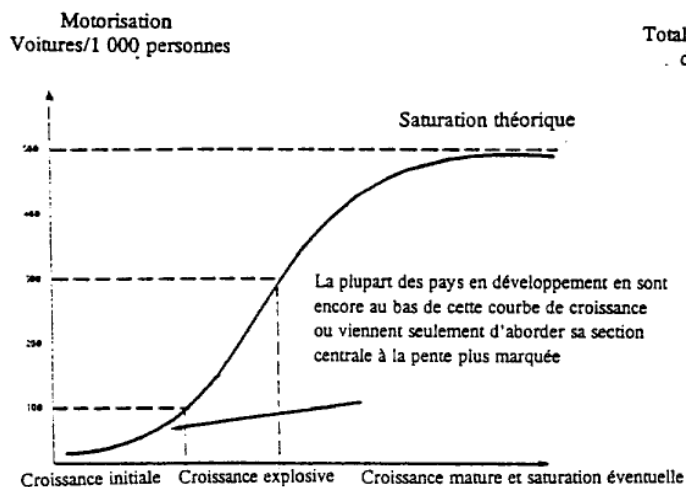


Figure 2

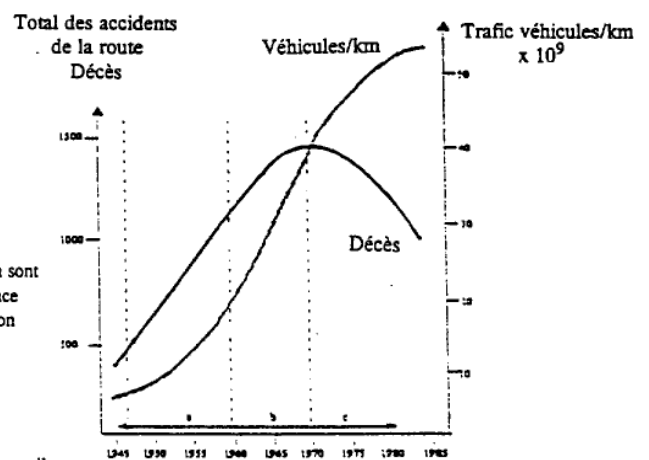


Figure 3

On voit sur la figure 2 que la plupart des pays en développement viennent à peine d'aborder la phase de forte croissance de la courbe qui représente la motorisation. Cette courbe en S est tirée de l'expérience des pays de l'OCDE dans lesquels l'automobile est le mode de transport privé le plus répandu. Les motocycles, en raison de leur moindre coût et de leur rendement, ont pris de l'importance en tant que mode de transport primaire dans la plupart des pays en développement. Par rapport aux voitures particulières, le risque de blessures graves ou de décès est plus élevé pour les motocyclistes impliqués dans des accidents de la route.

La figure 3 montre que dans les premières années de la motorisation, les décès par accident de la route ont tendance à suivre à peu près la croissance du nombre de véhicules et leur taux d'utilisation. Pour les pays parvenus à ce stade, les priorités tendent à être liées à l'évolution des réseaux routiers et aux liaisons entre les principaux centres d'activité économique. Les besoins en matière de sécurité routière ne retiennent guère l'attention. Avec l'augmentation brutale du nombre d'accidents de la route, la sensibilisation à la sécurité routière, l'importance qui lui est accordée et les mesures adoptées commencent à augmenter. Comme indiqué pour le pays

pris comme échantillon dans la figure 3, c'est ce qui s'est produit dans la plupart des pays de l'OCDE vers le début des années 70. Depuis lors, des efforts et des investissements considérables ont été consacrés au renforcement de la sécurité routière. Dans les décennies qui ont suivi, des réductions considérables ont été obtenues dans beaucoup de pays de l'OCDE et elles continuent en raison des investissements de la société et des engagements pris en matière de sécurité routière.

Il est important de noter que la plupart des pays en développement ont atteint depuis peu la phase "explosive" de la croissance de la motorisation (situation qui est accélérée par l'augmentation rapide des motocycles). Le nombre de décès, de blessures et de cas d'incapacité dus à des accidents de la route devrait augmenter considérablement, parallèlement à la croissance des parcs de véhicules. Pour les dix prochaines années seulement, 6 millions de personnes au moins seront tuées et plus de 60 millions seront blessées ou frappées d'incapacité à la suite de tels accidents dans les pays en développement **si des mesures urgentes ne sont pas prises.**

APPEL À L'ACTION

En tirant parti de l'expérience des pays développés, les pays en développement peuvent commencer à mettre en oeuvre des stratégies efficaces pour éviter les millions de décès, de blessés et de cas d'incapacité qui surviendront autrement au cours des prochaines décennies. La sécurité routière est un investissement dans la vie, la santé et le développement économique.

Le **Partenariat global pour la sécurité routière** a pour objectif d'aider les pays en développement et en transition à promouvoir la sécurité routière grâce à des activités de collaboration et de coordination avec des partenaires du secteur privé, de la société civile, du gouvernement et des organismes de développement bi- et multilatéral.

Plus de 70 organisations se sont réunies à la Banque mondiale en février 1999 pour définir les moyens qui leur permettraient de travailler ensemble pour améliorer la sécurité routière dans le monde. Le résultat de cette réunion est une coalition globale connue sous le nom de Partenariat global pour la sécurité routière (GRSP) ⁶ dont les membres reconnaissent

⁶Le **Partenariat global pour la sécurité routière** fonctionne dans le cadre du programme intitulé **Business Partners for Development** (BPD) mis en place par le Groupe de la Banque mondiale avec la participation active de partenaires du secteur privé, de la société civile, du gouvernement et d'organisations internationales bi- et multilatérales, et avec le Groupe de la Banque mondiale en tant que partenaire à égalité. Le BPD est organisé selon quatre secteurs principaux : les industries liées aux ressources naturelles, l'eau et l'assainissement, la promotion de la jeunesse et la sécurité routière. Il s'agit d'un réseau mondial officieux qui a pour but d'évaluer les bonnes pratiques et de produire des preuves solides d'impact positif des partenariats, tant du point de vue du développement que des avantages commerciaux. Le BPD entend démontrer que ces partenariats pour le développement représentent des situations des plus favorables pour les entreprises, les collectivités et le gouvernement, peuvent être plus largement utilisés dans le monde entier et être développés aux niveaux national et régional.

la gravité et l'intensification du problème auquel la communauté mondiale se trouve confrontée et s'engagent à prendre des mesures.

Le décor est posé pour un effort global coordonné dans le but d'améliorer les conditions de sécurité routière dans le monde. Un projet de Stratégie et de Plan d'action globaux pour la sécurité routière a été mis au point avec l'aide de 55 spécialistes réputés de la sécurité du monde entier ⁷.

CONSTITUTION DU PARTENARIAT GLOBAL POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le GRSP se compose d'un **Groupe consultatif** (*les Partenaires*), d'un **Comité directeur** désigné par le Groupe consultatif (un Comité directeur intérimaire composé de membres du secteur privé, du secteur public et de la société civile sera constitué par le Groupe de la Banque mondiale) et d'un **secrétariat** composé d'éléments de caractère administratif, fiscal, ayant trait aux médias, à la promotion, à la mobilisation et à la technique.

Le Groupe consultatif

Le **Groupe consultatif du GRSP** comprend l'ensemble des membres du Partenariat global pour la sécurité routière qui se réunira au moins une fois l'an pour définir les orientations générales du GRSP et dont les membres seront censés participer aux activités et aux projets du GRSP à la poursuite de l'objectif de ce dernier.

À ce jour, plus de 70 organisations ont participé activement à l'établissement du GRSP. Pour beaucoup d'autres encore la sécurité routière est directement liée aux valeurs commerciales essentielles. **Nous invitons toutes les parties intéressées, qu'elles fassent partie du secteur privé, d'un gouvernement ou d'organisations communautaires, de tous les secteurs d'activité, de toutes les régions, à devenir membres du GRSP et à contribuer à l'amélioration des conditions de sécurité routière dans le monde entier. Tous les membres du GRSP sont censés fournir des ressources à titre de contributions, qu'elles soient de caractère financier, humain, liées aux réseaux, à la diffusion, à la spécialisation, etc.**

La composition du GRSP sera déterminée par son Comité directeur en fonction des critères suivants :

Critères de participation au GRSP

- Être engagé sur le plan de l'organisation au niveau de responsabilité le plus élevé;
- Être reconnue en tant qu'organisation/société "socialement responsable";

⁷Le projet de Stratégie et de Plan d'action global pour la sécurité routière peuvent être obtenus auprès du secrétariat du GRSP et sont actuellement en cours de mise à jour à la suite d'une période de consultation avec les parties intéressées.

- Être prêt à assumer des rôles multiples d'organisation/de société dans les activités du GRSP, le cas échéant (exploitation, marketing, publicité, relations publiques, ressources humaines, philanthropie, etc.);
- S'engager à respecter les objectifs du GRSP et être prêt à participer à ses activités;
- Être disposé à mettre des ressources institutionnelles et financières à la disposition du GRSP.

Le Comité directeur

Le Comité directeur du GRSP en est l'organe exécutif. Il a son origine dans le Groupe consultatif et, pour la première année, a été nommé de façon à refléter d'une manière générale la composition du GRSP. Dans les années futures, un comité directeur nommé sera avalisé par le Groupe consultatif lors de la réunion annuelle du GRSP.

Le secrétariat

Le secrétariat du GRSP s'acquittera pour le compte du Comité directeur de l'exploitation et de l'administration générales du GRSP y compris les activités administratives, fiscales, ayant trait aux médias/à la mobilisation et à la technique. Il est nécessaire pour coordonner les activités du GRSP, de fournir des conseils techniques et en matière de partenariat et de constituer son centre de communications. Il sera assisté selon les besoins par des consultants et des groupes de travail technique.

Le secrétariat est actuellement situé auprès de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ⁸.

L'appui technique du GRSP

Un appui technique est nécessaire pour les projets de premier plan approuvés par le GRSP comme pour les dépenses d'exploitation centrales d'un secrétariat réduit et des activités du GRSP. La Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge administre le Fonds d'affectation spéciale du GRSP à son siège de Genève.

AVANTAGES COMPARATIFS DU GRSP

*Le GRSP a pour but de faciliter, soutenir, promouvoir les activités des partenaires du GRSP dans le domaine de la sécurité routière qui contribuent à son objectif d'amélioration de la sécurité grâce à des **projets de premier plan**.*

Les activités qui s'inscrivent dans les projets de premier plan pourront varier mais le GRSP entreprendra les projets qui bénéficient des synergies libérées à travers des associations dans lesquelles on recherche

⁸Voir dans l'annexe deux des informations sur les contacts.

la coopération et la collaboration du secteur privé, de la société civile et du gouvernement. Ces projets du GRSP serviront de base pour "apprendre ce qui fonctionne", pour un développement systématique de bonnes pratiques en "faisant" de la sécurité routière en association, et un développement des capacités locales.

Objectif des projets de premier plan

Les projets du GRSP devraient être novateurs dans leur conception de la sécurité et dans leurs dimensions associatives. Ils devraient constituer des exemples remarquables, efficaces, ayant de bonne chance de réussite, influents (pouvant être reproduits, au besoin à une échelle différente, contribuant à la base de connaissances sur la sécurité routière). Le GRSP n'accorde pas de subventions mais fait office de levier pour trouver des sources de financement et des partenaires potentiels dans les trois secteurs (entreprise, société civile, gouvernement). Ces projets doivent s'inscrire dans le cadre de la stratégie et du Plan d'action du GRSP et contribuer à ses objectifs.

Secteurs devant retenir l'attention

Le renforcement de la sécurité nécessitant une approche multidisciplinaire, des activités doivent être entreprises dans tous les secteurs qui touchent à la sécurité routière et qu'il est possible de regrouper logiquement en six thèmes principaux. Dans tous ces thèmes, il convient d'envisager le meilleur moyen de faire participer et d'encourager les principaux acteurs qui pourraient participer à l'association.

a) Environnement routier

- Systèmes de données sur les accidents
- Techniques de la circulation routière pour la prévention des accidents
- Techniques de la circulation routière pour la réduction des accidents

b) Comportement de l'utilisateur de la route

- Des cours de prévention routière pour les enfants
- Application des lois sur la circulation
- Publicité pour la sécurité routière
- Formation et mise à l'épreuve des conducteurs

c) Sécurité des véhicules

- Conception des véhicules
- Contrôle des véhicules
- Assurance automobile
- Sécurité des motocycles

d) Besoins particuliers des pays en développement

- Sécurité des piétons et des véhicules non motorisés
- Conduite sous l'effet de l'alcool/de la drogue
- Limitations de vitesse

e) **Gestion et orchestration de la sécurité**

- Financer les activités de sécurité routière
- Susciter un engagement politique
- Coordonner la sécurité routière
- Étudier la sécurité de la circulation

f) **Éducation et promotion sanitaire**

- Mobiliser le corps médical
- Intégrer la sécurité routière à l'éducation sanitaire
- Activités sanitaires en faveur de la sécurité routière
- Intervention et secours d'urgence

Priorités

Les priorités pour traiter les problèmes de sécurité globale varieront en fonction des progrès réalisés dans la manière d'aborder les problèmes existants et à mesure que de nouvelles questions se poseront.

Pour définir les priorités, il est important de :

- Commencer par apporter les améliorations les plus urgentes;
- Aborder les problèmes où ils sont connus et où il existe des solutions efficaces;
- Mettre en place des institutions locales afin qu'elles puissent appliquer plus efficacement les programmes plus vastes d'amélioration de la sécurité routière en aval.

Activités initiales

- Sensibiliser à ce problème les principaux décideurs et les responsables;
- Donner une impulsion à l'action globale en faisant participer/en impliquant tous les principaux intéressés;
- Rassembler les bonnes pratiques/les capacités en matière de sécurité routière en vue d'un transfert éventuel dans les pays en développement;
- Renforcer les capacités/les connaissances spécialisées des principales personnalités et organisations de pays en développement et leur donner les moyens et le matériel nécessaires pour remédier au problème (par la formation, des directives, l'information et l'accès aux connaissances techniques);
- Mettre en oeuvre des projets de démonstration pilote et des projets de premier plan pour montrer la synergie et le potentiel d'occasions à saisir dans les collectivités, le secteur privé, les instances publiques, les associations internationales et les organismes en développement.

Groupes cibles

Dans les pays en développement, le plus grand nombre de décès et de blessures survient aux usagers de la route vulnérables et ces accidents impliquent souvent des véhicules utilitaires (camions, autobus et taxis) ou des moyens de déplacement bon marché comme la marche, les véhicules non motorisés (par exemple vélos et motocycles). Dans un premier temps, les efforts devraient donc bien entendu viser à renforcer les capacités institutionnelles, les connaissances et les techniques dans les pays en développement, mais aussi mettre l'accent sur la réduction de ce nombre de décès et de blessés en définissant des interventions appropriées et des programmes de sécurité visant :

- La sécurité des piétons;
- Les véhicules non motorisés (vélos, véhicules à traction animale/humaine);
- Les motocycles;
- Les accidents de véhicules utilitaires (autobus, camions et taxis);
- Les accidents dont les victimes sont des enfants.

PROPOSITION DE DÉCENNIE DES NATIONS UNIES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Organisation des Nations Unies a un rôle des plus importants à jouer dans la promotion du développement socio-économique des nations. La sécurité des transports fait partie des éléments de base d'un renforcement du développement. L'amélioration de la sécurité routière est un domaine dans lequel le système de l'ONU a un rôle positif particulier à jouer. En déclarant l'observation d'une Décennie de la sécurité routière, l'ONU peut prendre l'initiative en donnant le dynamisme nécessaire pour améliorer la sécurité routière dans le monde entier et en particulier dans les pays en développement. On trouvera dans l'annexe 1 un projet de texte d'une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur ce thème.

Annexe 1

Proposition de résolution - projet

Décennie internationale de la sécurité routière des Nations Unies

L'Assemblée générale,

Tenant compte du rôle critique et positif joué par les transports dans le développement économique,

Reconnaissant le nombre croissant de personnes tuées et blessées dans des accidents de la route, dans le monde entier,

Reconnaissant la nécessité de traiter la sécurité routière comme un problème de santé publique prenant rapidement de l'importance,

Reconnaissant la charge sociale et économique que les décès et les blessures dans des accidents de la route constitue pour les sociétés, notamment dans les pays en développement,

Notant que le coût des accidents de la route dépasse le total de l'aide et des prêts au développement reçus par ces pays,

Reconnaissant que les pertes humaines dues à des accidents de la route ont atteint les proportions d'une épidémie et qu'il sera impossible d'inverser cette tendance à moins d'adopter des mesures sérieuses,

Notant également que l'ensemble de la communauté internationale considère qu'un effort concerté doit être fait dans le monde entier pour aider les plus pauvres qui sont en général les usagers de la route les plus vulnérables,

Faisant suite aux efforts de la communauté internationale pour faire prendre conscience des problèmes de sécurité routière de façon à prévenir et à minimiser le nombre de décès et de blessés dus à des accidents de la route,

Proclame les années 2000 à 2009 Décennie de la sécurité routière;

Demande que l'observation de la Décennie de la sécurité routière soit une occasion particulière pour favoriser dans le monde entier des programmes sur la sécurité routière;

Invite les gouvernements, le système des Nations Unies, toutes les organisations non gouvernementales concernées et les autres membres de la société civile, le secteur privé, les institutions médicales et universitaires et les médias à mettre en lumière et faire mieux reconnaître le rôle que pourraient jouer des mesures efficaces dans le cadre des efforts visant à éliminer les accidents mortels et les blessures causés par des accidents de la circulation;

Invite le Secrétaire général à présenter à sa prochaine session un rapport contenant un projet de programme d'action pour l'observation effective de la Décennie, en consultation avec tous les acteurs concernés, y compris les organismes de l'ONU, dans le cadre d'un point intitulé "Première Décennie des Nations Unies pour la sécurité routière" et qu'en tant que telle, elle soit inscrite à l'ordre du jour provisoire de cette session.

Annexe 2

CONTACTS AVEC LE SECRÉTARIAT DU GRSP

Brett Bivans
Coordonnateur
Global Road Safety Partnership
c/o IFRC
Boîte postale 372
17, chemin des Crêts/Petit Saconnex
CH-1211 Genève 19 Suisse

Téléphone : (41 22) 730 4249
Télécopie : (41 22) 733 0395
Adresse électronique :
bivans@ifrc.org

Alan Ross
Directeur technique
Division des transports de la
Banque mondiale
1818 H Street, N.W.
Washington, DC 20433 USA
Téléphone : (1 202) 473 3943
Télécopie : (1 202) 522 3223
Adresse électronique :
aross@worldbank.org

Quand il n'est pas à Washington :
Téléphone/Télécopie :
(44 191) 276 7810 (Newcastle, UK)
Téléphone mobile :
(44 7801) 428 082
Télécopie mobile :
(44 7801) 820 066
