



Assemblée générale

Distr. générale
27 juin 2024

Soixante-dix-huitième session

Point 12 de l'ordre du jour

Amélioration de la sécurité routière dans le monde

Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 24 juin 2024

[sans renvoi à une grande commission (A/78/L.78)]

78/290. Amélioration de la sécurité routière dans le monde

L'Assemblée générale,

Rappelant ses résolutions [57/309](#) du 22 mai 2003, [58/9](#) du 5 novembre 2003, [58/289](#) du 14 avril 2004, [60/5](#) du 26 octobre 2005, [62/244](#) du 31 mars 2008, [64/255](#) du 2 mars 2010, [66/260](#) du 19 avril 2012, [68/269](#) du 10 avril 2014, [70/260](#) du 15 avril 2016, [72/271](#) du 12 avril 2018 et [74/299](#) du 31 août 2020 sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, et les recommandations qui y figurent,

Réaffirmant les dispositions de sa résolution [70/1](#) du 25 septembre 2015 intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », dans laquelle a été adoptée une série complète d'objectifs et de cibles ambitieux, universels, axés sur l'être humain et porteurs de changement, et réaffirmant qu'elle s'engage à œuvrer sans relâche pour que le Programme soit appliqué dans son intégralité d'ici à 2030 en faisant en sorte de ne laisser personne de côté, qu'elle considère que l'élimination de la pauvreté sous toutes ses formes et dans toutes ses dimensions, notamment l'extrême pauvreté, constitue le plus grand défi auquel l'humanité doit faire face et une condition indispensable au développement durable, et qu'elle est attachée à réaliser le développement durable dans ses trois dimensions – économique, sociale et environnementale – d'une manière équilibrée et intégrée en tirant parti de ce qui a été fait dans le cadre des objectifs du Millénaire pour le développement, dont elle s'efforcera d'achever la réalisation,

Réaffirmant également les dispositions de sa résolution [69/313](#) du 27 juillet 2015 sur le Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement, qui appuie et complète le Programme de développement durable à l'horizon 2030 dont il fait partie intégrante, qui contribue à replacer dans leur contexte les cibles concernant les moyens de mise en œuvre grâce à l'adoption de politiques et mesures concrètes, et qui réaffirme la volonté politique résolue de faire face aux problèmes de financement et de créer, à



tous les niveaux, un environnement propice au développement durable, dans un esprit de partenariat et de solidarité planétaires,

Rappelant le Nouveau Programme pour les villes adopté par la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III)¹, dans lequel, compte tenu du fait que la majorité des personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route le sont en milieu urbain, toute l'attention voulue est accordée à la sécurité routière et à l'accès à des moyens de transports publics et à des modes de transport non motorisés sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable,

Rappelant également le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, qui contient un ensemble de propositions et de stratégies que les gouvernements et d'autres parties prenantes pourront utiliser pour orienter les politiques et les mesures visant à améliorer la sécurité routière,

Réaffirmant son attachement à la déclaration politique issue de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde du 30 juin 2022², dans laquelle elle a déclaré que la sécurité routière est un problème majeur de santé publique et un défi urgent en matière de développement qui nécessite un engagement à tous les niveaux de gouvernement,

Rappelant sa résolution 78/148 intitulée « Renforcer les liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable », adoptée le 19 décembre 2023, par laquelle elle a proclamé la Décennie des Nations Unies pour le transport durable, qui commencera le 1^{er} janvier 2026,

Reconnaissant l'importance de la Déclaration de Moscou adoptée lors de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2009³, de la Déclaration de Brasilia adoptée lors de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2015 et de la Déclaration de Stockholm adoptée lors de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2020,

Réaffirmant qu'il importe de continuer d'œuvrer jusqu'en 2030 à la réalisation de toutes les cibles du Programme 2030 relatives à la sécurité routière, telles que les cibles 3.6 et 11.2, et mesurant l'importance qu'elles revêtent pour la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 3 et 11 et pour l'accélération des efforts visant à atteindre d'autres objectifs, notamment l'élimination de la pauvreté, l'égalité des genres, les changements climatiques, les emplois décents, l'innovation et les transports,

Prenant acte du cinquième *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, publié par l'Organisation mondiale de la Santé en décembre 2023, qui présente une évaluation des progrès réalisés par les États Membres au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020,

Notant que si, au niveau mondial, le nombre de décès a diminué de 5 pour cent entre 2010 et 2021, l'objectif global d'une réduction de 50 pour cent du nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route, tel qu'énoncé dans la cible 3.6 des objectifs de développement durable, n'a pas été atteint en 2020,

Consciente qu'en dépit de la lenteur des progrès réalisés entre 2010 et 2021, 35 États Membres sont parvenus à réduire de 30 pour cent à 49 pour cent le nombre de décès dus aux accidents de la route et 10 États Membres⁴ ont le mérite d'avoir

¹ Résolution 71/256, annexe.

² Résolution 76/294, annexe.

³ A/64/540, annexe.

⁴ Bélarus, Brunéi Darussalam, Danemark, Émirats arabes unis, Fédération de Russie, Japon, Lituanie, Norvège, Trinité-et-Tobago et Venezuela (République bolivarienne du).

atteint l'objectif d'une réduction de 50 pour cent des décès dus aux accidents de la route au cours de cette période,

Notant avec inquiétude qu'en dépit des éléments solides qui confirment l'efficacité de la législation, seuls 7 pays sont dotés d'une législation relative à la sécurité routière alignée sur les critères définissant les meilleures pratiques énoncés par l'Organisation mondiale de la Santé s'agissant des cinq principaux facteurs de risque (conduite en état d'ivresse, excès de vitesse, non-utilisation du casque de motocycle, non-utilisation de la ceinture de sécurité et non-utilisation de systèmes de retenue pour enfants) et que seuls 16 pays ont adhéré aux sept instruments juridiques principaux des Nations Unies relatifs à la sécurité routière,

Constatant l'énorme fardeau que les accidents de la route dans le monde continuent de faire peser sur la société en termes de souffrance humaine, avec près de 1,2 million de décès évitables et environ 50 millions de blessés chaque année, et les coûts pour les pays, qui représentent en moyenne 3 à 5 pour cent du produit intérieur brut, ce qui fait de la sécurité routière une urgence de santé publique et de développement,

Préoccupée par le fait que la sécurité routière reste gravement sous-financée par les fonds publics et les fonds privés et que, même si une majorité d'États Membres est dotée d'une stratégie nationale en matière de sécurité routière, la plupart de ces stratégies ne sont pas financées et ne sont pas mises en œuvre,

Tenant compte de la nature évolutive des transports et notant avec inquiétude les enjeux liés à ces changements, notamment le nombre croissant de décès parmi les conducteurs de deux et trois roues motorisés, de bicyclettes électriques et de dispositifs de micromobilité,

Tenant compte également des besoins liés au transport non motorisé, tout en constatant l'impact des accidents de la route sur les enfants et les jeunes et soulignant qu'il importe de prendre en compte les besoins de ceux-ci et les besoins des usagers de la route qui se trouvent dans des situations de vulnérabilité, notamment les personnes âgées et les personnes handicapées,

Tenant compte en outre des nouveaux enjeux en matière de sécurité et des exigences accrues qu'impose aux infrastructures de transport existantes la croissance des services de transport basés sur Internet, y compris les entreprises de covoiturage et les plateformes de livraison,

Consciente du rôle important que jouent les autorités nationales et locales dans la mise en œuvre de l'approche systémique de la sécurité routière en toute sécurité, notamment en matière d'aménagement du territoire et de contrôle de l'application de la réglementation,

Soulignant qu'il importe d'assurer la police routière et l'application du code de la route, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, où se produisent près de 90 pour cent des accidents de la route dans le monde, en renforçant les initiatives mondiales et régionales de coopération en matière de police routière, afin de tirer parti des capacités de la police des transports grâce à l'échange d'informations sur les activités de formation, de renforcement des capacités et d'application de la réglementation,

Soulignant également qu'il est nécessaire d'adopter des approches multisectorielles en y associant divers acteurs, y compris les entreprises et les industries, qui peuvent apporter une contribution importante à l'amélioration de la sécurité routière à l'échelle mondiale en gérant la sécurité routière tout au long de leur chaîne de valeur,

Félicitant l'Organisation mondiale de la Santé de jouer un rôle de premier plan en matière de prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation et de s'acquitter du mandat qu'elle lui a confié en assurant, en étroite collaboration avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, la coordination des questions de sécurité routière dans le système des Nations Unies,

Se félicitant des efforts faits par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, à qui la Commission économique pour l'Europe fournit des services de secrétariat, pour mobiliser efficacement un engagement continu de haut niveau en faveur de la sécurité routière en faisant connaître les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et en préconisant l'adhésion à ces instruments, en mettant en commun les bonnes pratiques, notamment en participant à des conférences mondiales et régionales, et en prônant l'augmentation des fonds alloués à la sécurité routière mondiale,

Saluant le travail des commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, qui ont multiplié les activités en faveur de la sécurité routière et les campagnes visant à renforcer l'engagement politique dans ce domaine et qui s'emploient à fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre des victimes d'accidents de la route, en particulier le travail de la Commission économique pour l'Europe, qui a élaboré des instruments juridiques mondiaux relatifs à la sécurité routière, y compris des conventions et des accords internationaux, des normes techniques, des résolutions et des recommandations sur les bonnes pratiques, et assuré les services relevant des 59 instruments juridiques mondiaux et régionaux qui forment le cadre juridique et technique communément accepté pour le développement du transport international routier, ferroviaire, fluvial et combiné,

Prenant note avec approbation des projets d'évaluation de la sécurité routière que la Commission économique pour l'Europe exécute en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, au titre du Compte de l'Organisation des Nations Unies pour le développement, ainsi qu'avec la Commission économique pour l'Afrique avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, et du travail fait par la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale pour donner la priorité à la sécurité routière et renforcer les capacités de certains pays en matière de gestion de la sécurité routière, et se félicitant de l'élaboration et de la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité routière à l'intention de divers types d'organisations, notamment des vastes travaux menés par l'Organisation internationale de normalisation pour définir les critères régissant ces systèmes,

Rappelant l'objectif d'étape à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 fixé à 2026 et l'échéance fixée pour atteindre l'objectif de 2030, à savoir une réduction de 50 pour cent du nombre de morts et de blessés,

1. *Exhorte* les États Membres et les acteurs concernés à accélérer et à intensifier les efforts déployés pour mettre en œuvre le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, en faisant de la sécurité routière une priorité politique et en veillant à ce qu'elle s'inscrive dans le cadre plus large du programme de développement durable ;

2. *Se félicite* de l'offre du Royaume du Maroc d'accueillir la quatrième Conférence ministérielle sur la sécurité routière, qui se tiendra du 18 au 20 février 2025 à Marrakech et permettra de faciliter la mise en place de mesures efficaces en matière de sécurité routière, de recenser les nouveaux défis qui pourraient se poser et les perspectives qui pourraient se présenter au cours des années à venir et de resserrer

les liens avec d'autres enjeux liés au développement pour assurer des retombées positives et une plus grande efficacité ;

3. *Encourage* les États Membres à mettre en place des mécanismes de coordination interministérielle, notamment entre les ministères de la santé, des transports, de l'éducation, des infrastructures, de l'intérieur et de l'environnement, afin de traiter les questions transversales qui ont une incidence sur tous les secteurs concernés par la sécurité routière ;

4. *Encourage également* les États Membres à prendre des mesures pour veiller à ce que des dispositifs de sécurité soient intégrés aux stades de la conception, de la fabrication, de l'utilisation, du fonctionnement et de l'entretien des véhicules motorisés et non motorisés, conformément aux normes et pratiques internationales, afin de réduire au minimum les effets négatifs du fonctionnement des véhicules sur la sécurité et l'environnement pour les usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes, et sur l'infrastructure ;

5. *Demande* aux États Membres de mettre en place une approche systémique de la sécurité grâce à des politiques qui favorisent une conception et des études techniques à l'appui d'infrastructures routières urbaines et rurales sûres ; de fixer des limitations de vitesse sûres et adéquates, assorties de mesures de gestion de la vitesse appropriées ; de faciliter le transport multimodal et les modes de déplacement actifs ; d'établir, dans la mesure du possible, une combinaison optimale de transports motorisés et non motorisés, en mettant particulièrement l'accent sur les transports publics, la marche et le vélo, y compris le vélo en libre-service, les infrastructures piétonnes et les passages à niveau sûrs, notamment dans les zones urbaines ;

6. *Invite* les États Membres et les parties prenantes à tirer parti de la Décennie des Nations Unies pour les transports durables récemment proclamée, qui débutera en 2026, pour faire de la sécurité routière une partie intégrante du programme de transport durable, en particulier au-delà de l'échéance actuelle de 2030 dont sont assortis les objectifs de développement durable ;

7. *Invite* les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'adopter une législation complète sur les principaux facteurs de risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité, du casque et des dispositifs de retenue pour enfants, la conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse, et à envisager d'appliquer des lois adéquates et efficaces s'appuyant sur des données factuelles ou scientifiques en ce qui concerne les autres facteurs de risque liés à la conduite distraite ou à la conduite avec facultés affaiblies ;

8. *Encourage* les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager de devenir parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et, au-delà de l'adhésion, à appliquer, à mettre en œuvre et à promouvoir les dispositions ou les règles de sécurité qui y sont énoncées ;

9. *Invite* les États Membres et les parties prenantes, en particulier la société civile, à collaborer avec les administrations et les autorités locales pour mettre en œuvre des interventions et des stratégies de prévention tenant compte du contexte et incluant des campagnes de sensibilisation massives sur la sécurité routière, les habitudes et les comportements sûrs, à l'intention de tous les acteurs de la route, qui répondent aux besoins et aux difficultés des communautés en matière de sécurité routière ;

10. *Encourage* les entreprises et les industries à suivre la question des effets – ou de la visibilité – de leurs activités sur la sécurité routière tout au long de leur chaîne de valeur et à en rendre compte ;

11. *Demande* aux organismes internationaux d'élaborer des lignes directrices pour les investissements à impact dans la sécurité routière afin de stimuler le financement à grande échelle en faveur de celle-ci, en particulier parmi les investisseurs privés et les donateurs ;

12. *Encourage* les États Membres et les parties prenantes à soutenir le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, pour lequel sera organisée une conférence d'annonce de contributions parallèlement à la quatrième Conférence ministérielle sur la sécurité routière, en 2025, et la reconstitution, le cas échéant, du Mécanisme mondial pour la sécurité routière mis en place par la Banque mondiale ;

13. *Reconnaît* qu'il importe de mettre en place un financement international adéquat, prévisible, durable et opportun, sans conditionnalités, afin de compléter les efforts faits par les pays pour mobiliser des ressources au niveau national, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, et encourage à appuyer les demandes de financement dans les pays en développement en tirant parti du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et d'autres mécanismes spécialisés, selon le cas, afin de promouvoir des infrastructures de transport routier sûres et d'accompagner l'application des mesures nécessaires pour atteindre les cibles mondiales volontaires de performance, notamment en soutenant la reconstitution volontaire de tous les fonds et mécanismes de sécurité routière du système des Nations Unies ;

14. *Encourage* la promotion des programmes et des initiatives de renforcement des capacités, de partage des connaissances, d'assistance technique et de transfert de technologies, à des conditions convenues d'un commun accord, dans le domaine de la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement, qui font face à des défis uniques, et, lorsque cela est possible, l'intégration de ces programmes et initiatives dans les programmes d'aide au développement durable dans le cadre de la coopération Nord-Sud et Sud-Sud et de la coopération triangulaire, ainsi que de la collaboration public-privé ;

15. *Se félicite* de l'initiative de l'Organisation mondiale de la Santé visant à créer un réseau mondial d'agences nationales de sécurité routière et encourage les États Membres à participer activement à l'échange de connaissances et au mentorat par les pairs selon des modalités informelles et formelles ;

16. *Engage* les acteurs et les entités des Nations Unies concernés à suivre et à mener des recherches sur l'impact de l'évolution des technologies, notamment l'intelligence artificielle, sur les transports terrestres et la sécurité routière, en vue d'éclairer l'élaboration de lignes directrices et de recommandations afin de saisir les possibilités offertes et de relever les défis liés à ces questions ;

17. *Invite* les États Membres à renforcer la collecte, la communication et l'utilisation des données relatives à la sécurité routière afin de générer un retour d'information en temps réel pour éclairer la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 ;

18. *Prie* le Secrétaire général, agissant en consultation avec l'Organisation mondiale de la Santé et les autres entités compétentes, de présenter à sa quatre-vingtième session un rapport d'activité comme cela lui a été demandé dans la déclaration politique de 2022, lequel servira de base à la réunion de haut niveau qu'elle-même organisera en 2026.

92^e séance plénière
24 juin 2024