



Assemblée générale

Distr. limitée
4 avril 2016
Français
Original : anglais

Soixante-dixième session

Point 13 de l'ordre du jour

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Albanie, Argentine, Bélarus, Cabo Verde, Croatie, Fédération de Russie, Israël, Italie, Kirghizistan, Mexique, Mozambique, Myanmar, Oman, République arabe syrienne, Singapour, Slovaquie et Viet Nam : projet de résolution

Amélioration de la sécurité routière mondiale

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 et 68/269 du 10 avril 2014 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale,

Ayant examiné la note du Secrétaire général transmettant le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale¹ et les recommandations y figurant,

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 ce programme soit appliqué dans son intégralité d'ici à 2030, qu'elle considère que l'élimination de la pauvreté sous toutes ses formes et dans toutes ses dimensions, y compris 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 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

¹ A/70/386.



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 que les objectifs et les cibles de développement durable sont intégrés et indissociables et concilient les trois dimensions du développement durable, et consciente qu'il importe de réaliser les objectifs relatifs à la sécurité routière, tels que l'objectif 3.6, à savoir diminuer de moitié à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, et l'objectif 11.2, à savoir assurer d'ici à 2030 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,

Notant qu'à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, la très grande majorité des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation sont prévisibles et évitables et que malgré quelques améliorations dans plusieurs pays, y compris des pays en développement, ils demeurent un grave problème de santé publique et de développement ayant de vastes conséquences sociales et économiques qui, à défaut d'être prises en charge, risquent d'entraver les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable,

Considérant que l'ampleur des souffrances humaines que causent les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation et leur coût économique pour les pays, qui est de 3 à 5 % du produit intérieur brut par an, font de leur réduction une priorité de développement de premier ordre, et que les investissements consentis en matière de sécurité routière ont des répercussions positives sur la santé, publique et l'économie,

Tenant compte du fait que les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation posent également une question d'équité sociale, étant donné que les pauvres et les personnes vulnérables sont le plus souvent aussi les usagers de la route les plus vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues et passagers des moyens de transport public dangereux), et qu'ils sont frappés et exposés de façon disproportionnée aux risques et aux accidents de la circulation, ce qui peut entraîner un cycle de la pauvreté exacerbé par la perte de revenus, et rappelant que l'objectif des politiques de sécurité routière doit être de protéger tous les usagers,

Estimant que la sécurité routière nécessite de répondre aux questions plus vastes de l'accès équitable à la mobilité et que la promotion des modes de transport durable, en particulier des transports publics et des déplacements à pied et à vélo sûrs, est un élément fondamental de la sécurité routière,

Considérant qu'il importe de renforcer les capacités institutionnelles et de poursuivre la coopération, notamment la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire, la coopération entre des pays qui partagent des routes transfrontalières, ainsi que la coopération entre organisations régionales et internationales, afin d'approfondir les efforts de soutien à l'amélioration de la sécurité routière, en

particulier dans les pays en développement, et d'apporter, au besoin, l'aide financière et technique nécessaire pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action et ceux du Programme de développement durable à l'horizon 2030,

Soulignant que si chaque pays est responsable au premier chef de son propre développement économique et social et si le rôle des politiques et des stratégies de développement nationales ne saurait être sous-estimé dans le contexte de la réalisation des objectifs de développement durable, le financement international joue un rôle important de complément aux efforts faits par les pays pour mobiliser des ressources publiques en interne, s'agissant en particulier des pays les plus pauvres et vulnérables et les moins dotés en ressources internes,

Constatant avec préoccupation que, malgré la stabilisation de la mortalité routière enregistrée depuis 2013, les accidents de la circulation demeurent à un niveau inacceptable et constituent la principale cause de décès et de traumatismes à l'échelle mondiale, tuant plus de 1,25 million de personnes et faisant jusqu'à 50 millions de blessés par an, 90 % des victimes étant dans les pays en développement, et préoccupée par le fait que les accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes âgés de 15 à 29 ans,

Saluant le rôle de premier plan joué par la Fédération de Russie et Oman, qui ont appelé l'attention de la communauté internationale sur la crise de la sécurité routière à l'échelle mondiale,

Félicitant le Gouvernement de la Fédération de Russie d'avoir accueilli, les 19 et 20 novembre 2009 à Moscou, la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui a abouti à l'adoption de la Déclaration de Moscou², et le Gouvernement brésilien d'avoir accueilli, les 18 et 19 novembre 2015 à Brasilia, la deuxième Conférence mondiale de haut niveau, qui a abouti à l'adoption de la Déclaration de Brasilia, ainsi qu'Oman pour le rôle qu'il a joué en préparant la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, du 23 au 29 avril 2007, au cours de laquelle s'est tenue la sixième réunion du Groupe des Nations Unies pour la *collaboration* en matière de sécurité routière, à Mascate les 27 et 28 février 2007,

Félicitant les États Membres qui ont adopté des lois réglementant tous les grands 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 appelant l'attention sur d'autres facteurs de risques tels que la visibilité, certains problèmes médicaux et médicaments qui compromettent la sécurité de la conduite, la fatigue, l'usage de stupéfiants et d'autres substances psychotropes ou psychoactives et l'utilisation au volant du téléphone portable et d'autres appareils électroniques de messagerie,

Prenant note des progrès enregistrés dans certains pays en matière de fourniture d'un accès universel à la santé et de prise en charge des accidentés de la route et de leur famille avant, pendant et après leur hospitalisation ainsi que pendant leur réinsertion,

Encourageant les États Membres à promouvoir des partenariats multipartites pour chercher une solution au problème de la sécurité des usagers vulnérables de la route, fournir les premiers soins aux victimes des accidents de la circulation et

² A/64/540, annexe.

assurer la formation et l'éducation, en particulier dans les pays en développement, notamment les moins avancés,

Consciente du travail accompli au sein du système des Nations Unies, en particulier le rôle de premier plan joué par l'Organisation mondiale de la Santé, qui travaille en étroite coopération avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, en vue d'établir, d'appliquer et de suivre plusieurs volets du plan mondial pour la Décennie d'action, et de l'engagement du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), du Programme des Nations Unies pour l'environnement, du Fonds des Nations Unies pour l'enfance et de l'Organisation internationale du Travail entre autres organismes pour soutenir ces efforts, ainsi que de celui de la Banque mondiale et des banques régionales de développement en vue de mettre en œuvre des projets et des programmes pour la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement,

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 confié³ en assurant, en étroite collaboration avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies, et d'avoir œuvré à l'établissement et au lancement du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2015, le troisième d'une série de rapports établis pour suivre les progrès accomplis au cours de la Décennie d'action, comme elle le lui a demandé dans sa résolution 62/244, ainsi que les 180 États Membres qui ont participé à l'enquête,

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, 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 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 58 instruments juridiques qui forment le cadre juridique et technique communément accepté pour le développement du transport international routier, ferroviaire, fluvial et combiné,

Soulignant le rôle que joue le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, mécanisme consultatif chargé de faciliter la coopération internationale dans ce domaine,

Prenant note du travail effectué par deux groupes d'experts de la Commission économique pour l'Europe, l'un sur la signalisation routière et l'autre sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, et saluant le travail que fait le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules pour modifier ces règlements en vue d'améliorer la sécurité,

Prenant note avec approbation du projet de renforcement des capacités de certains pays en matière de gestion de la sécurité routière que la Commission économique pour l'Europe exécute au titre du Compte de l'ONU pour le

³ Voir résolution 58/289.

développement, en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et la Commission économique pour l'Afrique,

Prenant note de l'étude intitulée « Transport for Sustainable Development: the case of Inland Transport » effectuée par les commissions régionales, en collaboration avec l'Union internationale des transports routiers et l'Union internationale des chemins de fer, qui donne une image fidèle de la situation en matière de sécurité routière sur les cinq continents, communique les meilleures pratiques et recense non seulement les problèmes de sécurité routière mais aussi les solutions à ces problèmes,

Prenant note du Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, qui est entré en vigueur en 2015 et qui vise à améliorer la sécurité dans la manutention des conteneurs et à réduire dans tous les modes de transport le nombre d'incidents imputables à de mauvaises méthodes de chargement des marchandises,

Prenant acte d'autres initiatives internationales importantes pour la sécurité routière, parmi lesquelles l'élaboration, par l'Union internationale des transports routiers, de normes harmonisées et internationalement reconnues pour la formation des professionnels du transport routier, ainsi que de l'établissement d'un manuel de la sécurité routière actualisé par l'Association mondiale de la route pour proposer aux responsables à divers niveaux des orientations sur les mesures propres à améliorer la sécurité des infrastructures routières,

Se félicitant de la création du Groupe consultatif de haut niveau sur le transport durable et de la nomination de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, à qui la Commission économique pour l'Europe fournit des services de secrétariat, dispositif efficace qui permet de mobiliser une volonté politique soutenue 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, de mettre en commun les bonnes pratiques en participant à des conférences mondiales et régionales et de collecter des fonds pour améliorer la sécurité routière,

Appréciant l'engagement en faveur de la sécurité routière dont font preuve les États Membres et la société civile en participant aux Semaines mondiales des Nations Unies pour la sécurité routière, notamment à la troisième Semaine du 4 au 10 mai 2015, qui a mis en évidence le sort des enfants sur les routes du monde afin de susciter des mesures pour mieux assurer leur sécurité et a abouti entre autres à la remise de la Déclaration des enfants pour la sécurité routière,

Appréciant également l'engagement constant en faveur de la sécurité routière dont font preuve les États Membres en célébrant chaque année, le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route,

Consciente qu'il incombe au premier chef aux gouvernements d'assurer les conditions et les services de base pour remédier au problème de l'insécurité routière, tout en sachant que l'avènement d'un monde libéré des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route est une responsabilité commune et que l'amélioration de la sécurité routière passe par une collaboration multipartite entre

les secteurs public et privé, le monde universitaire, les associations professionnelles, les organisations non gouvernementales et les médias,

1. *Invite* les États Membres et la communauté internationale à intensifier leur collaboration à l'échelle nationale et internationale afin d'atteindre les cibles ambitieuses ayant trait à la sécurité routière définies dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030⁴;

2. *Approuve* la Déclaration de Brasilia adoptée à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, tenue à Brasilia les 18 et 19 novembre 2015;

3. *Encourage* la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), sachant que la majorité des personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route le sont en milieu urbain, à accorder toute l'attention voulue 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, en s'intéressant particulièrement, dans le futur Nouveau Programme pour les villes, aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées;

4. *Invite* la neuvième Conférence mondiale sur la promotion de la santé, qui se tiendra en novembre 2016 à Shanghai (Chine) et vise à inciter les gouvernements et la société civile à agir sur les déterminants sociaux de la santé et à mettre en commun leurs données d'expérience sur les mesures intersectorielles nationales, à tenir compte du rôle du secteur de la santé dans la promotion de la sécurité routière et de la sûreté des déplacements;

5. *Invite* les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à élaborer et à appliquer des plans nationaux pour la sécurité routière et à envisager d'adopter une législation complète, conformément au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, afin d'atteindre l'objectif visant à accroître le pourcentage de pays dotés d'une législation portant sur les principaux facteurs de risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, le défaut de port du casque, la conduite sous l'emprise de l'alcool et la vitesse au volant, en le faisant passer de 15 % à 50 % au moins d'ici à 2020, tel qu'il a été convenu dans sa résolution 64/255 du 2 mars 2010, et à envisager d'appliquer des lois adéquates et efficaces s'appuyant sur des données factuelles en ce qui concerne les autres facteurs de risque liés à la conduite distraite ou à la conduite avec facultés affaiblies;

6. *Réaffirme* le rôle important que jouent les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, comme la Convention de 1949 sur la circulation routière⁵, la Convention de 1968 sur la circulation routière⁶, la Convention de 1968 sur la signalisation routière⁷, les accords de 1958 et de 1998 concernant les règlements techniques applicables aux véhicules, l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules et l'accord de 1957 sur le transport des marchandises dangereuses, dans la promotion de la sécurité routière

⁴ Résolution 70/1.

⁵ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, n° 1671.

⁶ *Ibid.*, vol. 1042, n° 15705.

⁷ *Ibid.*, vol. 1091, n° 16743.

aux niveaux mondial, régional et national, et félicite les États Membres qui ont adhéré à ces instruments juridiques internationaux;

7. *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;

8. *Encourage* les États Membres à s'employer à assurer la sécurité et la protection de tous les usagers de la route en améliorant la sécurité des infrastructures routières, notamment des routes les plus dangereuses où le taux d'accidents faisant intervenir des modes de transport motorisés ou non motorisés est le plus important, grâce à l'association de mesures adéquates de planification et d'évaluation, de conception, de construction et d'entretien des routes, en tenant compte de la géographie de leur pays;

9. *Invite* les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'adopter des politiques et mesures pour l'application des règles des Nations Unies relatives à la sûreté des véhicules ou de normes nationales équivalentes afin de veiller à ce que tous les nouveaux véhicules motorisés soient conformes aux normes minimales applicables en ce qui concerne la protection des occupants et des autres usagers de la route et qu'ils soient équipés en série de ceintures de sécurité, de coussins gonflables et de systèmes de sécurité active;

10. *Invite* également les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à aborder la question de la sécurité routière de façon globale en commençant par mettre en place un système de gestion de la sécurité routière ou en continuant d'appliquer celui qui est déjà en place, ce qui passe notamment, selon le cas, par une coopération interministérielle et par l'élaboration de plans nationaux de sécurité routière conformes au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière;

11. *Encourage* les États Membres à promouvoir des modes de transport de qualité, écologiques, sûrs et accessibles, à un coût abordable, en particulier des modes de transport publics et non motorisés, et l'intégration intermodale dans des conditions de sécurité, comme moyens d'améliorer la sécurité routière, la justice sociale, la santé publique et l'aménagement urbain, notamment la résilience des villes et les liaisons entre milieu urbain et milieu rural et, à cet égard tenir compte de la sécurité routière et de la mobilité dans les activités menées pour parvenir au développement durable;

12. *Encourage* également les États Membres à adopter, à mettre en place et à faire appliquer des politiques et des mesures visant à protéger activement les piétons et à promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport, en vue d'améliorer aussi la sécurité routière et la santé de manière générale, s'agissant en particulier de la prévention des blessures et des maladies non contagieuses;

13. *Invite* les États Membres à élaborer et à mettre en place des campagnes de marketing social adaptées visant à mieux faire connaître la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route et à la célébrer chaque année, le troisième dimanche de novembre;

14. *Encourage* les États Membres à améliorer les soins préhospitaliers, notamment les services de santé d'urgence et les soins d'urgence dispensés aux

victimes d'accidents, les directives sur les soins de traumatologie destinées au milieu hospitalier et aux services ambulatoires et les services de rééducation, par la mise en place d'une législation appropriée, de mesures de renforcement des capacités et l'amélioration de l'accès rapide à une prise en charge médicale intégrale, et demande à l'Organisation mondiale de la Santé d'appuyer les États Membres dans ces efforts;

15. *Prie instamment* les États Membres de promouvoir, d'adapter et de faire appliquer des politiques de sécurité routière propres à assurer la protection des personnes vulnérables qui font partie des usagers de la route, en particulier des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées, conformément aux instruments juridiques des Nations Unies, notamment la Convention relative aux droits de l'enfant⁸ et la Convention relative aux droits des personnes handicapées⁹;

16. *Encourage* les États Membres à prendre des mesures adéquates pour faire en sorte que les personnes handicapées et d'autres usagers dont la mobilité est réduite aient accès, sur un pied d'égalité, à la voirie, aux abords des voies de circulation et aux transports, en milieu urbain comme en milieu rural, et les invite à adhérer à la Convention relative aux droits des personnes handicapées;

17. *Invite* les États Membres à tenir pleinement compte de l'égalité des sexes dans toutes les activités d'élaboration et de mise en œuvre de politiques ayant trait à la mobilité et à la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les routes, leurs abords et les transports publics;

18. *Encourage* les États Membres à élaborer et à appliquer des lois et des politiques complètes sur les motocycles encadrant l'apprentissage, la délivrance des permis de conduire, l'immatriculation et les caractéristiques techniques des véhicules ainsi que le port du casque et de l'équipement de protection individuelle, conformément aux normes internationales en vigueur, compte tenu du nombre croissant et disproportionné de motocyclistes tués et blessés dans le monde, en particulier dans les pays en développement;

19. *Invite* les États Membres à élaborer, avec la participation des employeurs et des travailleurs, des politiques publiques visant à réduire le nombre d'accidents de la route qui se produisent dans le cadre professionnel, afin de faire respecter les normes internationales relatives à la sécurité et à la santé au travail, à la sécurité routière et aux conditions souhaitables des routes et des véhicules, en accordant une attention particulière à la question des conditions de travail des conducteurs professionnels;

20. *Invite également* les États Membres à offrir aux personnes blessées ou handicapées à la suite d'un accident de la route un accès rapide à la rééducation et la possibilité de se réinsérer aussi vite que possible dans la société, notamment dans le monde du travail, et à proposer aux victimes et à leurs proches un accompagnement global;

21. *Invite* les États Membres à poursuivre la mise en place, pour les conducteurs professionnels, de cadres de compétences conformes aux normes reconnues au niveau international et encadrant l'apprentissage, l'obtention des

⁸ Ibid., vol. 1577, n° 27531.

⁹ Ibid., vol. 2515, n° 44910.

brevets et des permis, la restriction du nombre d'heures successives de conduite et les conditions de travail en vue de lutter contre les principales causes d'accident ou de collision faisant intervenir des véhicules utilitaires lourds, sachant que la distraction en fait partie;

22. *Invite également* les États Membres à soutenir, dans la mesure nécessaire, l'action de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière;

23. *Prie* l'Organisation mondiale de la Santé, les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et les autres organismes des Nations Unies compétents de poursuivre l'action qu'ils mènent pour que les objectifs et buts de la Décennie d'action pour la sécurité routière et les cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ayant trait à la sécurité routière soient atteints, tout en veillant à garantir la cohérence à l'échelle du système;

24. *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 associations de victimes, les organisations de jeunes, et les médias;

25. *Invite* l'Organisation mondiale de la Santé à continuer de suivre, dans ses rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde, ce qui est fait pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action;

26. *Prie* l'Organisation mondiale de la Santé, agissant en collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies et les commissions régionales de l'Organisation 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;

27. *Demande* à l'Organisation mondiale de la Santé 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;

28. *Invite* toutes les parties prenantes, les organisations internationales, les banques de développement et bailleurs de fonds, les associations professionnelles et les entreprises du secteur privé concernés à accroître le financement, notamment grâce à des fonds existants, comme le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, et à trouver des mécanismes de financement nouveaux et originaux pour que le Plan mondial pour la Décennie d'action soit mis en œuvre et que les cibles du Programme 2030 ayant trait à la sécurité routière soient atteintes, en particulier dans les pays en développement;

29. *Prie* le Secrétaire général d'envisager la possibilité de créer, au moyen de contributions volontaires, un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière qui permette de mettre en œuvre le Plan mondial pour la Décennie d'action et d'atteindre les objectifs de développement durable ayant trait à la sécurité routière, selon qu'il conviendra, et de tenir les États Membres informés;

30. *Décide* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-douzième session la question intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », prie le Secrétaire général de lui rendre compte à cette session de ce qui a été fait pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action et invite les États Membres à examiner à cette session la périodicité des futurs rapports en tenant compte des efforts de revitalisation des travaux de l'Assemblée.
