

Plan mondial

pour la Décennie d'action
pour la sécurité routière 2011-2020



**DÉCADENNE D'ACTION POUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2020**



J'exhorte les États Membres, les organisations internationales, les organisations de la société civile, les entreprises et les dirigeants de communautés à faire en sorte que cette décennie donne lieu à de véritables améliorations. À cette fin, les gouvernements devraient faire connaître leurs plans nationaux pour la Décennie dès le lancement de celle-ci, le 11 mai 2011.

M. Ban Ki-moon, Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

1. But de ce document

Ce Plan est un document d'orientation destiné à faciliter une action coordonnée et concertée en vue d'atteindre les buts et les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Il expose le contexte dans lequel s'inscrit et les raisons qui ont motivé la déclaration de cette Décennie d'action par l'Assemblée générale des Nations Unies. Ce Plan mondial doit servir de base à des plans d'action nationaux et locaux tout en fournissant un cadre permettant de coordonner des activités au niveau mondial. Il s'adresse à un large public – représentants de gouvernements nationaux et locaux, de la société civile et d'entreprises privées – désireux, au cours des dix prochaines années, de mener des activités dans ce cadre mondial.

2. Contexte

2.1 Ampleur du problème

Chaque année, près d'1,3 million de personnes – dont plus de la moitié ne sont ni conducteurs ni passagers d'une voiture – meurent dans un accident de la circulation, ce qui représente plus de 3000 décès par jour. Vingt à cinquante autres millions de personnes survivent à des accidents qui provoquent, partout dans le monde, des traumatismes handicapants. 90% des décès sur les routes surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent moins de la moitié du parc mondial de véhicules immatriculés. Les accidents de la route sont l'une des trois premières causes de décès chez les personnes âgées de 5 à 44 ans. Si aucune mesure efficace n'est prise immédiatement, on estime que les accidents de la circulation devraient entraîner 2,4 millions de décès par an et devenir ainsi la cinquième cause de mortalité dans le monde. Ceci est en partie

dû au fait que l'augmentation rapide de la motorisation n'est pas allée de pair avec une amélioration suffisante des stratégies de sécurité routière et de l'urbanisme. On estime que les conséquences économiques de ces accidents représentent entre 1 % et 3 % du PNB de chaque pays, soit plus de US \$500 milliards au total. Une baisse du nombre de blessés et de morts sur les routes permettra d'éviter des souffrances, de libérer la croissance et de mettre à disposition des ressources qui pourront être utilisées à des fins plus productives.

Mis à part les accidents de la route, l'essor de la motorisation a eu plusieurs autres conséquences négatives sur la santé et l'environnement dans le monde. De nombreuses régions subissent déjà les effets du changement climatique et les données semblent indiquer que le transport routier – qui dépend encore fortement du pétrole – est responsable de 14 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Ces émissions entraînent une pollution atmosphérique qui a des conséquences directes sur la santé, en particulier sur l'appareil respiratoire. Le recours aux transports motorisés a également pour conséquence une baisse de l'activité physique, ce qui a aussi des effets négatifs sur la santé.

Les décideurs du monde entier envisagent des moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre et leur impact sur le changement climatique. Les activités menées dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière contribueront donc aussi aux efforts entrepris pour améliorer les systèmes de transport durable afin d'atténuer les effets du changement climatique. Par exemple, une utilisation moindre des véhicules à moteur au profit de moyens de transport publics sûrs et plus propres et de la pratique d'exercice physique permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et entraînerait des bienfaits annexes pour la santé, notamment une baisse du nombre d'accidents de la route.

2.2 Des initiatives efficaces

Les accidents de la route peuvent être évités. L'expérience montre qu'un organisme directeur suffisamment financé et un plan ou une stratégie au niveau national assorti de cibles mesurables sont essentiels pour une action durable en matière de sécurité routière. Les interventions efficaces sont les suivantes : intégration de dispositifs de sécurité routière lors de l'aménagement du territoire et de la planification des villes et des transports, conception de routes plus sûres et audits indépendants de sécurité routière obligatoires pour les nouveaux chantiers, amélioration des dispositifs de sécurité des véhicules, promotion des transports publics, contrôle efficace de la vitesse par la police et mesures de ralentissement de la circulation, adoption et application d'une législation rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité et du casque ainsi que l'utilisation des dispositifs de sécurité pour enfants, fixation et application de seuils d'alcoolémie au-dessus desquels il est interdit de conduire et amélioration des soins de traumatologie pour les victimes d'accidents de la route. Les campagnes de sensibilisation du grand public sont également importantes pour soutenir l'application de la législation, car elles permettent de mieux faire connaître les risques et les sanctions en cas d'infraction.

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 santé, la société et l'économie, qui remettent en cause les acquis récents en matière de santé et de développement. La sécurité routière n'est pas une préoccupation nouvelle mais, ces dix dernières années, les activités au niveau international ont pris un nouvel élan. Plusieurs documents rendent compte de la gravité de la situation et des conséquences sociales sanitaires et économiques des accidents de la circulation, des facteurs de risque spécifiques et des interventions qui sont efficaces. Ces documents ont créé un

élan en faveur de l'adoption de plusieurs résolutions qui appellent les États Membres et la communauté internationale à faire de la sécurité routière une question de politique mondiale, qui préconisent l'application de mesures précises et qui prônent le renforcement de la collaboration internationale. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a été créé pour répondre à cet appel. Ce groupe, dont la présidence est assurée par l'OMS et la vice-présidence tournante par les Commissions régionales des Nations Unies, réunit, depuis 2004, des organisations internationales, des gouvernements, des organisations non gouvernementales, des fondations et des entités du secteur privé pour coordonner une action efficace en matière de sécurité routière.

Les initiatives et les niveaux d'investissement actuels restent tout de même insuffisants pour que le nombre de décès sur les routes cesse d'augmenter ou baisse. Le rapport de 2009 du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies sur la crise de la sécurité routière note que si les problèmes de sécurité routière sont de mieux en mieux connus et suscitent un engagement de plus en plus grand, la volonté politique et les niveaux de financement sont loin d'être proportionnels à l'ampleur du problème. Le Secrétaire général conclut que cette crise requiert une vision ambitieuse, des investissements accrus et une meilleure collaboration, et il souligne que la première conférence ministérielle mondiale a fourni une occasion sans précédent d'adopter des plans d'action et d'identifier les prochaines mesures nécessaires.

3. Pourquoi une décennie d'action pour la sécurité routière ?

Le rapport de 2009 de la Commission pour la sécurité routière mondiale contient un appel en faveur d'une Décennie d'action pour la sécurité routière. Cette proposition a été soutenue par un large éventail de personnalités publiques et

par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Dans son rapport de 2009 à l'Assemblée générale, le Secrétaire général 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 éclairent 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/64/255¹, 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. 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 usagers de la route, de la formation à la sécurité routière et des soins dispensés aux victimes d'accidents de la route. Tout en étant favorable à un suivi régulier des progrès dans l'atteinte des cibles mondiales concernant la Décennie, la résolution note que les cibles nationales relatives à chaque domaine d'activité devraient être fixées par chaque État Membre. La 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.

4. Cadre pour la Décennie d'action

Le Plan pour la Décennie d'action s'appuie sur des principes directeurs tendant vers un « système sûr ». Ces principes consistent à créer un système de transport routier mieux adapté à l'erreur humaine et qui tienne compte de la vulnérabilité du corps humain. Il faut d'abord accepter l'erreur humaine et donc comprendre que les accidents de la route ne sont pas complètement évitables et un système sûr a pour but d'éviter que les accidents n'entraînent de graves traumatismes. Selon cette approche, le système de transport routier doit

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-fr.pdf

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.

4.1 But et objectifs

La Décennie aura pour objectif général de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde d'ici 2020. On y parviendra :

- en élaborant et en appliquant des stratégies et des programmes durables en faveur de la sécurité routière
- en fixant une cible ambitieuse mais réaliste pour la baisse du nombre de morts sur les routes d'ici 2020, par le biais des cadres existants concernant les cibles relatives aux accidents ;
- en renforçant l'infrastructure de gestion et les moyens de mise en œuvre technique des activités de sécurité routière aux niveaux national, régional et mondial ;
- en améliorant la qualité du recueil des données aux niveaux national, régional et mondial ;
- en suivant les progrès et les performances par rapport à plusieurs indicateurs prédéfinis aux niveaux national, régional et mondial ;
- en favorisant une augmentation du financement en faveur de la sécurité routière et une meilleure utilisation des ressources disponibles, notamment en veillant à ce que les projets d'infrastructure routière tiennent compte de la sécurité.

4.2 Activités

Au cours de la Décennie, les activités devraient être menées aux niveaux local, national, régional et mondial, les niveaux local et national étant privilégiés. Dans le cadre juridique des gouvernements nationaux et locaux, les pays sont encouragés à mettre en œuvre des activités suivant les cinq volets ci-dessous :

Activités nationales				
Volet 1 Gestion de la sécurité routière	Volet 2 Sécurité des routes et mobilité	Volet 3 Sécurité des véhicules	Volet 4 Comportement des usagers de la route	Volet 5 Soins après l'accident

4.2.1 Activités au niveau national

Les pays sont encouragés à mettre en œuvre ces cinq volets d'activités, fondés sur les recommandations qui figurent dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et proposées par la Commission pour la sécurité routière mondiale.

Les pays devraient envisager ces cinq volets dans le cadre de leur propre stratégie nationale de sécurité routière, en fonction de leurs capacités et selon leurs systèmes de recueil de données. Certains pays devront appliquer les cinq volets progressivement.

Volet 1 : Gestion de la sécurité routière
Encourager la création de partenariats multisectoriels et la désignation d'organismes chefs de file dotés des capacités requises pour élaborer des stratégies, des plans et des objectifs nationaux en matière de sécurité routière, et diriger leur réalisation, en s'appuyant sur des opérations de recueil de données et de recherche d'éléments probants pour évaluer la conception de contremesures et suivre leur mise en œuvre et leurs résultats.
<p><u>Activité 1</u> : Création d'un organisme chef de file (et de mécanismes de coordination connexes) pour la sécurité routière, auquel participent des partenaires d'un large éventail de secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• en désignant un organisme chef de file et en le dotant d'un Secrétariat ;• en encourageant la création de groupes de coordination ; et• en définissant des programmes de travail de base.
<p><u>Activité 2</u> : Élaboration d'une stratégie nationale (au niveau ministériel) coordonnée par l'organisme chef de file :</p> <ul style="list-style-type: none">• en confirmant les priorités pour l'investissement à long terme ;• en précisant les responsabilités de l'organisme s'agissant de l'élaboration et de l'application des programmes de travail de base ;• en recensant les projets de mise en œuvre ;• en créant des coalitions ;• en favorisant les initiatives en faveur de la gestion de la sécurité routière, telles que la nouvelle norme ISO 39001 sur les « systèmes de management de la sécurité routière » ; et• en créant et en maintenant les systèmes de collecte nécessaires pour disposer de données de départ et suivre les progrès accomplis dans la réduction du nombre d'accidents de la route mortels et non mortels, et d'autres indicateurs importants tels que le coût.

Activité 3 : Fixation de cibles réalistes à long terme pour les activités nationales sur la base d'une analyse des données nationales relatives aux accidents de la route :

- en recensant les domaines dans lesquels il est possible d'apporter des améliorations ; et
- en estimant les gains éventuels en termes de performance.

Activité 4 : Garantie d'un financement suffisant pour les activités à mettre en œuvre :

- en présentant des arguments pour un financement durable selon le coût et les avantages d'investissements dont l'efficacité est prouvée ;
- en recommandant des cibles budgétaires essentielles, annuelles et à moyen terme ;
- en encourageant l'instauration de procédures pour une allocation efficace des ressources aux différents programmes relatifs à la sécurité ;
- en utilisant 10 % des investissements dans les infrastructures en faveur de la sécurité routière ; et
- en recensant et en appliquant des mécanismes de financement novateurs ;

Activité 5 : Création et maintenance de systèmes de données pour un suivi et une évaluation continus portant sur plusieurs mesures de processus et de résultats, dont :

- la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre les accidents ayant entraîné des décès, ceux ayant entraîné des traumatismes et les autres accidents ;
- la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et contrôler les issues intermédiaires telles que la vitesse moyenne, les taux de port du casque, le taux de port de la ceinture de sécurité, etc. ;
- la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre les résultats des interventions en faveur de la sécurité routière ;
- la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre les conséquences économiques des accidents de la circulation ; et
- la création et la maintenance de systèmes nationaux et locaux pour mesurer et suivre l'exposition aux accidents de la route.

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, évaluer les infrastructures routières et planifier, concevoir, construire et exploiter les routes en étant 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 légale 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 ;

- en créant une unité spécialisée dans la sécurité routière chargée de contrôler et d'améliorer la sécurité du réseau routier ;
- en favorisant un système sûr et une infrastructure routière intuitive et permettant aux usagers de rattraper leurs erreurs ; et
- en contrôlant les effets sur la sécurité des investissements dans l'infrastructure routière consentis par les autorités nationales, les banques de développement et les autres organismes.

Activité 2 : Tenir compte des besoins de tous les usagers de la route dans le cadre d'un urbanisme, d'une gestion de la demande de transports et d'une gestion de l'utilisation des sols durables :

- en planifiant l'aménagement du territoire de manière à répondre aux besoins de mobilité de tous, notamment en gérant la demande de déplacements et en tenant compte des besoins en termes d'accès, des exigences du marché, ainsi que de la géographie et de la démographie ;
- en tenant compte des évaluations de l'impact sur la sécurité dans toutes les décisions concernant la planification et le développement ; et
- en mettant en place des procédures efficaces de contrôle de l'accès et du développement pour prévenir un développement anarchique du réseau routier ;

Activité 3 : Promouvoir la gestion sûre, la maintenance et l'amélioration par les autorités de l'infrastructure routière existante pour :

- connaître le nombre et le lieu des décès et des traumatismes par type d'utilisateur de la route et les principaux facteurs infrastructurels qui influent sur le risque pour chaque catégorie d'utilisateurs ;
- 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 réponde 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 d'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 : Favoriser le renforcement des capacités et le transfert de connaissances en matière de sécurité des infrastructures :

- en créant des partenariats avec les banques de développement, les autorités nationales, la société civile, le secteur de la formation et le secteur privé afin de veiller à ce que les principes de conception d'une infrastructure sûre soient bien compris et appliqués ;
- en favorisant la formation concernant les techniques de sécurité peu onéreuses, les audits de sécurité et l'évaluation des routes ; et
- en élaborant des normes pour une conception et une gestion sûres des routes, qui tiennent compte des facteurs humains et de la conception des véhicules, et en favorisant leur application.

Activité 6 : Favoriser la recherche-développement dans les domaines de la sécurité des routes et de la mobilité :

- en achevant et en partageant des travaux de recherche sur les arguments en faveur d'infrastructures routières plus sûres et sur les niveaux d'investissement nécessaires afin d'atteindre les cibles fixées pour la Décennie d'action ;
- en favorisant la recherche-développement sur l'amélioration de la sécurité des infrastructures pour les réseaux routiers des pays à revenu faible ou intermédiaire ; et
- en favorisant les projets de démonstration pour évaluer les innovations en matière d'amélioration de la sécurité, notamment pour les usagers vulnérables de la route.

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 du monde de nouveaux programmes d'évaluation des voitures afin que les consommateurs disposent de plus d'informations sur la sécurité des véhicules à moteur.

Activité 3 : Promouvoir un accord afin que tous les nouveaux véhicules à moteur soient équipés de ceintures de sécurité et de points d'ancrage conformes aux dispositions réglementaires et répondent aux normes applicables concernant les essais de choc (caractéristiques de sécurité minimales).

Activité 4 : Promouvoir le déploiement universel de systèmes anticollision dont

l'efficacité est prouvée, tels que l'ESP ou l'ABS sur les motocycles.

Activité 5 : Promouvoir les incitations fiscales et autres pour les véhicules à moteur qui protègent bien les usagers de la route et prendre des mesures dissuasives pour éviter l'importation et l'exportation de voitures neuves ou d'occasion dont les normes de sécurité sont inférieures.

Activité 6 : Encourager l'application d'une réglementation pour la protection des piétons et une recherche accrue sur les technologies de sécurité destinées à réduire les risques pour les usagers vulnérables.

Activité 7 : Encourager les gestionnaires des parcs de véhicules publics et privés à acheter, utiliser et entretenir des véhicules équipés de technologies de sécurité perfectionnées et protégeant bien les occupants.

Volet 4 : Sécurité des usagers de la route

Élaborer des programmes globaux pour améliorer le comportement des usagers de la route et faire appliquer durablement ou davantage les lois et les normes tout en menant des campagnes de sensibilisation ou d'éducation du grand public pour accroître le taux de port de la ceinture de sécurité et du casque et lutter contre la conduite en état d'ébriété, la vitesse et les autres facteurs de risque.

Activité 1 : Mieux faire connaître les facteurs de risque et les mesures de prévention et mettre en œuvre une campagne de marketing social pour influencer sur les attitudes et les opinions concernant la nécessité de programmes de sécurité routière.

Activité 2 : Fixer et faire appliquer des limitations de vitesse et établir des normes et 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 obtention progressive du permis de conduire pour les nouveaux conducteurs.

Volet 5 : Soins post-accident

Accroître la capacité de réponse aux situations d'urgence et rendre les systèmes de santé plus à même d'offrir aux victimes de la route des traitements d'urgence appropriés et des services de rééducation à plus long terme.

Activité 1 : Développer des systèmes de soins préhospitaliers, y compris pour la désincarcération des victimes après un accident, et créer un numéro de téléphone d'urgence national unique, en appliquant les bonnes pratiques existantes.

Activité 2 : Développer des systèmes de soins de traumatologie en milieu hospitalier et évaluer la qualité des soins en appliquant des lignes directrices sur les systèmes de soins de traumatologie et l'assurance de la qualité.

Activité 3 : Assurer un appui et des soins de réadaptation précoces pour les blessés et un accompagnement pour les personnes qui ont perdu un être cher dans un accident de la route afin d'atténuer autant que possible les traumatismes physiques et 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 : Favoriser la réalisation d'enquêtes approfondies sur les accidents et une réponse juridique efficace après un accident mortel ou non mortel, et favoriser donc un règlement juste pour les personnes endeuillées et les blessés.

Activité 6 : Inciter les employeurs à engager et fidéliser des personnes handicapées.

Activité 7 : Favoriser la recherche-développement pour l'amélioration des soins post-accident.

4.2.2 Activités internationales

Une coordination internationale générale est nécessaire pour guider les nations du monde entier vers l'atteinte d'objectifs réalistes. Une coordination formalisée permettra aussi aux États Membres d'échanger leurs expériences pour atteindre leurs objectifs nationaux.

Coordination internationale de la sécurité routière
Plusieurs activités devront être entreprises au niveau mondial, par l'intermédiaire du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, sous l'égide de l'Organisation mondiale de la Santé, afin d'améliorer et d'évaluer l'impact de la Décennie d'action pour la sécurité routière.
<u>Activité 1</u> : Favoriser, le cas échéant, un accroissement du financement mondial en faveur de la sécurité routière : <ul style="list-style-type: none">• en soutenant le Mécanisme mondial pour la sécurité routière;• grâce à des méthodes de financement nouvelles et novatrices ;• en encourageant les pays à allouer 10 % des investissements pour les infrastructures routières en faveur de la sécurité ;• par le biais de nouveaux donateurs du secteur public et du secteur privé.
<u>Activité 2</u> : Défendre la sécurité routière au plus haut niveau et faciliter la collaboration entre plusieurs parties prenantes (organisations non gouvernementales, institutions financières internationales) : <ul style="list-style-type: none">• par le biais de résolutions de l'Organisation des Nations Unies ou de l'Assemblée mondiale de la Santé sur la sécurité routière, le cas échéant ;• en amenant les pays à souscrire à des campagnes ou internationales en faveur de la sécurité routière ; et• en inscrivant la sécurité routière à l'ordre du jour de réunions très médiatisées telles que le G8, le G20, le Forum économique mondial, la Clinton Global Initiative, etc. ;
<u>Activité 3</u> : Mieux faire connaître les facteurs de risque et la nécessité de mieux prévenir les accidents de la circulation : <ul style="list-style-type: none">• en menant des campagnes de sensibilisation du grand public, notamment des semaines mondiales de la sécurité routière ;• en célébrant la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route ;• en collaborant avec les organisations non gouvernementales concernées et d'autres initiatives de la société civile conformes aux buts et aux objectifs de la Décennie ; et• en soutenant les initiatives du secteur privé conformes aux buts et aux objectifs de la Décennie.
<u>Activité 4</u> : Fournir aux pays des orientations sur le renforcement des systèmes de

gestion de la sécurité routière, mettre en œuvre de bonnes pratiques et offrir des soins de traumatologie :

- grâce à l'application par les pays des lignes directrices sur les bonnes pratiques mises au point par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ou d'autres lignes directrices reconnues sur le plan international ;
- grâce à la mise au point d'autres lignes directrices sur les « bonnes pratiques » ; et
- en fournissant aux pays un appui technique pour mettre en œuvre ces bonnes pratiques.

Activité 5 : Améliorer la qualité des données recueillies sur la sécurité routière :

- en appliquant les lignes directrices en matière de systèmes d'information ;
- en standardisant les définitions et les pratiques en matière de notification ;
- en favorisant l'investissement dans la mise au point de systèmes nationaux d'analyse des accidents et de systèmes de surveillance sanitaire connexes dont la maintenance sera assurée par des organismes chargés de la santé, du travail et de l'indemnisation des travailleurs ;
- en enquêtant sur les accidents pour connaître leurs causes, leurs conséquences et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits ;
- en favorisant la mise au point de systèmes de gestion de la sécurité routière (p. ex. grâce au soutien entre pairs favorisé par les membres du Groupe de la base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route [IRTAD]) ; et
- en communiquant les enseignements tirés des succès et des échecs.

4.3 Financement des activités

Les premières estimations semblent indiquer qu'au niveau mondial, les autorités chargées des routes dépensent jusqu'à US \$500 milliards par an pour les infrastructures. Les pays devraient avoir comme priorité de consacrer ne serait-ce qu'une petite partie de ces fonds à la réalisation des objectifs de la Décennie.

Néanmoins, pour que le plan d'action puisse être mis en œuvre avec succès, les pays mais aussi les intervenants du secteur public et du secteur privé devront s'engager fermement à apporter des ressources supplémentaires. Dans son rapport intitulé *Pour des routes sûres* publié en 2006, la Commission pour la sécurité routière mondiale préconisait que ce plan d'action soit financé à hauteur de US \$300 millions sur dix ans afin que les investissements prévus à grande

échelle permettent d'obtenir de meilleurs résultats en matière de sécurité des infrastructures routières au cours de la prochaine décennie et après. Bien que l'on soit actuellement encore loin de ce chiffre, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière et la Banque mondiale, ainsi que des banques régionales de développement et des partenaires du secteur privé, financent certains aspects de ce plan. Selon les premières estimations, le financement nécessaire pour les activités nationales s'élève à US \$200 millions par an environ, soit US \$2 milliards pour la Décennie.

La communauté internationale dans son ensemble finance les activités de sécurité routière à hauteur de US \$10 à \$25 millions de dollars par an environ. Il est évident que les fonds supplémentaires apportés par les donateurs habituels ne suffisent pas à atteindre le montant requis compte tenu de l'ampleur du problème. Ce déficit de financement doit être comblé en faisant appel à davantage de parties prenantes. Par exemple, un nouveau fonds, déjà créé, permet au secteur privé de soutenir la mise en œuvre du plan, principalement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

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 clairement désigné un organisme directeur chargé de la sécurité routière.
- Nombre de pays disposant d'une stratégie nationale.
- Nombre de pays ayant fixé un calendrier pour l'atteinte d'objectifs en matière de sécurité routière.
- Nombre de pays disposant de systèmes de données pour suivre les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs de sécurité routière.
- Nombre de pays qui collectent des données annuelles sur les accidents de la route conformes aux définitions acceptées sur le plan international.

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.

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 prévoyant effectivement un contrôle de l'accès à la propriété et des procédures de contrôle de la construction.

- Nombre de pays effectuant régulièrement des enquêtes pour évaluer la sécurité du réseau routier.
- Nombre de pays où le niveau de sécurité sur les 10 % de routes les plus utilisées dépasse un certain seuil (p. ex. taux d'accidents par kilomètre, niveau de sécurité minimum des infrastructures, pourcentage de routes à grande vitesse dotées de bas-côtés sûrs et d'une séparation centrale des chaussées, dispositifs pour assurer la sécurité des piétons) ;
- Nombre de pays prévoyant des niveaux minimum de sécurité pour les nouvelles infrastructures routières.
- Nombre de pays indiquant le nombre total de kilomètres parcourus par les véhicules.

Indicateurs : Volet 3

ESSENTIELS

- Nombre de pays qui participent au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et qui appliquent les normes pertinentes.
- Nombre de pays qui participent à des programmes d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (NCAP).
- Nombre de pays appliquant des lois qui interdisent l'utilisation de voitures sans ceinture de sécurité (ni à l'avant, ni à l'arrière).

FACULTATIFS

- Nombre de pays appliquant des lois qui interdisent la fabrication de véhicules dépourvus de certains dispositifs de sécurité comme l'ESP et l'ABS.

Indicateurs : Volet 4

ESSENTIELS

- Nombre de pays qui ont fixé des limitations de vitesse adaptées au type de voie de circulation (en agglomération, hors agglomération, sur autoroute).
- Nombre de pays où le seuil d'alcoolémie autorisé est $\leq 0,05$ g/dl.
- Nombre de pays où le seuil d'alcoolémie autorisé est inférieur à 0,05 g/dl pour les jeunes ou les nouveaux conducteurs et pour les conducteurs professionnels.
- Nombre de pays disposant de données nationales sur la proportion d'accidents mortels liés à l'alcool.
- Nombre de pays disposant d'une législation complète (y compris de normes) sur le port du casque.
- Nombre de pays disposant de données nationales sur le taux de port du casque.
- Nombre de pays disposant d'une législation complète sur le port de la ceinture de sécurité.
- Nombre de pays disposant de données nationales sur le taux de port de la ceinture de sécurité (à l'avant et à l'arrière).
- Nombre de pays disposant d'une politique officielle relative à la fatigue des conducteurs professionnels.

FACULTATIFS

- Nombre de pays disposant de données nationales concernant la vitesse sur le réseau routier, par types de voie.
- Nombre de pays disposant de données nationales sur le taux d'utilisation des dispositifs de sécurité pour enfants.
- Nombre de pays ayant adopté la nouvelle norme ISO 39001.
- Nombre de pays où les données sur les accidents de la circulation liés à une activité professionnelle sont rapportées, dans une catégorie à part, parmi les données sur les accidents du travail.
- Nombre de pays organisant régulièrement des semaines de la sécurité routière.

Indicateurs : Volet 5

ESSENTIELS

Nombre de pays où l'assurance au tiers est obligatoire pour tous les conducteurs.

- Nombre de pays disposant d'un numéro d'urgence national unique.
- Nombre de pays où il existe des centres désignés pour la prise en charge des traumatismes.

FACULTATIFS

- 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).

La Décennie sera marquée par plusieurs événements mondiaux. La Décennie – et la mise en œuvre du Plan – seront évaluées à intervalles réguliers par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Un groupe de travail chargé de l'évaluation sera créé pour rassembler ces informations au niveau mondial. 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. 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 serviront de base aux débats lors des réunions 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.

Pour plus d'informations, veuillez contacter:

Laura Sminkey

Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action
World Health Organization
WHO/VIP
Avenue Appia 20
CH-1211 Geneva 27, Switzerland
Tel: +41 22 791 4547
Fax: +41 22 791 4332
email: sminkeyl@who.int



**DÉCENNIE D'ACTION POUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2020**

www.who.int/roadsafety/decade_of_action/