

**Assemblée générale**

Distr. générale
13 février 2003
Français
Original: anglais

Cinquante-septième session**Demande d'inscription d'une question additionnelle
à l'ordre du jour de la cinquante-septième session****Crise mondiale de la sécurité routière****Lettre datée du 28 janvier 2003, adressée au Président
de l'Assemblée générale par le Représentant permanent
d'Oman auprès de l'Organisation des Nations Unies**

En application de l'article 15 du Règlement intérieur de l'Assemblée générale, j'ai l'honneur de demander l'inscription à l'ordre du jour de la cinquante-septième session de l'Assemblée générale d'une question intitulée « Crise mondiale de la sécurité routière ». En application de l'article 20 du Règlement intérieur de l'Assemblée, j'ai joint à la présente lettre un mémoire explicatif (annexe I) accompagnant la demande précitée, ainsi que des données relatives aux accidents de la route (annexe II).

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de ses annexes comme document de l'Assemblée générale.

L'Ambassadeur,
Représentant permanent
(Signé) Fuad Mubarak **Al-Hinai**

* Nouveau tirage pour raisons techniques.



Annexe I

Mémoire explicatif

Crise mondiale de la sécurité routière

1. Les données du problème

On observe un accroissement rapide du nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation, le phénomène prenant davantage d'ampleur dans les pays en développement et touchant de manière disproportionnée les usagers de la route pauvres et vulnérables.

Une des raisons pour lesquelles les organismes de santé publique ne se mobilisent guère pour faire face au problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation est que ces derniers touchent surtout les pauvres et les personnes vulnérables, qui n'ont que peu d'influence sur les décisions des pouvoirs publics. D'autre part, le problème est perçu comme relevant des organismes de transport plutôt que des services de santé publique. Les responsabilités n'étant pas clairement définies, aucune entité ne prend sur elle de s'occuper de ce problème et de coordonner les interventions des différents secteurs et des différents organismes.

Des écarts importants différencient les pays à revenu élevé et les pays à faible revenu en ce qui concerne le nombre de véhicules circulant sur les routes, la qualité des voies, la formation des conducteurs, l'adoption des règlements et la mise en application des textes.

L'examen de la politique des organismes de santé publique vis-à-vis du problème des accidents de la circulation doit permettre d'établir si celle-ci est adaptée aux différents contextes. Dans les pays à revenu élevé, on s'est attaché, au cours des dernières années, à favoriser un changement des comportements (par exemple, le port de la ceinture) plutôt qu'à renforcer la sécurité de l'environnement routier, qui revêt sans doute davantage d'importance dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, où de nombreux pauvres, qui ne conduisent pas de véhicules, courent souvent le risque de se faire renverser.

Dans les pays à faible revenu, les ressources, la volonté politique, les données et les travaux de recherche font défaut.

En 1974, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a adopté une résolution visant à prendre en considération le problème grandissant des accidents de la circulation et de leur incidence sur la santé. Malheureusement, au fil des décennies, l'intervention de l'OMS dans ce domaine est devenue sporadique, essentiellement en raison d'un manque de personnel mais aussi parce que le corps médical ne s'intéressait guère au problème. Dans la plupart des pays en développement, où le problème revêt une gravité particulière, les organismes de santé publique ne prennent guère d'initiative pour prévenir ces accidents ou en atténuer les conséquences.

2. Taux disproportionné des accidents mortels dans les pays en développement

En 1988, les accidents de la circulation ont, selon les estimations, causé la mort de 1 170 694 personnes dans le monde. Ils arrivaient au dixième rang parmi les principales causes de décès, représentant 2,2 % de la mortalité totale. Ils constituaient aussi la première cause des décès dus à des traumatismes, soit 20,3 % du total.

Sur l'ensemble des décès dus aux accidents de la circulation, 1 029 037 – soit 87,9 % du total – étaient survenus dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire et 141 656 – soit 12,1 % du total – dans les pays à revenu élevé. La mortalité due aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants était de 20,7 dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire et de 15,6 dans les pays à revenu élevé. Le taux de mortalité due aux accidents de la circulation était systématiquement plus élevé dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire que dans les pays à revenu élevé se trouvant dans les mêmes régions. À l'horizon de 2020, les accidents de la route devraient provoquer environ 2,3 millions de décès dans le monde et représenter une plus forte proportion de la totalité des décès dus à des traumatismes (27,4 %), plus de 90 % de ces décès survenant dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire.

Selon des estimations brutes, le coût annuel des accidents de la route représenterait environ 1 % du produit national brut dans les pays en développement, 1,5 % dans les pays en transition et 2 % dans les pays fortement motorisés. Selon le Laboratoire de recherche sur les transports, les coûts s'élèveraient, à l'échelle mondiale, à 518 milliards de dollars des États-Unis.

Nombre de décès pour 10 000 accidents

États-Unis d'Amérique	66
Kenya	1 786
Viet Nam	3 181

Le nombre de véhicules devrait augmenter considérablement, entraînant une augmentation du nombre de décès. En Inde, par exemple, le nombre de véhicules a augmenté de 23 % entre 1990 et 1993 :

1990	3,7 millions de véhicules
1993	4,5 millions de véhicules
2050	plus de 267 millions de véhicules prévus

Les pauvres et les personnes vulnérables sont les plus touchés.

Pourcentage, par catégorie de pays, des traumatismes dus aux accidents

Pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire	91 %
Pays à revenu élevé	9 %

3. Responsabilités

La question se pose de savoir qui devrait assumer la responsabilité première de la sécurité routière aux plans national et international. Manifestement, face à un problème qui, chaque année, provoque 1,2 million de décès et fait de 10 à

15 millions de blessés dans le monde, les responsabilités devraient être clairement définies. La sécurité routière relève de la responsabilité de tous : usagers de la route, pouvoirs publics, organismes donateurs, milieux intellectuels et universitaires et organisations non gouvernementales. Elle fait appel à une démarche pluridisciplinaire, chacun étant appelé à y jouer un rôle bien précis.

Cela étant, deux grands obstacles s'opposent à l'adoption d'une démarche scientifique vis-à-vis du problème de la sécurité routière : l'ignorance et le fait que personne n'assume de responsabilité face à ce problème. L'ampleur du problème est méconnue. Rares sont ceux qui savent que la route tue davantage que le paludisme et que les accidents de la route peuvent être évités. Si les décideurs prenaient pleinement conscience de l'importance que revêt l'application des règlements concernant la vitesse, l'alcool au volant ou le port du casque pour les usagers des véhicules à deux roues, de nombreuses vies pourraient être sauvées. Si l'on veut améliorer la sécurité routière dans le monde, ces deux obstacles devront être levés.

Des actions d'envergure devraient être menées à travers le monde pour sensibiliser l'opinion à l'importance de la sécurité routière en tant que problème de santé publique. La stratégie quinquennale de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour la prévention des accidents de la route, qui a été élaborée en collaboration avec un important groupe d'experts, est destinée aux organismes de santé publique. L'OMS s'efforce de nouer des liens avec d'autres partenaires importants, tels que la Banque mondiale et d'autres institutions, afin de renforcer la collaboration et la planification stratégique. Les États n'ont toutefois pas encore répondu positivement à ces initiatives de l'organisation.

4. Le rôle de la communauté internationale

Les pouvoirs publics, notamment ceux des pays en développement, doivent prendre conscience du fait que la sécurité routière est un problème qui revêt une importance particulière dans le monde entier. Domaine d'interventions multisectorielles, la sécurité routière fait appel au concours de spécialistes des transports, de la santé, de la force publique et de l'éducation. L'inscription de cette question à l'ordre du jour de l'Assemblée générale donnerait l'occasion à ces spécialistes, à des organisations professionnelles, à des groupes d'intérêt, à des organismes des Nations Unies tels que l'OMS, la Banque mondiale, le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et aux gouvernements de réfléchir ensemble à l'amélioration et au renforcement de la sécurité, de mobiliser un appui en faveur des programmes des organismes des Nations Unies, de lancer et de renforcer les programmes des pays en développement, de consolider les connaissances relatives à l'amélioration de la sécurité routière, et enfin de sensibiliser l'opinion et de renforcer les capacités permettant de faire face à cette catastrophe imminente.

En abordant cette question, l'Assemblée générale permettra à tous ces organismes, aux organisations non gouvernementales, aux intellectuels et, surtout, aux gouvernements, de mettre en commun leurs ressources et d'élaborer une stratégie.

Annexe II

Données relatives aux accidents de la route

En 1998, les accidents de la route constituaient la dixième cause de décès dans le monde, provoquant la mort de quelque 1 171 000 personnes – soit 2,2 % de la mortalité totale à l'échelle mondiale.

Selon un rapport conjoint de l'OMS et de la Banque mondiale intitulé Charge mondiale de morbidité, les décès consécutifs à des traumatismes devraient passer de 5,1 millions en 1990 à 8,4 millions en 2020, cette augmentation étant principalement imputable aux accidents de la circulation.

Tableau 1

Estimations mondiales, pour 1998, du nombre de décès et des taux de mortalité imputables aux accidents de la circulation, par groupe d'âge

Groupe d'âge (années)	Décès dus aux accidents de la circulation	Taux de mortalité due aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants
0-4	82 429	13,6
5-14	161 956	13,6
15-44	600 312	21,7
45-59	172 312	22,7
60 et plus	153 684	26,5
Toutes catégories	1 170 694	19,9

Source : Rapport sur la santé dans le monde, 1999.

En 1998, les accidents de la circulation ont causé 2,8 % de l'ensemble des décès et incapacités à l'échelle mondiale, arrivant au neuvième rang parmi les principales causes de morbidité. D'après des projections de l'OMS, les traumatismes dus aux accidents de la circulation pourraient devenir la troisième cause de morbidité à l'horizon 2020.

Tableau 2

Les 10 premières causes responsables de la charge de morbidité (DALY) : scénario de base

1999	2020
1. Infection des voies respiratoires inférieures	1. Cardiopathie ischémique
2. VIH/sida	2. Dépression unipolaire majeure
3. Pathologies périnatales	3. Traumatismes dus aux accidents de la circulation
4. Maladies diarrhéiques	4. Accidents cérébrovasculaires

1999	2020
5. Dépression unipolaire majeure	5. Bronchopneumopathie chronique obstructive
6. Cardiopathie ischémique	6. Infections des voies respiratoires inférieures
7. Accidents cérébrovasculaires	7. Tuberculose
8. Paludisme	8. Guerre
9. Traumatismes dus aux accidents de la circulation	9. Maladies diarrhéiques
10. Bronchopneumopathie chronique obstructive	10. VIH/sida

En 1998, les accidents de la circulation ont tué 1 029 000 personnes dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire (soit 88 % de la mortalité due aux accidents de la circulation à l'échelle mondiale) et 142 000 personnes (soit 12 %) dans les pays à revenu élevé. Les taux de mortalité correspondants étaient respectivement de 20,7 et 15,6 décès pour 100 000 habitants. Il faut cependant signaler que, parmi les principales causes responsables de la charge de morbidité, les accidents de la circulation arrivent au cinquième rang dans les pays à revenu élevé et au neuvième rang dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire.

Le tableau 3 illustre l'ampleur du problème dans les régions de l'OMS – Afrique, Amériques, Méditerranée orientale, Europe, Asie du Sud-Est et Pacifique occidental. Bien que plus du quart de l'ensemble des décès dus aux accidents de la circulation surviennent en Asie du Sud-Est, l'Afrique présente, dans ce domaine, le taux de mortalité le plus élevé pour 100 000 habitants.

Tableau 3
Répartition des décès et des taux de mortalité dus aux accidents de la circulation, par région et par tranche de revenu, 1998

Région	Afrique		Amérique		Méditerranée orientale	Europe		Asie du Sud-Est	Pacifique occidental		Monde
Tranche de revenu	Revenu élevé	Revenu faible ou intermédiaire	Revenu élevé	Revenu faible ou intermédiaire		Revenu élevé	Revenu faible ou intermédiaire		Revenu élevé	Revenu faible ou intermédiaire	
Ensemble des décès dus aux accidents de la circulation (en milliers)	170	49	126	72	66	107	336	25	220	1 171	
Pourcentage par rapport à l'ensemble des décès dus aux accidents de la circulation dans le monde	14,5	4,2	10,8	6,1	5,6	9,1	28,6	2,1	18,8	100	
Taux de la mortalité due aux accidents de la circulation, pour 100 000 habitants	28,2	16,1	25,3	15,2	16,8	22,4	22,6	12,6	15,5	19,9	

Région	Afrique		Amérique		Méditerranée orientale		Europe		Asie du Sud-Est	Pacifique occidental		Monde
Tranche de revenu	Revenu élevé		Revenu faible ou intermédiaire		Revenu élevé		Revenu faible ou intermédiaire			Revenu faible ou intermédiaire		
Pourcentage par rapport à l'ensemble des décès survenus dans la région	1,8	1,9	4		1,9	1,7	2		2,5	1,7	2,1	2,2

En 1998, les accidents de la circulation ont provoqué la mort de 844 700 personnes âgées de moins de 45 ans. Pour les hommes adultes âgés de 15 à 45 ans, les accidents de la circulation venaient au deuxième rang parmi les principales causes de morbidité et de décès prématurés dans le monde. Le nombre de jeunes hommes adultes devrait fortement augmenter à l'horizon de 2020, compte des changements que devraient connaître la taille de la population et la structure des âges. Les victimes des accidents de la circulation seront encore plus nombreuses au sein de ce groupe d'âge si des mesures préventives ne sont pas adoptées.

Environ 50 % des morts par accidents de la circulation concernent des jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans, ce qui correspond à la tranche d'âge la plus productive sur le plan économique, d'où des conséquences graves pour l'économie. Par exemple, le coût total annuel des décès pour tous les États membres de l'Union européenne a été évalué à 45 milliards d'euros, à raison d'un million d'euros en moyenne par décès.

Dans l'évaluation de l'incidence économique des accidents de la circulation, il convient de tenir compte d'un certain nombre de coûts liés notamment aux facteurs suivants : les services d'urgence, les soins médicaux à court et à long terme, y compris la réhabilitation, la baisse de la productivité, les dégâts causés aux biens, les frais de justice, l'assurance, les retards dans les déplacements et les coûts imputés aux employeurs.