



Assemblée générale

Distr. générale
7 août 2003
Français
Original: anglais

Cinquante-huitième session

Point 162 de l'ordre du jour provisoire*

Crise mondiale de la sécurité routière

Crise mondiale de la sécurité routière

Note du Secrétaire général

Résumé

Le présent document est soumis en application de la résolution 57/309 de l'Assemblée générale. Il examine la question des traumatismes dus aux accidents de la circulation et les défis posés par la prévention des accidents de la route et de leurs conséquences. Il souligne que les accidents de la circulation constituent actuellement une crise mondiale en matière de santé publique qui exige l'adoption de mesures urgentes aux niveaux national et international. Il décrit l'ampleur du problème, les conséquences sanitaires, sociales et économiques, ainsi que les facteurs de risque et les éléments déterminants qui prédisposent certains groupes à une vulnérabilité face aux accidents de la circulation. Sur la base des contributions reçues, des exemples précis d'interventions effectuées par des pays ou des organisations sont fournis afin de mettre en évidence le fait que les accidents de la circulation peuvent être évités et d'examiner les éléments des stratégies efficaces d'intervention. Le document lance un appel aux États Membres, en particulier aux pays en développement, pour qu'ils renforcent leurs engagements afin de s'attaquer au problème de la sécurité routière. L'élaboration de rapports de suivi sur les mesures prises et le contrôle des taux nationaux de traumatisme et de décès dus à des accidents de la circulation est également recommandée.

* A/58/150.



I. Introduction

1. Les accidents de la circulation constituent un problème mondial qui touche tous les secteurs de la société. Jusqu'à présent, la sécurité routière n'a pas reçu une attention suffisante aux niveaux international et national. Cela est dû en partie aux éléments suivants : un manque d'informations sur l'ampleur du problème et les possibilités de prévention; une attitude fataliste envers les accidents de la route; et un manque de responsabilité politique et de collaboration pluridisciplinaire, qui sont nécessaires pour aborder le problème d'une manière efficace. Toutefois, beaucoup peut être fait pour réduire le problème des accidents de la circulation. En fait, de nombreux pays à revenu élevé ont réussi à réduire leur nombre d'accidents de la route, parfois jusqu'à 50 % au cours des dernières décennies. Dans le présent document, on examine l'état des connaissances actuelles concernant les accidents de la route et les difficultés qui doivent être surmontées pour s'attaquer à ce problème.

2. Jusqu'à présent, les États Membres suivants ont soumis des rapports en application de la résolution 57/309 du 22 mai 2003, en fournissant des exemples de la manière dont ils traitent le problème des accidents de la circulation : Chine, Finlande, Oman, Pologne, Slovaquie et Thaïlande.

3. Le présent rapport a été établi par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et révisé afin d'y incorporer les observations de départements du Secrétariat et d'autres entités du système des Nations Unies, dont la liste suit : Programme des Nations Unies pour le développement, Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Commission économique pour l'Europe (CEE), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, Département des affaires économiques et sociales, Division des politiques sociales et du développement social, Division de la population, Division des statistiques, Fonds monétaire international et Banque mondiale. Les observations des organismes contributeurs qui ont été utilisées lors de l'élaboration du rapport peuvent être consultées au Groupe de prévention des traumatismes non intentionnels de l'Unité de prévention de la violence et des traumatismes de l'OMS.

II. Ampleur du problème

4. En 2000, les accidents de la circulation ont, selon les estimations, causé la mort de 1 260 000 personnes dans le monde. Ils représentaient 2,2 % de la mortalité totale dans le monde et étaient responsables de 25 % de tous les décès dus à des traumatismes. Dans le monde entier, les traumatismes sont l'une des principales causes de décès pour les personnes âgées de 15 à 44 ans, et les accidents de la route provoquent 25 % de tous les décès dus à des traumatismes.

5. Les accidents de la circulation font également des ravages en termes de morbidité. En 2000, les accidents de la circulation arrivaient au neuvième rang parmi les principales causes de mortalité et de morbidité, en causant 2,8 % de l'ensemble des décès et incapacités à l'échelle mondiale. D'après des projections de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les traumatismes dus aux accidents de la circulation pourraient devenir la troisième cause de décès et d'incapacité à

l'horizon 2020, avant d'autres problèmes de santé tels que le paludisme, la tuberculose et le VIH/sida.

III. Qui sont les victimes?

6. Le nombre et la proportion des accidents de la circulation varient par région, âge, sexe et type d'usager de la route.

7. Le fardeau des accidents de la circulation affecte d'une manière disproportionnée les habitants des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Bien que le nombre de véhicules à moteur par habitant soit considérablement plus élevé dans les pays à revenu élevé, les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire enregistrent le nombre le plus élevé de blessés et de morts suite à des accidents de la route. Par exemple, en 2000, les accidents de la circulation ont tué plus d'un million de personnes dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire (90 % de la mortalité mondiale due à des accidents de la route) et 127 000 personnes (10 %) dans les pays à revenu élevé.

8. L'ampleur du problème des accidents de la circulation varie considérablement d'une région géographique à l'autre. Sur le total de 1 260 000 décès dus à des accidents de la route en 2000, plus d'un tiers (435 000) a été enregistré en Asie du Sud-Est. Bien que l'Asie du Sud-Est ait la part la plus élevée du total mondial de ces décès, l'Afrique a le taux de mortalité due à des accidents de la circulation le plus élevé, soit 28 décès pour 100 000 habitants. Les problèmes de santé, ou la morbidité, qui résultent des accidents de la circulation sont également très différents d'une région à l'autre, et l'Asie du Sud-Est représente plus d'un tiers de la morbidité due aux accidents de la circulation chaque année. Lorsqu'on compare les décès selon le niveau de motorisation, la variation entre les régions est différente. Par exemple, la Suède a un taux relativement faible de 1,3 décès pour 10 000 véhicules, alors que dans certains pays d'Afrique, le taux est de plus de 100 décès pour 10 000 véhicules.

9. Les accidents de la circulation font intervenir des questions d'équité. Ils touchent d'une manière disproportionnée les pauvres des pays en développement, où la majorité des victimes d'accidents de la route sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, enfants, passagers). Dans les pays plus développés également, les statistiques concernant les accidents impliquant des piétons montrent de profondes différences entre les classes sociales, étant donné que les enfants d'un statut socioéconomique plus bas ont plus de probabilités d'être tués dans une collision avec un piéton que leurs homologues d'un statut plus élevé. Un autre élément d'inéquité est que les groupes socioéconomiques pauvres ont moins d'accès aux services médicaux, ce qui entraîne des disparités dans leurs chances de rétablissement ou de survie. Une autre inéquité importante est la tendance à investir des ressources croissantes dans la construction et l'entretien d'une infrastructure pour les transports motorisés privés, sans tenir compte des besoins en matière de transports en commun de la majorité de la population.

10. Les accidents de la circulation touchent d'une manière disproportionnée les jeunes. Plus de 50 % de la mortalité mondiale due aux accidents de la route concernent les jeunes adultes, âgés de 15 à 44 ans. De même, ce groupe d'âge connaît le taux le plus élevé de morbidité, puisque ses membres représentent

environ 60 % de la morbidité annuelle au niveau mondial due à des accidents de la circulation.

11. Au niveau mondial, le taux de mortalité due à des accidents de la circulation pour les hommes est près de trois fois plus élevé que le taux pour les femmes. Les hommes en Asie du Sud-Est et en Afrique ont les taux de mortalité due à des accidents de la circulation les plus élevés du monde. De même, le taux de morbidité due aux accidents de la route est plus élevé pour les hommes que pour les femmes, et les hommes en Chine et en Inde souffrent d'une manière disproportionnée de tels problèmes de santé.

12. Le nombre de décès dus à des accidents de la circulation varie selon le type d'usagers (par exemple, les piétons, les cyclistes, les occupants de véhicules privés, les motocyclistes et les usagers des transports en commun). Les conséquences des accidents de la circulation pour ces types d'usagers varient considérablement entre les pays à revenu élevé et les pays à revenu faible/intermédiaire. Par exemple, dans la plupart des pays à revenu élevé, la majorité des décès causés par des accidents de la route concernent les occupants d'automobiles (conducteurs et passagers). Toutefois, dans les pays en développement, la plupart des décès dus à des accidents de la route concernent des personnes qui ne possèdent pas d'automobile ou qui n'ont pas accès à ce type de véhicule : piétons, motocyclistes, cyclistes et usagers des transports en commun. Par exemple, selon une étude effectuée par la CEA dans un certain nombre de pays africains en 1997, les piétons représentaient 75 % des victimes des accidents de la circulation à Abidjan, 65 % à Nairobi et 89 % à Addis-Abeba.

13. Les tendances actuelles et prévues en ce qui concerne la motorisation indiquent que le problème des accidents de la circulation s'aggravera et deviendra une crise de santé publique au niveau mondial. Les données recueillies dans de nombreux pays montrent clairement qu'il existe une relation entre l'accroissement du niveau de motorisation et le nombre de personnes tuées sur les routes. Le taux de croissance rapide de la motorisation dans de nombreux pays à faible revenu et à revenu intermédiaire implique que ces pays auront moins de temps pour s'attaquer au problème de l'accroissement des accidents de la route et pour atténuer leurs conséquences négatives. En 1996, l'OMS a estimé qu'en 2020, les accidents de la circulation constitueraient la deuxième cause de mortalité et de morbidité dans les pays en développement. En revanche, dans les pays à revenu élevé, le développement à long terme implique une évolution plus lente de l'utilisation de véhicules, ce qui permet une évolution parallèle des efforts dans le domaine de la sécurité routière. Par exemple, en Finlande, les campagnes de sécurité routière menées par le Gouvernement depuis 30 ans ont entraîné une baisse de 50 % du nombre de décès, malgré un triplement du volume du trafic routier.

IV. Conséquences sociales et économiques

14. Les accidents de la circulation ont d'énormes conséquences sanitaires, sociales et économiques pour les individus, les familles, les collectivités et les nations.

15. Outre l'impact direct physique et psychologique sur ceux qui sont directement touchés par des accidents de la circulation, les accidents de la route imposent également une lourde charge sur ceux qui ont des liens avec les victimes. Les familles, les amis et la collectivité de ceux qui sont directement touchés par des

accidents de la circulation peuvent également connaître des conséquences sociales, physiques et psychologiques négatives à court et à long terme. Par exemple, chaque année dans l'Union européenne, plus de 50 000 personnes sont tuées et plus de 150 000 sont handicapées à vie à la suite d'accidents de la route. Cela laisse plus de 200 000 familles endeuillées ou devant s'occuper de personnes handicapées à vie. C'est souvent le soutien de famille qui est handicapé ou tué à la suite d'un accident de la route. Par conséquent, outre l'impact affectif, ceux qui sont touchés doivent faire face à une réduction du revenu familial et ont souvent des problèmes avec les systèmes de justice pénale et/ou civile.

16. Les accidents de la circulation ont également des effets indirects considérables : les membres du public peuvent être affectés par ce type d'accident même lorsque eux-mêmes ou les membres de leur famille ne sont pas directement impliqués dans un accident de la route. Par exemple, la crainte des accidents peut dissuader les personnes âgées d'aller se promener. Dans de nombreux pays à revenu élevé, l'utilisation accrue des automobiles a entraîné une baisse générale de la marche à pied et une augmentation des modes de vie sédentaires, ce qui a eu des conséquences négatives en favorisant l'obésité et les problèmes de santé cardiovasculaire.

17. Les traumatismes et les invalidités dus aux accidents de la circulation entraînent une lourde charge pour les économies, en consommant généralement de 1 à 3 % du PNB annuel d'un pays. Au niveau mondial, on estime que le coût économique des accidents de la circulation s'élève à 518 milliards de dollars par an. Dans les pays en développement, le coût est estimé à 100 milliards de dollars, soit le double du montant annuel de l'aide au développement dont bénéficient ces pays. Ces coûts comprennent les frais médicaux directs, ainsi que les frais indirects et à long terme. L'impact économique des accidents de la circulation est particulièrement préjudiciable, surtout pour les pays qui luttent pour atténuer la pauvreté et résoudre les problèmes généraux de développement, parce que les groupes d'âge de la population économiquement active sont les plus vulnérables à de tels accidents.

18. La question de la sécurité routière est importante pour les pays qui s'efforcent de promouvoir le développement durable. Cela a été mis en évidence lors de nombreuses conférences, dont la plus récente était le Sommet mondial pour le développement durable en 2002. Il a été recommandé que, dans les pays en développement qui connaissent une motorisation rapide, le développement urbain et la planification des transports soient intégrés, et que l'utilisation des transports en commun et de moyens de transport de remplacement soit accrue. De tels efforts devraient permettre d'atténuer les conséquences négatives d'un accroissement de la motorisation.

V. Manque d'informations

19. Dans de nombreux pays, la qualité des données utilisées pour évaluer la situation en matière de sécurité routière laisse à désirer et les indicateurs ne sont pas normalisés, ce qui rend les comparaisons difficiles. Il y a souvent des divergences entre les données – par exemple, celles qui sont fournies par la police et celles qui proviennent des services de santé. Les lacunes dans l'enregistrement des accidents de la circulation limitent également la validité de certaines sources existantes de

données. Les pays qui ont des activités efficaces de collecte, de gestion et d'analyse des données concernant les accidents de la circulation utilisent généralement une série intersectorielle de sources (par exemple : police, secteur des transports et secteur de la santé).

20. Les activités de recherche sur la sécurité routière sont insuffisantes dans de nombreux pays. Il y a un manque d'informations sur de nombreux aspects du problème. Le financement de la recherche concernant les accidents de la circulation est anormalement faible étant donné leur impact sur la mortalité et la morbidité. Du point de vue des gouvernements nationaux et des organismes de développement, les conséquences économiques des accidents de la route et des traumatismes et des décès qu'ils causent ont une importance majeure. Toutefois, de nombreux pays ne disposent pas des données nécessaires pour calculer avec précision les coûts des accidents de la circulation et de leurs conséquences, évaluer la rentabilité des stratégies de prévention et prendre des décisions quant à la priorité à accorder aux différentes stratégies d'intervention.

21. En raison des lacunes de la recherche, l'ampleur du problème, ses conséquences et le coût et l'efficacité des interventions ne sont pas bien compris, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

VI. Facteurs de risque et éléments déterminants

22. Un certain nombre de facteurs qui exercent une influence sur la probabilité d'un accident de la circulation et peuvent être modifiés par une intervention ont été identifiés. Ils peuvent être examinés dans le cadre d'une « approche systémique », qui vise à identifier tous les éléments qui contribuent aux accidents et à essayer ensuite d'atténuer leurs conséquences. C'est ainsi que des facteurs de risque ou des éléments déterminants particuliers seront examinés pour les véhicules, leurs occupants et l'environnement routier.

23. *Vitesse excessive.* La réduction de la vitesse des véhicules est un élément prioritaire pour la prévention des accidents. Selon plusieurs études concernant l'impact de la vitesse sur les accidents de la circulation, une baisse de la vitesse de 1 % réduit le nombre de traumatismes de 2 à 3 %, et le nombre d'accidents mortels d'environ 4 à 6 %. Les conséquences pour les piétons dépendent aussi fortement de la vitesse des véhicules : lorsque la vitesse d'un véhicule passe de 30 à 50 kilomètres/heure, la probabilité d'un accident mortel avec un piéton est multipliée par huit. Les pressions exercées par les membres d'un groupe sont un facteur qui contribue à la vitesse excessive des véhicules, de même que la publicité faite à la vitesse en tant qu'attribut désirable par les constructeurs d'automobiles. La compétition entre les véhicules commerciaux, une pratique commune dans de nombreux pays en développement, entraîne également des vitesses excessives et donc un risque plus élevé d'accidents de la route. Des mesures simples, telles que l'installation de bandes sonores et l'application de limites de vitesse, peuvent réduire la vitesse excessive et les traumatismes.

24. *Alcool.* Il a été démontré que les conducteurs et les piétons avec un niveau quelconque d'alcool dans le sang ont plus de probabilités d'être victimes d'un accident de la route que ceux qui n'ont pas consommé d'alcool, et que leurs traumatismes seront probablement plus graves. Il a été prouvé que l'adoption d'une législation appropriée et l'application effective des lois concernant la conduite en

état d'ivresse sont efficaces pour réduire le nombre de décès et d'incapacités dus aux accidents de la circulation.

25. *Casques.* Dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire qui connaissent une motorisation rapide, le nombre de motocyclettes augmente considérablement, et il y a une augmentation parallèle des traumatismes crâniens. Des études effectuées dans les pays à revenu élevé ont montré que l'utilisation de casques bien conçus réduit de 20 à 45 % le risque de traumatisme crânien dans un accident de la route. Toutefois, dans les pays à faible revenu, l'utilisation de ces casques est rare car ils sont considérés comme trop chauds, inconfortables et coûteux. Les casques fabriqués localement dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire ne sont pas toujours bien conçus et offrent donc peu de protection en cas d'accident. Le port d'un casque conçu spécifiquement pour l'environnement et la situation des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire ainsi que l'adoption de lois rendant obligatoire l'utilisation du casque et leur application effective pourraient réduire considérablement le nombre de décès et de traumatismes parmi les motocyclistes.

26. *Dispositifs de sécurité (ceintures de sécurité, sièges pour enfants).* Il a été démontré que l'utilisation des ceintures de sécurité réduit fortement la gravité des traumatismes dans les accidents de la route. Des études effectuées récemment montrent que l'utilisation des ceintures de sécurité par les occupants des sièges avant réduit d'environ 61 % le risque d'être tué dans un accident. De même, l'utilisation insuffisante ou inappropriée des sièges pour enfants accroît substantiellement le risque de traumatisme. Par exemple, une étude menée en Grèce a montré que deux tiers de tous les traumatismes affectant des enfants à la suite d'un accident de la route auraient pu être évités grâce à l'utilisation appropriée de sièges et de ceintures pour enfant. Malgré cela, l'utilisation de sièges de sécurité et de dispositifs appropriés pour les enfants varie fortement d'un pays à l'autre. De toute évidence, ces dispositifs de sécurité peuvent protéger les occupants d'un véhicule, mais ils ne protégeront pas les usagers vulnérables de la route.

27. *Soins post-traumatiques.* Dans de nombreux pays, il y a une absence frappante de gestion appropriée des traumatismes lorsqu'un accident de la route s'est produit. L'absence de soins rapides et efficaces avant l'hospitalisation et le long intervalle de temps qui s'écoule entre l'accident et l'admission dans un hôpital (en particulier dans les zones rurales) sont des facteurs qui contribuent aux conséquences négatives des accidents de la circulation. Dans les hôpitaux, le manque de personnel qualifié, de médicaments et de fournitures dans les salles des urgences contribue également à la mortalité et à la morbidité à la suite des accidents de la route.

28. *Conception des routes et environnement routier.* Il est tout à fait possible de réduire le nombre des accidents de la circulation en améliorant la conception et l'entretien des routes. L'amélioration de la signalisation et du marquage, par exemple, est un moyen très efficace et peu coûteux d'améliorer la sécurité routière. Des évaluations en matière de sécurité devraient être intégrées dans la planification de l'infrastructure routière afin d'éliminer les risques évitables, en particulier pour les usagers de la route vulnérables.

29. *Application de normes de sécurité routière.* L'introduction de normes minimales de sécurité routière (telles que les limites de vitesse, les règles contre la conduite en état d'ivresse, les permis délivrés aux conducteurs et aux véhicules,

etc.) sont des éléments clefs pour des stratégies efficaces de réduction des accidents de la circulation.

30. *Application des règles de sécurité routière.* L'application des règles de sécurité routière est un facteur critique pour réduire le nombre des accidents de la circulation. Dans les pays industrialisés, l'expérience montre que les mesures visant à promouvoir des changements de comportement parmi les usagers de la route sont influencées d'une manière décisive par le niveau d'application de la part des autorités publiques. Il est donc extrêmement important de faire participer les organes chargés d'assurer le respect des lois à l'élaboration des politiques de sécurité routière. En Slovaquie, par exemple, le Département de la police de la circulation joue un rôle essentiel dans la planification des stratégies de sécurité routière et dans l'application active des mesures arrêtées. Toutefois, dans de nombreux pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, l'insuffisance des ressources, les problèmes administratifs et/ou la corruption peuvent contribuer à des lacunes dans l'application.

31. *Amélioration de la sécurité des véhicules.* Ces dernières années, il y a eu des progrès considérables en ce qui concerne la protection des occupants grâce à l'introduction de dispositions législatives concernant la protection en cas de collision frontale et latérale. Toutefois, des progrès similaires n'ont pas encore été réalisés en ce qui concerne la protection des piétons. Les traumatismes crâniens causés par une collision avec le pare-choc ou le capot représentent 80 % des traumatismes graves dans les accidents impliquant des piétons. La protection des occupants des véhicules et des piétons peut encore être améliorée si l'on exige que les véhicules soient équipés d'éléments et de dispositifs appropriés de sécurité. L'adoption d'une législation et son application sont nécessaires pour assurer que des normes minimales de sécurité soient respectées pour la conception de la partie avant des véhicules afin de les rendre moins dangereux. De plus grands efforts sont également requis pour promouvoir des technologies de sécurité qui peuvent contribuer à la prévention des accidents de la route.

32. *Absence de programmes d'inspection des véhicules.* Le manque d'entretien des véhicules légers et lourds est un facteur qui contribue au problème des accidents de la circulation. Dans de nombreux pays, il n'y a pas de conditions requises en matière d'inspection pour l'immatriculation annuelle des véhicules. Cela peut être dû au manque de formation du personnel d'inspection, à l'insuffisance des ressources ou au faible rang de priorité accordé à ce problème.

VII. Stratégies d'intervention

33. Il est possible de prévenir les accidents de la circulation. Toutefois, à ce jour, les initiatives visant à s'attaquer au problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation ont bien souvent été inefficaces. Cela tient peut-être en partie au fait que les accidents de la circulation sont perçus comme relevant d'un seul secteur. Un examen des stratégies qui ont permis de réduire le nombre d'accidents de la route montre qu'il importe de toute urgence d'adopter une démarche multisectorielle dans laquelle les organismes de santé publique joueraient un rôle central.

34. Traditionnellement, ce sont les usagers de la route qui sont tenus pour responsables des accidents de la circulation. Les politiques de sécurité routière qui

reposent sur cette optique privilégient généralement l'éducation, les contrôles et la répression.

35. Il y a lieu d'adopter des politiques qui accordent une juste place à la faillibilité des usagers de la route et qui visent à réduire le nombre d'accidents grâce à la mise en place d'un environnement routier qui tienne compte de ce facteur. Dans une approche de type systémique, l'accent n'est plus seulement mis sur le conducteur, mais aussi sur l'infrastructure et sur le véhicule lui-même. Les accidents de la route, et partant leur gravité, sont imputables à plusieurs titres à ces trois éléments. Par exemple, l'on sait que la fatigue accroît les risques d'accident; des véhicules vétustes et peu sûrs risquent de provoquer un plus grand nombre d'accidents mortels; des carrefours mal signalés peuvent aussi être à l'origine d'un nombre accru d'accidents. Une approche systémique consiste à recenser les sources de risques et à en atténuer les conséquences. Elle fait donc une place tout aussi importante à ceux qui construisent et exploitent le réseau routier et aux constructeurs d'automobiles dans les efforts visant à réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation. En Finlande, par exemple, le Comité consultatif de la sécurité routière a des objectifs précis qui sont fixés par le Gouvernement. Le but est de faire évoluer la réglementation et de renforcer les moyens d'application en ce qui concerne la sécurité routière, d'améliorer les éléments de l'infrastructure routière qui jouent un rôle dans les collisions et d'incorporer la sécurité routière dans toutes les décisions qui influent directement sur la sécurité routière dans le pays.

36. Un certain nombre de stratégies et de politiques ont contribué à réduire de façon spectaculaire le nombre d'accidents de la route dans les pays développés, mais elles ne peuvent pas être transposées telles quelles dans les pays en développement. Il y a lieu de les évaluer et de les adapter, voire d'en adopter de nouvelles, afin de répondre aux besoins des pays en développement, notamment ceux dans lesquels le nombre de décès consécutifs à des accidents de la circulation augmente à un rythme inquiétant.

37. Les mesures de prévention des accidents de la circulation doivent être complétées par des services de soins intégrés et efficaces. Par exemple, l'Oman a mis en place un système d'intervention intégré qui comprend les soins avant l'admission en milieu hospitalier, les soins prodigués à l'hôpital et la rééducation des accidentés de la route ainsi qu'un registre des traumatismes qui permet de disposer de données détaillées sur les conséquences et les coûts des accidents de la circulation.

38. Les organismes de santé publique ont un rôle important à jouer en matière de prévention des traumatismes dus à des accidents de la circulation. Ils peuvent notamment :

- Collecter des données sur les accidents mortels ou non et comparer leurs données avec celles provenant d'autres sources (par exemple, les services de police et les médecins légistes) afin de mieux cerner les effets sanitaires et les conséquences économiques des accidents;
- Proposer des soins et des services de rééducation appropriés aux blessés;
- Suivre et évaluer les opérations de sécurité routière;

- Encourager des politiques multisectorielles en vue de prévenir les traumatismes dus aux accidents de la circulation.

39. Il importe de faire preuve de fermeté politique afin de sensibiliser le public. La sécurité routière est un problème politique, qui bien souvent oppose les différents secteurs de la société. Par exemple, la défense des droits des usagers vulnérables peut créer des tensions avec ceux qui plaident en faveur d'un accroissement de la motorisation. Par ailleurs, le rôle et les attributions des responsables aux niveaux local, national et international sont bien souvent imprécis, ce qui va à l'encontre d'une politique de sensibilisation efficace et soutenue.

40. Améliorer la sécurité routière ne peut se faire sans un ferme engagement politique de la part des pouvoirs publics. En Pologne et en Thaïlande, par exemple, les programmes nationaux de sécurité routière sont placés sous la direction d'un vice-premier ministre. Qui plus est, l'engagement politique doit être appuyé par une collaboration avec les autres parties prenantes, telles que les associations de victimes et les constructeurs d'automobiles. L'amélioration de la sécurité routière passe non seulement par l'action des responsables politiques, mais aussi par l'information du public, étant entendu que les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont évitables. L'engagement politique se mesurera à l'aune des programmes de sécurité routière assortis d'activités de suivi périodique et de sources de financement régulières et clairement établies, qui permettront de conserver la dynamique obtenue lors du lancement des programmes. Ces programmes devraient reposer sur une législation nationale conforme aux conventions internationales applicables, en particulier les Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

VIII. Conclusions et recommandations

41. **Le présent document a mis en évidence les conséquences considérables des traumatismes dus aux accidents de la circulation, tant sur le plan de la mortalité et de la morbidité que sur celui des coûts économiques et sociaux. Par ailleurs, selon les indications disponibles, il semble que l'augmentation du nombre d'accidents de la route au niveau mondial ne fait que commencer et que le bilan sera particulièrement lourd dans les pays en développement.**

42. **Malgré l'ampleur du problème que posent les accidents de la circulation et ses conséquences désastreuses pour la mortalité et de la morbidité dans le monde, peu d'études et de moyens financiers y ont été consacrés aux niveaux national et international. Cela est d'autant plus vrai dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, pourtant touchés de façon disproportionnée et où les problèmes peuvent être de nature très différente. Les mesures requises dans les cas où la plupart des victimes sont des piétons peuvent être très différentes de celles qui s'imposent lorsque les victimes sont au volant ou à bord de véhicules relativement bien protégés. Il y a lieu d'étudier de toute urgence le problème plus avant afin de disposer d'analyses précises et de mettre au point des stratégies de prévention efficaces, avantageuses et adaptées aux différents cas de figure.**

43. **Les traumatismes dus aux accidents de la circulation peuvent être évités. Moyennant des investissements modestes, il est possible d'en réduire fortement le nombre, à condition de prendre des mesures adaptées. Les États Membres,**

l'Organisation des Nations Unies et les organismes du système ont un rôle important à jouer en mettant en place des partenariats et en mettant ressources et connaissances en commun. D'ailleurs, des partenariats existent déjà dans de nombreuses régions. Ainsi, en 1984, la CEA a organisé le premier Congrès africain sur la sécurité de la circulation en vue de mieux prendre la mesure des problèmes auxquels se heurtait l'Afrique. Au cours des réunions suivantes du Congrès, les données recueillies ont servi à orienter les stratégies permettant de réduire le nombre d'accidents de la route dans la région.

44. Il est recommandé que l'Assemblée générale :

a) Invite le système des Nations Unies à se pencher sur la crise mondiale de la sécurité routière. Il est notamment recommandé d'aider les organismes compétents à proposer de nouvelles initiatives en rapport avec l'ampleur du problème et de désigner un organe au sein du système des Nations Unies qui serait chargé de faciliter et de coordonner ces initiatives tant dans le système lui-même qu'entre le système des Nations Unies et les organismes multilatéraux. Les différents organismes peuvent apporter les ressources et le savoir-faire qui leur sont propres afin de s'attaquer de façon efficace au problème de la sécurité routière. Par exemple, l'OMS, la Banque mondiale, les commissions économiques régionales et l'UNICEF peuvent apporter une aide en matière de collecte de données. La Banque mondiale et la CEE peuvent faciliter la mise au point de politiques de sécurité routière. L'OMS peut prodiguer des conseils en ce qui concerne les services médicaux d'urgence. La Banque mondiale et le Fonds monétaire international peuvent appuyer le financement de programmes de sécurité routière. La plupart des organismes des Nations Unies pourraient intégrer la sécurité routière dans leurs autres activités, par exemple celles qui ont trait au développement durable, à l'environnement, aux femmes, aux enfants et aux personnes âgées;

b) Invite les États Membres, notamment les pays en développement qui assument une part importante du fardeau des accidents de la circulation, à s'intéresser au problème et à en atténuer les conséquences. Cela pourrait signifier adhérer aux conventions internationales existant en la matière et les appliquer intégralement et élaborer de nouvelles conventions dans les domaines où les textes existants présentent des lacunes. Par exemple, la Slovaquie transpose actuellement toutes les directives pertinentes de l'Union européenne dans sa propre législation et adapte ses lois relatives à la sécurité routière;

c) Encourage chaque État Membre à dresser un bilan de la situation existant en matière de sécurité routière sur son territoire. Cela consiste à promouvoir et à faciliter la recherche en vue de renforcer les capacités et d'améliorer les méthodes de collecte de données, et à encourager la collaboration entre les différents secteurs de façon à renforcer la surveillance et la gestion et l'évaluation des données. Un suivi rigoureux des problèmes que posent les traumatismes dus à des accidents de la circulation implique la collecte de données non seulement sur les décès et la morbidité, mais aussi sur les conséquences économiques des accidents de la circulation, de façon à pouvoir établir une comparaison avec d'autres problèmes sociaux ou priorités des pouvoirs publics;

d) Plaide en faveur d'un financement accru et régulier afin que les organismes des Nations Unies accordent la priorité dans leurs programmes au

problème des traumatismes consécutifs à un accident de la route, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire;

e) Recommande aux États Membres de veiller à dégager des ressources suffisantes, en rapport avec l'ampleur du problème auquel ils doivent faire face. Cela consiste à trouver de nouvelles sources de financement qui ont une relation logique avec la sécurité routière;

f) Recommande que les pouvoirs publics jouent un rôle directif en matière de sécurité routière dans les États Membres. Il convient de désigner un organisme ou un mécanisme de coordination qui serait seul responsable des questions relatives à la sécurité routière et qui serait doté de pouvoirs et de ressources lui permettant de s'acquitter de son rôle de chef de file. Cet organisme aurait pour mission d'obtenir la coopération d'autres organismes et services publics en vue d'instaurer des conditions propices à la promotion de la sécurité sur les routes. De même, il serait chargé d'encourager la participation du public aux initiatives prises en la matière. Par exemple, l'Oman a créé un Comité national de la sécurité routière. Il s'agit d'un organisme indépendant qui s'occupe des questions de réglementation, encourage l'amélioration des services de transport et joue un rôle d'information en matière de sécurité routière;

g) Encourage les États Membres à mettre au point et à appliquer une stratégie nationale de prévention des accidents de la circulation ainsi que des plans d'action appropriés;

h) Encourage les États Membres à faciliter la collaboration multisectorielle entre les différents ministères et secteurs. À ce jour, la collaboration entre les différents secteurs laisse à désirer dans les pays mêmes et cette situation se répercute au niveau international où les initiatives du système des Nations Unies et des autres parties prenantes dénotent un manque de cohésion. Les organismes de santé publique devraient jouer un rôle dans les partenariats qui verront le jour;

i) Recommande aux États Membres de prendre des mesures pour prévenir les accidents de la circulation et en atténuer les conséquences. Ces mesures devraient être fondées sur des faits et sur une étude approfondie des traumatismes dus aux accidents de la circulation; elles devraient être adaptées aux habitudes culturelles et mises à l'essai à l'échelon local. Elles devraient s'inscrire dans une stratégie plus large conçue pour remédier efficacement au problème des accidents de la route;

j) Appuie le renforcement des capacités nationales grâce à la coopération internationale. Les États Membres devraient être encouragés à créer et à appuyer des réseaux et des partenariats aux échelons national, régional et mondial, en vue de faciliter une véritable collaboration sur les questions relatives à la sécurité routière;

k) Invite les commissions régionales de l'ONU à prévoir dans leurs programmes de travail respectifs des activités visant : i) à encourager les pratiques régionales qui ont fait leurs preuves dans le domaine de la sécurité routière; ii) à aider les États Membres à se doter de normes adaptées au contexte national; iii) à appuyer les programmes de renforcement des ressources humaines et des capacités techniques dans le domaine de la sécurité

routière; iv) à encourager l'élaboration et l'application de politiques de transport viables axées sur la sécurité routière; v) à faciliter l'adoption de politiques multisectorielles assorties d'objectifs précis et de mécanismes de gestion adaptés; vi) à favoriser l'établissement de stratégies à court et à moyen terme en vue de répondre aux priorités fixées en matière de sécurité routière. Il faudrait dégager des ressources financières supplémentaires afin de mener à bien ces activités;

1) Invite les États Membres à encourager le secteur privé à jouer un rôle actif en matière de sécurité routière. Cela consiste notamment à rendre les véhicules plus sûrs pour leurs occupants et les usagers de la route les plus vulnérables, par exemple en revoyant la conception de la partie avant des voitures de façon à la rendre moins dangereuse. En Thaïlande, par exemple, un certain nombre de constructeurs d'automobiles ont lancé des campagnes de sécurité routière, notamment une campagne visant à dissuader les automobilistes de se servir de leur téléphone portable lorsqu'ils sont au volant. Les employeurs du secteur privé pourraient aussi être incités à prendre les devants en matière de sécurité routière et à appuyer les initiatives prises par la société civile en la matière.
