



Assemblée générale

Distr. générale
2 septembre 2020

Soixante-quatorzième session
Point 12 de l'ordre du jour
Amélioration de la sécurité routière mondiale

Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 31 août 2020

[sans renvoi à une grande commission (A/74/L.86 et A/74/L.86/Add.1)]

74/299. Amélioration de la sécurité routière mondiale

L'Assemblée générale,

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

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

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

Rappelant que les objectifs et les cibles de développement durable sont intégrés et indissociables et concilient les trois dimensions du développement durable, et

* Nouveau tirage pour raisons techniques (7 janvier 2021).

¹ [A/74/304](#) et Corr.1.



consciente qu'il importe de réaliser les cibles relatives à la sécurité routière fixés dans le Programme 2030,

Rappelant le Nouveau Programme pour les villes adopté par la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III)², dans lequel, compte tenu du fait que la majorité des personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route le sont en milieu urbain, toute l'attention voulue est accordée à la sécurité routière et à l'accès à des moyens de transports publics et à des modes de transport non motorisés sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable,

Notant que la très grande majorité des décès et des blessures graves dus aux accidents de la circulation sont évitables et que malgré quelques améliorations dans plusieurs pays, y compris des pays en développement, ils demeurent un grave problème de santé publique et de développement ayant de vastes conséquences sociales et économiques qui, à défaut d'être prises en charge, risquent d'entraver les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable,

Considérant que l'ampleur des souffrances humaines que causent les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation et leur coût économique pour certains pays, qui peut atteindre 5 pour cent du produit intérieur brut annuel, font de leur réduction une priorité économique et sociale, notamment pour certains pays, et que les investissements consentis en matière de sécurité routière ont des répercussions positives sur la santé publique et l'économie,

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

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

Considérant qu'il importe de renforcer les capacités institutionnelles et de poursuivre la coopération internationale, notamment la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire, la coopération entre pays partageant des routes transfrontalières, ainsi que la coopération entre organisations régionales et internationales, afin d'approfondir les efforts de soutien à l'amélioration de la sécurité routière partout dans le monde, en particulier dans les pays en développement, et d'apporter, selon qu'il convient, l'appui nécessaire pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et ceux du Programme 2030,

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

² Résolution 71/256, annexe.

Constatant avec préoccupation que le nombre d'accidents de la circulation demeure à un niveau inacceptable et que les accidents constituent l'une des principales causes de décès et de traumatismes à l'échelle mondiale, tuant plus de 1,35 million de personnes et faisant jusqu'à 50 millions de blessés par an, 90 pour cent des victimes étant dans les pays en développement, et préoccupée par le fait que les accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes âgés de 15 à 29 ans,

Constatant également avec préoccupation que la cible 3.6 associée aux objectifs de développement durable ne sera pas atteinte d'ici 2020, et notant que des progrès considérables peuvent être réalisés grâce à une plus forte mobilisation à l'échelle nationale, à la coopération mondiale, à la mise en œuvre de stratégies fondées sur des données probantes et à l'engagement de tous les acteurs concernés, y compris le secteur privé, ainsi qu'à de nouvelles approches innovantes,

Constatant en outre avec préoccupation que l'adoption et l'application de mesures de sécurité routière restent insuffisantes dans de nombreux pays,

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

Félicitant les États Membres qui ont endossé un rôle de chef de file en adoptant des lois réglementant tous les grands facteurs de risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité, du casque et des dispositifs de retenue pour enfants, la conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse, et appelant l'attention sur d'autres facteurs de risque tels que la visibilité réduite, certains problèmes médicaux et médicaments qui compromettent la sécurité de la conduite, la fatigue, l'usage de stupéfiants et de substances psychotropes ou psychoactives et l'utilisation au volant du téléphone portable et d'autres appareils électroniques et de messagerie,

Encourageant les États Membres à promouvoir des partenariats multipartites pour trouver une solution au problème de la sécurité des usagers vulnérables de la route, fournir les premiers soins aux victimes des accidents de la circulation et assurer la formation et l'éducation, en particulier dans les pays en développement, notamment les moins avancés,

Prenant note des progrès enregistrés par certains États Membres pour ce qui est de fournir un accès universel à la santé et de prendre en charge les accidentés de la route et leur famille avant, pendant et après leur hospitalisation ainsi que pendant les phases de rééducation et de réinsertion,

Consciente du travail accompli par le système des Nations Unies, en particulier du rôle de premier plan joué par l'Organisation mondiale de la Santé, en étroite coopération avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, en vue d'établir, d'appliquer et de suivre plusieurs volets du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, et de l'engagement pris par le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), le Programme des Nations Unies pour l'environnement, le Fonds des Nations Unies pour l'enfance et l'Organisation internationale du Travail, entre autres organismes, de soutenir ces efforts, ainsi que de celui pris par la Banque mondiale et les banques régionales de développement de mettre en œuvre des projets et des programmes pour la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement,

Consciente également des enseignements tirés de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, tels que la nécessité de promouvoir une approche intégrée de la sécurité routière, comme l'approche pour un système sûr et la stratégie « Vision zéro », de rechercher des solutions de sécurité viables et à long terme, et de

renforcer la collaboration intersectorielle nationale, y compris la collaboration avec les organisations non gouvernementales, la société civile et les universités ainsi que les entreprises et l'industrie qui contribuent au développement social et économique des pays et l'influencent,

Félicitant l'Organisation mondiale de la Santé de jouer un rôle de premier plan en matière de prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation et de s'acquitter du mandat qu'elle lui a confié en assurant, en étroite collaboration avec les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, la coordination des questions de sécurité routière dans le système des Nations Unies³,

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

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

Prenant note avec satisfaction du travail effectué par deux groupes d'experts de la Commission économique pour l'Europe, l'un sur la signalisation routière et l'autre sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, et saluant le travail que font sans relâche le Forum mondial de la sécurité routière et le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules pour améliorer la sûreté des véhicules et la sécurité routière,

Notant que les progrès constants des technologies automobiles et numériques pourraient améliorer la sécurité routière, notamment grâce au déploiement progressif de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, et notant à cet égard avec satisfaction l'adoption, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe, d'une résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière,

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

³ Voir résolution 58/289.

l'Organisation internationale de normalisation pour définir les critères régissant ces systèmes⁴,

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

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

Se félicitant également de la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, destiné à soutenir les progrès dans la réalisation de tous les objectifs de développement durable liés à la sécurité routière et des objectifs mondiaux pertinents, et notant avec satisfaction les efforts déployés par les organismes des Nations Unies, en particulier la Commission économique pour l'Europe, et par l'Envoyé spécial du Secrétaire général, pour rendre le Fonds opérationnel,

Appréciant l'engagement en faveur de la sécurité routière dont font preuve les États Membres et la société civile en participant à la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, notamment à la cinquième semaine de ce type, qui a eu lieu du 6 au 12 mai 2019,

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

Appréciant en outre les efforts que consentent les États Membres pour contribuer à la sécurité routière internationale en faisant des recherches et en recueillant des éléments de preuve en vue d'éclairer les politiques, et en encourageant le partage de pratiques optimales qui améliorent la sûreté des véhicules et des infrastructures, ainsi que le comportement de tous sur la route,

Consciente qu'il incombe au premier chef aux pouvoirs publics d'assurer les conditions et les services de base pour remédier au problème de l'insécurité routière, notamment en adoptant des politiques et des législations complètes et efficaces pour la sécurité routière, rôle décisif que peuvent jouer les organes législatifs, et en les faisant appliquer, tout en sachant que l'avènement d'un monde libéré des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route est une responsabilité commune et que l'amélioration de la sécurité routière passe par une collaboration multipartite entre les secteurs public et privé, le monde universitaire, les associations professionnelles, les organisations non gouvernementales et les médias,

Rappelant, à l'approche, en 2020, de la fin de la Décennie d'action et de l'échéance fixée pour la réalisation de la cible 3.6 associée aux objectifs de développement durable, et compte tenu des délais fixés pour la réalisation des

⁴ Voir Organisation internationale de normalisation, ISO 39001:2012.

objectifs liés à la sécurité routière dans le Programme 2030, la nécessité d'établir un nouveau calendrier pour la réduction du nombre de tués et de blessés sur les routes,

Félicitant le Gouvernement de la Fédération de Russie, le Gouvernement du Brésil et le Gouvernement de la Suède d'avoir accueilli des conférences ministérielles et de haut niveau sur la sécurité routière, qui ont abouti respectivement à la Déclaration de Moscou de 2009⁵, à la Déclaration de Brasilia de 2015 et à la Déclaration de Stockholm de 2020,

Prenant note des différentes manifestations internationales qui ont récemment été organisées en vue de promouvoir les partenariats et de partager les connaissances techniques et les meilleures pratiques pour améliorer la sécurité routière, notamment la Conférence internationale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Londres les 3 et 4 septembre 2019,

1. *Invite de nouveau* les États Membres et la communauté internationale à intensifier leur collaboration à l'échelle nationale, régionale et internationale, afin d'atteindre les cibles ambitieuses ayant trait à la sécurité routière définies dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030⁶ ;

2. *Fait sienne* la Déclaration de Stockholm, approuvée lors de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Stockholm les 19 et 20 février 2020 ;

3. *Proclame* la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 pour cent le nombre de morts et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030 et, à cet égard, invite les États Membres à poursuivre jusqu'en 2030 l'action menée pour atteindre toutes les cibles des objectifs de développement durable liées à la sécurité routière, notamment la cible 3.6, conformément à l'engagement pris lors du forum politique de haut niveau pour le développement durable de 2019, organisé sous les auspices de l'Assemblée générale, en tenant compte en particulier de la période restante de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable pour réaliser ces derniers dans leur intégralité d'ici 2030 ;

4. *Prie* l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, de mettre au point un plan d'action pour la deuxième Décennie, qui servira de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci ;

5. *Encourage* les États Membres à mobiliser l'engagement et la responsabilité politiques au plus haut niveau possible pour améliorer la sécurité routière, et à élaborer ou à mettre en œuvre des stratégies et des plans de sécurité routière avec la participation de toutes les parties prenantes, dans tous les secteurs et à tous les niveaux de l'État, selon qu'il convient ;

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

⁵ A/64/540, annexe.

⁶ Résolution 70/1.

7. *Réaffirme* l'importance du rôle que jouent les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, comme la Convention de 1949 sur la circulation routière⁷, la Convention de 1968 sur la circulation routière⁸, la Convention de 1968 sur la signalisation routière⁹, les accords de 1958 et de 1998 concernant les règlements techniques applicables aux véhicules, l'accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules et l'accord de 1957 sur le transport des marchandises dangereuses, dans la promotion de la sécurité routière aux niveaux mondial, régional et national, et félicite les États Membres qui ont adhéré à ces instruments juridiques internationaux ;

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

9. *Encourage* les États Membres à s'employer à assurer la sécurité et la protection de tous les usagers de la route en améliorant la sécurité des infrastructures routières compte tenu des besoins liés au transport motorisé et non motorisé, et d'autres usagers de la route vulnérables, notamment des routes les plus dangereuses où le taux d'accidents est élevé, grâce à l'association de mesures adéquates de planification et d'évaluation, notamment en identifiant les zones où se produisent souvent des accidents, et en matière de conception, de construction et d'entretien des routes, de systèmes de signalisation et d'autres infrastructures, en tenant compte de la géographie du pays ;

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

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

12. *Encourage* les États Membres à envisager de faire de la sécurité routière une partie intégrante de l'aménagement du territoire, de la voirie, du système de transport et de la gouvernance, en gardant à l'esprit les besoins des usagers de la route vulnérables dans les zones urbaines et rurales, notamment grâce à la promotion d'une approche pour un système sûr, selon qu'il convient ;

13. *Encourage également* les États Membres à prendre des mesures pour mieux informer la population et la sensibiliser davantage à la sécurité routière par l'éducation, par la formation et par des campagnes de publicité, en particulier auprès des jeunes, et à diffuser les bonnes pratiques de sécurité routière au sein de la communauté ;

14. *Encourage en outre* les États Membres à renforcer les capacités institutionnelles grâce à une formation adéquate et au renforcement des capacités en ce qui concerne la législation en matière de sécurité routière et l'application de la loi,

⁷ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, n° 1671.

⁸ Ibid., vol. 1042, n° 15705.

⁹ Ibid., vol. 1091, n° 16743.

la sécurité des véhicules, l'amélioration des infrastructures, les transports publics et les soins post-accident, et à recueillir, analyser et diffuser des données ventilées en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques efficaces et fondées sur des données probantes ;

15. *Invite* les États Membres à envisager de mettre en place des dispositifs pour le contrôle périodique des véhicules, pour faire en sorte que tous les véhicules, qu'ils soient neufs ou déjà utilisés, soient conformes aux règles élémentaires de sécurité automobile ;

16. *Encourage* les États Membres à communiquer aux consommateurs des informations sur la sûreté des véhicules, dans le cadre de programmes d'évaluation des nouveaux véhicules menés par des acteurs autres que les constructeurs automobiles, et à partager ces informations avec, entre autres, l'Organisation mondiale de la Santé et les autres pays, en particulier les pays en développement et les pays les moins avancés ;

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

18. *Invite* les États Membres à encourager et à stimuler le développement, l'application et le déploiement de technologies existantes et futures et d'autres innovations pour améliorer l'accessibilité et tous les aspects de la sécurité routière, de la prévention des accidents aux interventions d'urgence et aux soins de traumatologie, en accordant une attention particulière aux besoins de sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers des transports publics ;

19. *Demande* aux entreprises et aux industries de toutes tailles et de tous secteurs de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable liés à la sécurité routière, notamment en appliquant les principes d'un système sûr à l'ensemble de leur chaîne de valeur, selon qu'il convient et conformément à la législation nationale ;

20. *Encourage* les États Membres à adopter, à mettre en place et à faire appliquer des politiques et des mesures destinées à protéger activement piétons et cyclistes et à promouvoir les déplacements à pied et à bicyclette, en vue d'améliorer aussi la sécurité routière et la santé de manière générale, s'agissant en particulier de la prévention des blessures et des maladies non contagieuses ;

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

22. *Encourage* les États Membres à améliorer les soins donnés avant l'hospitalisation, notamment les services de santé d'urgence et les soins d'urgence dispensés aux victimes d'accidents, les directives sur les soins de traumatologie destinées au milieu hospitalier et aux services ambulatoires et les services de rééducation, et demande à l'Organisation mondiale de la Santé d'appuyer les États Membres dans ces efforts ;

23. *Invite* les États Membres à partager aux niveaux bilatéral, régional et international, selon qu'il convient et à la demande d'autres États Membres, y compris dans le cadre de l'Organisation mondiale de la Santé, les pratiques optimales et les normes exemplaires relatives aux causes des accidents de la route et à leur prévention, ce qui peut être fondamental pour pallier le manque d'information ;

24. *Exhorte* les États Membres à appliquer des politiques de sécurité routière propres à assurer la protection des personnes les plus vulnérables parmi les usagers de la route, en particulier les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes handicapées, en tenant compte des obligations qui leur incombent en vertu des instruments juridiques pertinents des Nations Unies, selon qu'il convient ;

25. *Encourage* les États Membres et les entités du secteur privé qui ne l'ont pas encore fait à mettre en place un dispositif efficace visant à réduire le nombre d'accidents causés par des conducteurs professionnels, y compris de véhicules utilitaires, et liés à des risques associés à leur activité, comme la fatigue, ainsi que le nombre de personnes tuées et blessées dans ces accidents ;

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

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

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

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

30. *Invite en outre* les États Membres à poursuivre la mise en place, pour les conducteurs professionnels, de cadres de compétences conformes aux normes reconnues au niveau international concernant l'apprentissage, l'obtention des brevets et des permis, la restriction du nombre d'heures successives de conduite et les conditions de travail en vue de lutter contre les principales causes d'accident faisant intervenir des véhicules utilitaires lourds, sachant que la distraction en fait partie ;

31. *Invite* les États Membres à soutenir, dans la mesure nécessaire, l'action de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et invite le Secrétaire général à envisager de maintenir la fonction d'Envoyé spécial pour la sécurité routière jusqu'à la fin de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière ;

32. *Accueille avec satisfaction* les mesures prises par le Secrétaire général, les organismes des Nations Unies et le Département de la sûreté et de la sécurité du

Secrétariat pour améliorer la sécurité routière en appliquant la stratégie des Nations Unies pour la sécurité routière, de manière à réduire le nombre d'accidents de la route et le nombre de victimes dans ces accidents parmi les membres du personnel de l'Organisation des Nations Unies et les civils des pays hôtes ;

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

34. *Invite de nouveau* les gouvernements à jouer un rôle de premier plan en mettant en œuvre des activités visant à atteindre les cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services, ainsi que les cibles du Programme 2030 ayant trait à la sécurité routière, tout en encourageant une collaboration multisectorielle et multipartite associant les milieux universitaires, le secteur privé, les associations professionnelles et la société civile, notamment les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, et en incitant à multiplier les activités et initiatives de partenariat, à l'image du Réseau mondial des législateurs en matière de sécurité routière et du Partenariat mondial pour la sécurité routière, dont le secrétariat se trouve au siège de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, et celles engagées par d'autres organisations non gouvernementales, les associations de victimes, les organisations de jeunes et les médias ;

35. *Prie* les organismes des Nations Unies, y compris les commissions régionales, l'Organisation mondiale de la Santé et les autres entités compétentes du système d'aider les États Membres qui le demandent à atteindre les cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière, selon les besoins ;

36. *Prie* l'Organisation mondiale de la Santé de continuer à suivre, dans ses rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde, ce qui est fait pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action, et de tirer parti, selon qu'il conviendra, des efforts existants, y compris ceux des observatoires régionaux de la sécurité routière, pour harmoniser et rendre disponibles et comparables les données relatives à la sécurité routière ;

37. *Invite* toutes les parties prenantes, les organisations internationales, les banques de développement et bailleurs de fonds, les fondations, les associations professionnelles et les entreprises du secteur privé concernés à accroître le financement de l'application des mesures nécessaires pour atteindre les cibles mondiales volontaires de performance ;

38. *Invite* les États Membres à investir davantage dans la sécurité routière à tous les niveaux, notamment en allouant des enveloppes budgétaires suffisantes à l'amélioration des institutions et des infrastructures qui s'y rapportent, ainsi qu'en soutenant le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et d'autres mécanismes, tels que le Mécanisme mondial pour la sécurité routière mis en place par la Banque mondiale, selon qu'il convient ;

39. *Décide* de convoquer une réunion de haut niveau, au plus tard à la fin de 2022, sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, en vue de combler les lacunes et de relever les défis, ainsi que de mobiliser les dirigeants politiques et de promouvoir la collaboration multisectorielle et multipartite à cet égard, et décide en outre de définir la portée et les modalités de cette réunion au plus tard à sa soixante-quinzième session ;

40. *Décide également* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-seizième session la question intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale » et prie le Secrétaire général de lui rendre compte à cette session des progrès qui auront été accomplis dans la réalisation des objectifs de la deuxième Décennie d'action.

31 août 2020
