



Assemblée générale

Distr. limitée
6 avril 2018
Français
Original : anglais

Soixante-douzième session

Point 12 de l'ordre du jour

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Arménie, Allemagne, Bélarus, Fédération de Russie, Nicaragua, Nigéria, Oman, Pologne, Samoa, Thaïlande, Turkménistan et Uruguay : projet de résolution

Amélioration de la sécurité routière mondiale

L'Assemblée générale,

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

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

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

Rappelant que les objectifs et les cibles de développement durable sont intégrés et indissociables et concilient les trois dimensions du développement durable, et consciente qu'il importe de réaliser les objectifs relatifs à la sécurité routière, tels que la cible 3.6, à savoir diminuer de moitié à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, et la cible 11.2, à savoir assurer d'ici à 2030 l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en

¹ [A/72/359](#).



développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées, ainsi que les cibles relatives à la sécurité routière visant à renforcer la résilience et les capacités d'adaptation face aux dangers et à mettre en place une infrastructure durable et résiliente,

Notant qu'à l'approche de la fin de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, la très grande majorité des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation sont 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 % 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 (piétons, cyclistes, utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues et 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 vélo 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, 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 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 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,

Constatant avec préoccupation que le nombre d'accidents de la circulation demeure à un niveau inacceptable et que les accidents constituent la principale cause de décès et de traumatismes à l'échelle mondiale, tuant plus de 1,3 million de personnes et faisant jusqu'à 50 millions de blessés par an, 90 % des victimes étant dans les pays en développement, et préoccupée par le fait que les accidents de la

circulation sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes âgés de 15 à 29 ans,

Constatant également avec préoccupation qu'au rythme de progression actuel, la cible 3.6 ne sera pas atteinte,

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 risques 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 dans certains pays 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,

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 Unies², et attendant avec intérêt le prochain *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, qui sera le quatrième d'une série de rapports établis pour suivre les progrès accomplis au cours de la Décennie d'action, comme elle l'a demandé dans sa résolution 62/244,

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 s'emploient à fixer des

² Voir résolution 58/289.

objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre des victimes d'accidents de la route, en particulier le travail de la Commission économique pour l'Europe, qui a élaboré des instruments mondiaux relatifs à la sécurité routière, y compris des conventions et des accords internationaux, des normes techniques, des résolutions et des recommandations sur les bonnes pratiques, et assuré les services relevant des 58 instruments juridiques qui forment le cadre juridique et technique communément accepté pour le développement du transport international routier, ferroviaire, fluvial et combiné,

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

Prenant note 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,

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 l'Organisation internationale de normalisation (ISO) pour définir les critères régissant ces systèmes³,

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,

Prenant note avec satisfaction des efforts faits par l'Envoyé spécial du Secrétaire général 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,

Prenant note de la publication du rapport du Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques intitulé *Zero Road Deaths and Serious Injuries : Leading a Paradigm Shift to a Safe System* et de la lettre d'intention du Forum international des transports, de la Banque mondiale et

³ ISO 39001:2012

de la Fédération internationale de l'automobile relative à la mise en place d'observatoires régionaux des données relatives à la sécurité routière, et notant la promotion, par le Forum international des transports, de la prévention effective des traumatismes dus aux accidents de la circulation au Sommet sur la sûreté et la sécurité des transports, qui se tiendra à Leipzig (Allemagne) du 23 au 25 mai 2018,

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 quatrième semaine de ce type, qui a eu lieu du 8 au 14 mai 2017, à l'occasion de laquelle ont été mis en évidence les dangers de la vitesse, afin de susciter l'adoption de mesures visant à réduire la vitesse et à améliorer la sécurité des routes du monde entier,

Appréciant également l'engagement constant en faveur de la sécurité routière dont font preuve les États Membres et 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,

Félicitant l'Organisation mondiale de la Santé, les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et d'autres organismes des Nations Unies d'avoir aidé les États intéressés à se fixer des objectifs généraux en matière de sécurité routière et des indicateurs correspondants, comme elle l'a demandé dans sa résolution [70/260](#) et comme l'a demandé l'Assemblée mondiale de la Santé dans sa résolution 69.7, adoptée le 28 mai 2016⁴,

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 2030 ;

2. *Accueille favorablement* l'adoption par la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) du Nouveau Programme pour les villes⁵ 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, et plus particulièrement aux besoins des personnes en

⁴ Voir le document WHA69/2016/REC/1 de l'Organisation mondiale de la Santé.

⁵ Résolution [71/256](#), annexe.

situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées ;

3. *Accueille favorablement également* l'approbation par consensus, à la réunion des États membres de l'Organisation mondiale de la Santé qui s'est tenue à Genève les 20 et 21 novembre 2017, des 12 objectifs généraux volontaires concernant les facteurs d'insécurité routière et des mécanismes de prestation de services, prend note des travaux menés par l'Organisation mondiale de la Santé pour mettre au point les indicateurs correspondants qui devraient aider à mesurer les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs, encourage à utiliser ces indicateurs selon qu'il convient et, à cet égard, invite l'Organisation mondiale de la Santé à mettre en œuvre des activités qui aident les pays, en particulier les pays d'Afrique et les pays les moins avancés, à atteindre ces objectifs et à mesurer les progrès qu'ils réalisent en ce sens ;

4. *Encourage* les États Membres à prendre des mesures, en suivant les bonnes pratiques, en vue d'atteindre les objectifs généraux volontaires de sécurité routière ;

5. *Invite* les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à élaborer et à appliquer des plans nationaux pour la sécurité routière, selon qu'il convient, et à envisager d'adopter une législation complète conformément au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, afin d'atteindre l'objectif visant à accroître le pourcentage de pays dotés d'une législation portant sur les principaux facteurs de risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité, du casque et des dispositifs de retenue pour enfants, la conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse, en le faisant passer de 15 % à 50 % au moins d'ici à 2020, tel qu'il a été convenu dans sa résolution 64/255, 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 ;

6. *Réaffirme* le rôle important que jouent les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, comme la Convention de 1949 sur la circulation routière⁶, la Convention de 1968 sur la circulation routière⁷, la Convention de 1968 sur la signalisation routière⁸, 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 ;

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

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

⁶ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, n° 1671.

⁷ Ibid., vol. 1042, n°15705.

⁸ Ibid., vol. 1091, n°16743.

9. *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 qu'ils soient équipés en série de ceintures de sécurité, de coussins gonflables et de systèmes de sécurité active ;

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

11. *Invite en outre* 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 ;

12. *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, notamment les pays les moins avancés ;

13. *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 cet égard à tenir compte de la sécurité routière et de la mobilité dans les activités menées pour parvenir au développement durable ;

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

15. *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 ;

16. *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 ;

17. *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 ;

18. *Prie instamment* les États Membres d'appliquer des politiques de sécurité routière propres à assurer la protection des personnes vulnérables qui font partie des usagers de la route, en particulier des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées, conformément aux instruments juridiques des Nations Unies, notamment la Convention relative aux droits de l'enfant⁹ et la Convention relative aux droits des personnes handicapées¹⁰ ;

19. *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 ;

20. *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 ;

21. *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 ;

22. *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 ;

23. *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 ;

24. *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 et 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 ;

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

26. *Accueille avec satisfaction* les mesures prises par le Secrétaire général et les organismes des Nations Unies pour améliorer la sécurité routière, dans le cadre de la stratégie des Nations Unies pour la sécurité routière, de manière à réduire le nombre

⁹ Ibid., vol. 1577, n° 27531.

¹⁰ Ibid., vol. 2515, n° 44910.

d'accidents de la route et le nombre de tués et de blessés dans ces accidents parmi les membres du personnel de l'Organisation des Nations Unies et les civils des pays hôtes ;

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

28. *Invite à nouveau* les gouvernements à jouer un rôle de premier plan en mettant en œuvre des activités favorisant la réalisation des objectifs généraux volontaires concernant les facteurs d'insécurité routière et la mise en place des mécanismes de prestation de services, ainsi que celle des 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 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 ;

29. *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 objectifs généraux volontaires en matière de sécurité routière, selon les besoins ;

30. *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 ;

31. *Demande* à l'Organisation mondiale de la Santé et aux commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies de faciliter l'organisation d'activités dans le cadre de la cinquième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, en 2019 ;

32. *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 concernées à accroître le financement de l'application des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs généraux volontaires ;

33. *Se félicite* de la mise en place du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, destiné à appuyer l'action menée en vue de la réalisation des objectifs de développement durable liés à la sécurité routière et des autres cibles mondiales en la matière, et engage tous les acteurs de la sécurité routière à y contribuer ;

34. *Souligne*, à l'approche de 2020, dernière année de la Décennie d'action pour la sécurité routière et échéance fixée pour la réalisation de la cible 3.6, et compte tenu des délais fixés pour la réalisation des 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, en prenant en considération les objectifs généraux volontaire relatifs aux facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services ;

35. *Remercie* le Gouvernement suédois d'avoir proposé d'accueillir la troisième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui doit avoir

lieu en 2020 et fera fond sur la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (tenue à Mascate en 2007), la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (tenue à Moscou en 2009) et la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière (tenue à Brasilia en 2015), afin de réunir les délégations ministérielles et les représentants intéressés par les questions touchant les transports, la santé, l'éducation, la sécurité et l'application des règles de circulation, ainsi que d'autres parties prenantes, pour qu'ils réfléchissent aux moyens de réduire le nombre de décès et de traumatismes graves dus aux accidents de la route, jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus, et fassent le point sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière et des cibles du Programme 2030 dans ce domaine, et de donner aux États Membres l'occasion de continuer à examiner les moyens d'atteindre les objectifs du Programme 2030 et de préparer une déclaration porteuse d'avenir pour la période qui prendra fin en 2030 ;

36. *Préconise* la tenue, à un moment opportun après 2020, d'une réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, qui visera à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des cibles du Programme 2030 liées à la sécurité routière ;

37. *Décide* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-quatorzième 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 Décennie d'action.
