

# Le plan de l'ONU pour combattre l'insécurité routière

Un dispositif pour aider les pays pauvres à sauver cinq millions de vies en dix ans devrait être présenté début mars

**S**auver cinq millions de vies en dix ans : c'est l'ambition du plan de lutte contre l'insécurité routière que finalise l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à Genève. Le texte devrait être présenté à l'Assemblée générale des Nations unies début mars. L'ONU pourrait alors décréter, sur la base de ce plan, une «*décennie de la sécurité routière*», avec pour objectif de diviser par deux le nombre de tués sur les routes.

Une motorisation rapide et anarchique a fait de la violence routière un fléau des pays pauvres. 90% des 1,3 million de personnes tuées chaque année dans des accidents de la circulation sont dans le monde en développement. Si rien n'est fait, la route tuera 2,4 millions de personnes par an en 2030.

Pour enrayer l'hécatombe, l'OMS a mis au point un dispositif qui fait le pari risqué de la pédagogie contre des exigences chiffrées et des engagements contraignants. «*L'idéal aurait été de fixer directement des objectifs de baisse de la mortalité. Mais dans de nombreux pays, nous n'avons pas d'idée exacte du nombre de décès*», observe Etienne Krug, le directeur de la prévention de la violence et des traumatismes à l'OMS. «*Nous allons donc définir des objectifs d'amélioration des règles nationales et de leur mise en œuvre.*»

Beaucoup reste à faire. Selon l'OMS, «*peu de pays disposent d'une législation globale et bien appliquée*» en matière de limitation de la vitesse en ville à 50 km/h, du taux légal d'alcoolémie à 0,05 gramme par décilitre de sang, de port obligatoire du casque ou de ceintures de sécurité, d'installation de sièges pour enfants. Ces points formeront l'un des cinq piliers du plan préparé pour l'ONU.

«*Il y a également un volet management, pour s'assurer que quelqu'un est bien responsable de la coordination des questions de sécurité routière et qu'un système de collecte des données existe. ce qui n'est*

*pas encore le cas dans tous les pays*», précise M. Krug. S'y ajoutent un pilier consacré à la qualité des infrastructures routières, un autre à celle des véhicules, enfin des exigences concernant la prise en charge des accidentés.

Autant de grilles de référence laissées à la bonne volonté des pays. «*Ce texte n'aura jamais de pouvoir contraignant : cela demanderait des négociations longues et incertaines, comme on l'a vu sur le climat. Et il n'est pas certain qu'on ait besoin de cette contrainte : la prise de conscience pourrait suffire. Certains pays sont à la traîne. On peut leur faire gagner du temps à la fois en stimulant la volonté politique des gouvernants et en les informant sur les bonnes pratiques.*»

Ce dispositif s'inscrit dans la suite de la première conférence ministérielle mondiale sur le sujet, qui s'est tenue à Moscou, les 19 et 20 novembre 2009. Les représentants de 140 pays y ont reconnu la violence routière non seulement comme un défi de santé publique, mais comme un enjeu majeur de développement.

Ces accidents coûtent aux pays pauvres jusqu'à 5% de leur produit intérieur brut (PIB). Ils privent les familles des victimes de revenus, pèsent sur des systèmes de santé fragiles. Selon la Banque mondiale, les pertes économiques dues aux accidents de la route dans les pays du Sud sont estimées entre 65 milliards et 100 milliards de dollars (45 à 69 milliards d'euros) – plus que la totalité de l'aide au développement.

Face à ce gâchis, l'aide internationale consacrée à la sécurité routière dans les pays pauvres plafonne à 12 millions de dollars par an. Les agences de développement commencent à peine à se préoccuper de la question. «*C'est pourtant un investissement très payant, analyse M. Krug. Pour chaque euro investi dans un programme de port du casque ou de la ceinture, on économise entre 10 et 20 euros en dépenses de*

*santé ou d'investigations liées aux accidents.*»

## Ces accidents coûtent aux pays pauvres jusqu'à 5% de leur produit intérieur brut

«*L'insécurité routière est une crise mondiale sous-financée*», déplore Andrew Pearce, le directeur du Partenariat mondial pour la sécurité routière, une alliance créée par la Banque mondiale et la Croix-Rouge pour faire travailler ensemble les représentants des gouvernements, du secteur privé et de la société civile. L'OMS appelle la communauté internationale à mobiliser 300 millions de dollars pour financer les actions de la décennie de la sécurité routière. Une somme qui semble étonnamment modeste. «*Ce n'est pas avec ça qu'on va résoudre le problème. Il faudrait 15 milliards de dollars par an, avance M. Pearce, mais ces 300 millions vont permettre de réaliser des opérations exemplaires, de démontrer localement l'efficacité des vaccins que sont le casque, la ceinture, la limitation de vitesse, et de mobiliser beaucoup d'autres financements nationaux, locaux ou privés.*»

Peut-on faire davantage? Les acteurs de la sécurité routière appellent les banques de développement, qui consacrent plus de 4 milliards de dollars par an à des projets d'infrastructure routière, à réserver 10% de ces dépenses à la sécurité : faute d'aménagements élémentaires, jusqu'à 80% des tués sur la route sont des piétons ou des conducteurs de deux-roues. Sept de ces banques ont promis, en novembre 2009, d'accentuer leur effort en la matière. Sans s'engager sur une règle qui mobiliserait 400 millions de dollars chaque année. ■

Grégoire Allix



Il piano dell'ONU per la sicurezza stradale (ac)