



54^e CONSEIL DIRECTEUR

67^e SESSION DU COMITÉ RÉGIONAL DE L'OMS POUR LES AMÉRIQUES

Washington, D.C., ÉUA, du 28 septembre au 2 octobre 2015

Point 7.5 de l'ordre du jour provisoire

CD54/INF/5
10 juillet 2015
Original: espagnol

C. PLAN D'ACTION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Antécédents

1. Le présent rapport passe en revue les progrès accomplis sur la sécurité routière dans la Région des Amériques depuis octobre 2011 jusqu'à décembre 2014, suite à la résolution CD51.R6 du 51^e Conseil directeur de l'Organisation panaméricaine de la Santé (OPS) (1, 2).

Mise à jour sur les progrès réalisés

2. Ce rapport d'avancement est fondé sur le rapport mondial sur la sécurité routière (3), avec des informations complémentaires reçues des bureaux des pays.

3. Le nombre de pays qui disposent d'un organisme responsable de la coordination des mesures de promotion de la sécurité routière a augmenté ; parmi les 25 pays qui se trouvaient en référence, deux pays de plus (la Colombie et le Paraguay) ont établi un organisme de sécurité routière au cours de cette période.

4. Le nombre de pays qui adoptent des lois fixant une limite du niveau d'alcool dans le sang pour les conducteurs à $\leq 0,05$ g/dl (concentration d'alcool dans le sang) a augmenté. Le nombre de pays qui avaient fixé cette limite était de 10 et il est maintenant passé à 15. Le Chili est un exemple des pays qui ont réduit la limite à un maximum de 0,03 g/dl.

5. Par rapport à la ligne de base, deux pays, le Mexique et le Panama, ont adopté des lois sur la vitesse, avec des limites de ≤ 50 km/h dans les zones urbaines et l'autorisation pour les autorités locales d'établir des limites plus basses.

6. Il convient de souligner un progrès important dans les pays en raison de l'adoption de lois sur l'usage obligatoire de la ceinture de sécurité pour tous les occupants de véhicules : de 20 pays apparaissant dans la ligne de base, on arrive maintenant à 32.

Quelques exemples des pays qui ont amélioré leurs lois sont : Cuba, l'Équateur, le Guatemala, le Honduras, le Paraguay, Saint-Vincent-et-les-Grenadines et le Venezuela.

7. Des progrès ont été notés dans l'adoption de lois sur l'usage obligatoire du casque pour toutes les personnes sur des motocyclettes : 12 pays faisaient partie de la ligne de base en 2011 mais ils sont désormais 30 à adopter de meilleures lois, comme en Argentine, en Bolivie et au Nicaragua.

8. L'Argentine, Cuba, l'Équateur, le Pérou et l'Uruguay ont amélioré les lois sur l'usage obligatoires des sièges de sécurité pour le transport des enfants.

9. Des améliorations ont été notées dans les politiques nationales pour promouvoir le transport public sûr en Argentine, à Cuba, au Guatemala, en Jamaïque, au Panama, au Pérou et en Uruguay.

10. Les pays qui encouragent l'administration de soins préhospitaliers aux victimes d'accidents de la route étaient au nombre de 22 dans la ligne de base, qui comptent désormais trois pays de plus : El Salvador, la Jamaïque et le Pérou. Leur nombre s'élève désormais à 25.

11. On ne constate pas de progrès dans l'amélioration de la qualité des données sur les victimes de traumatismes dû aux accidents de la route. Les sous-régions andine, mésoaméricaine et du Cône Sud accusent des pourcentages élevés de décès classifiés comme « autres causes ou non spécifiées » (48%, 34% et 20%, respectivement). Il est évident qu'il est nécessaire d'améliorer rapidement les registres et la classification des décès imputables aux accidents de la route dans ces sous-régions.

12. L'attention à la mobilité et à la sécurité des usagers n'est pas uniforme dans toutes les sous-régions. Par exemple, seuls 14 pays disposent de politiques de séparation d'espaces sûrs pour les cyclistes dans l'infrastructure routière de certaines villes.

13. Aucune information n'est disponible dans la base de données de l'OPS, ou celles d'autres institutions régionales, pour mesurer si des progrès sont accomplis dans le domaine de la révision technique de l'ensemble du parc de véhicules.

14. La majorité des pays dispose de programmes visant à contrôler l'application des lois en matière de facteurs de risque et d'usage d'équipements de protection, mais très peu de pays estiment que le niveau d'application des lois est efficace.

Action requise pour améliorer la situation

15. On renouvelle les recommandations visant à ce que les pays établissent des comités consultatifs ou des organismes nationaux pour coordonner la sécurité routière et leur accordent l'autorité nécessaire ainsi que les ressources pour promouvoir, mettre en œuvre et assurer l'application des lois et mesures de sécurité routière approuvées (4).

16. Il est nécessaire que les États Membres envisagent l'établissement d'un système national de surveillance ou renforcent les systèmes existants pour améliorer la qualité des données sur les groupes et les zones à risque élevé de traumatismes causés par la circulation routière (4), sur la révision du parc de véhicules et sur la mise en œuvre de cadres légaux.

17. Il est important que les États Membres garantissent que les lois et règlements établissent clairement la façon dont ces lois et règlements seront mis en œuvre, appliqués et suivis, et définissent l'entité qui sera responsable (5).

Mesures à prendre par le Conseil directeur

18. Le Conseil directeur est prié de prendre note du présent rapport d'avancement et de formuler les recommandations qu'il juge pertinentes.

Références

1. Organisation panaméricaine de la Santé. Plan d'action sur la sécurité routière [internet]. 51^e Conseil directeur de l'OPS, 63^e session du Comité régional de l'OMS pour les Amériques, du 26 au 30 septembre 2011; Washington (DC), États-Unis. Washington (DC): OPS 2011 (document CD51/7, Rev. 1) [consulté le 27 février 2015]. Disponible sur : http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=14663&Itemid=
2. Organisation panaméricaine de la Santé. Plan d'action sur la sécurité routière [internet]. 51^e Conseil directeur de l'OPS, 63^e session du Comité régional de l'OMS pour les Amériques, du 26 au 30 septembre 2011; Washington (DC), États-Unis. Washington (DC): OPS 2011 (résolution CD51.R6) [consulté le 27 février 2015]. Disponible sur : http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=15082&Itemid=
3. Organisation mondiale de la Santé. Rapport de situation de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action [Internet]. Genève : OMS ; 2013 [consulté le 27 février 2015]. Disponible sur : http://apps.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_fr.pdf?ua=1
4. Organisation panaméricaine de la Santé. Données sur la sécurité routière dans la région des Amériques, 2013 [Internet]. Washington (DC) : OPS; 2013 [consulté le 27 février 2015]. Disponible sur : http://www.paho.org/can/index.php?option=com_content&view=article&id=217%3Aroad-safety-facts-region-americas-2013&catid=297%3Aarticles&Itemid=252&lang=fr

5. Organisation mondiale de la Santé. Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays [Internet]. Genève : OMS; 2014 [consulté le 27 février 2015]. Disponible sur : http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128040/1/9789242505108_fre.pdf?ua=1

- - -