



RSF

UN ROAD SAFETY FUND

En route pour le Maroc

UN APPEL À RÉAPPROVISIONNER
LE FONDS DES NATIONS UNIES
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2025-2030

UNE CRISE MONDIALE



Au cours de la dernière décennie, le nombre annuel de décès sur les routes a légèrement diminué, pour atteindre 1,19 million de morts, soit une réduction de 5 % depuis 2010.

Malgré ce progrès, la baisse de la mortalité routière est loin d'atteindre l'objectif 3.6 des objectifs de développement durable (ODD), qui est de réduire ce chiffre de 50 %.

Selon le rapport mondial 2023 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur l'état de la sécurité routière (Global status report on road safety, ou GSR, uniquement en anglais), dix pays ont réussi à enregistrer une réduction de 50 % des décès sur les routes, et ce, grâce à l'adoption et la mise en œuvre de lois, de réglementations, de politiques, de plans et de normes en matière de sécurité routière, alignés sur les instruments juridiques et les meilleures pratiques proposés par l'Organisation des Nations Unies (ONU). L'atteinte de cet objectif de réduction de la mortalité routière est donc clairement à portée.



La crise de la mobilité en chiffres¹



Seuls **17**
pays



disposent de stratégies nationales de sécurité routière actualisées et seuls 84 des 170 pays étudiés disposent d'agences nationales de sécurité routière.



Seuls **6**
pays

disposent de lois fondées sur les meilleures pratiques relatives aux cinq principaux facteurs de risque : vitesse, alcool au volant, non port du casque, non utilisation des ceintures de sécurité et absence de dispositifs de retenue pour enfants.

Seuls **35**
pays



imposent les équipements de sécurité dans les cinq domaines essentiels, tandis que 79 n'ont même pas de législation sur la sûreté des véhicules. En outre, seuls 38 pays imposent des normes internationales pour l'inspection des véhicules.



Près de **21%** de
tous les accidents mortels

signalés dans l'enquête impliquent des véhicules à deux ou trois roues motorisés, tels que les motos, les cyclomoteurs ou les scooters.

Seuls **16**
pays



disposent d'un financement complet pour les plans nationaux de sécurité routière, et 65 font état d'un financement partiel.



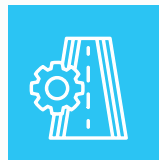
28% de la
mortalité routière mondiale

est concentrée en Asie du Sud-Est, la région qui compte le plus grand nombre de tués sur les routes.

Avec **19%**
des décès mondiaux



L'Afrique a le taux de mortalité routière ramené à sa population le plus élevé au monde. Une augmentation inquiétante de 17 % des décès a été observée dans 28 pays africains.



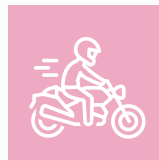
Seuls **55**
pays

disposent de lois imposant l'entretien et l'inspection périodiques des routes.

Avec **74%**
de risques en moins



de lésions cérébrales, les casques de qualité jouent un rôle crucial pour diminuer par six le nombre de morts.



Seuls **49**
pays

disposent d'une législation obligeant les motocyclistes adultes à porter un casque correctement attaché et répondant à des normes de protection appropriées.

40% des
accidents du travail



dans le monde sont liés au transport.



Seuls **45**
pays

disposent de réglementations internationales ou régionales sur le temps de conduite et les périodes de repos.

LE FONDS DES NATIONS UNIES POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière (UNRSF) a été initié en 2018 par l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière. Il est entièrement dédié à la mobilisation, à la coordination et à la distribution de ressources financières pour appuyer les actions des gouvernements, et ce, en vue d'atteindre la cible de l'ODD 3.6, soit la réduction de 50 % du nombre de décès sur les routes.

Sous le patronage du Royaume du Maroc et du Bureau de l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, un Forum d'annonces de contributions, en appui à la reconstitution du Fonds, sera organisé à l'occasion de la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui se tiendra au Maroc les 18 et 20 février 2025.

Cet appel à la reconstitution du Fonds est lancé pour répondre à la demande des pays qui ont besoin d'un appui législatif et technique pour établir, améliorer ou maintenir leurs systèmes nationaux de sécurité routière conformément aux instruments juridiques de l'ONU et aux meilleures pratiques.

Le Forum des donateurs de février 2025 vise à mobiliser au moins 30 millions de dollars pour permettre à l'UNRSF de poursuivre son travail au cours de la période 2025-2030. Les interventions envisagées permettront d'assister les 125 pays confrontés aux pires performances en matière de sécurité routière, soit les 88 pays déjà appuyés par l'UNRSF, ainsi que 37 nouveaux pays. Les possibilités d'impact sont énormes : ces pays représentent collectivement 93 % des 1,19 million de personnes qui meurent encore sur les routes chaque année.

NOS PARTENAIRES

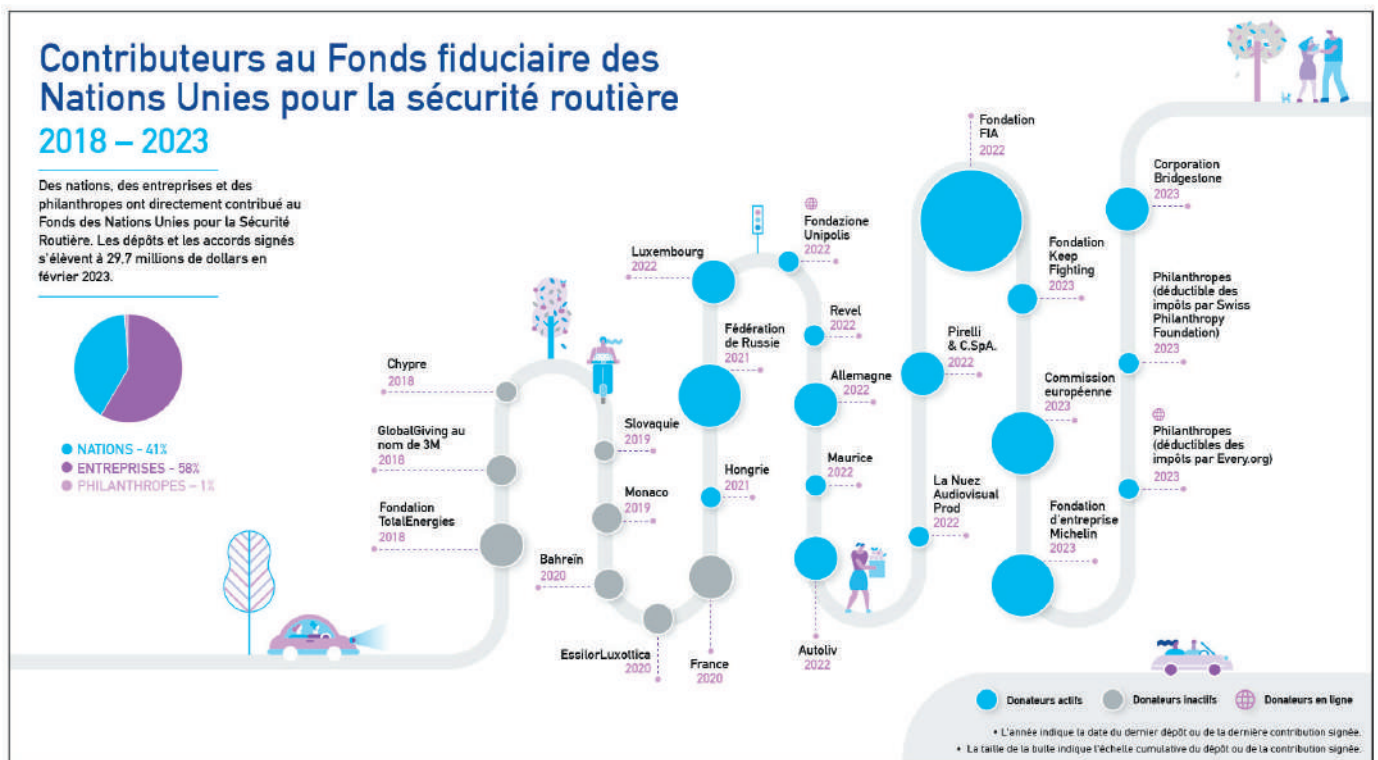
Les projets du Fonds sont menés par les organisations suivantes :



Les partenaires principaux de la société civile peuvent être les suivants

AIP Foundation, Global Alliance of NGOs for Road Safety, iRAP, WRI Colombia, YOURS

Le Fonds bénéficie de l'appui des pays et organismes suivants :



GOVERNANCE DU FONDS



Conseil consultatif



Présidente :
S.E. Lotte Knudsen

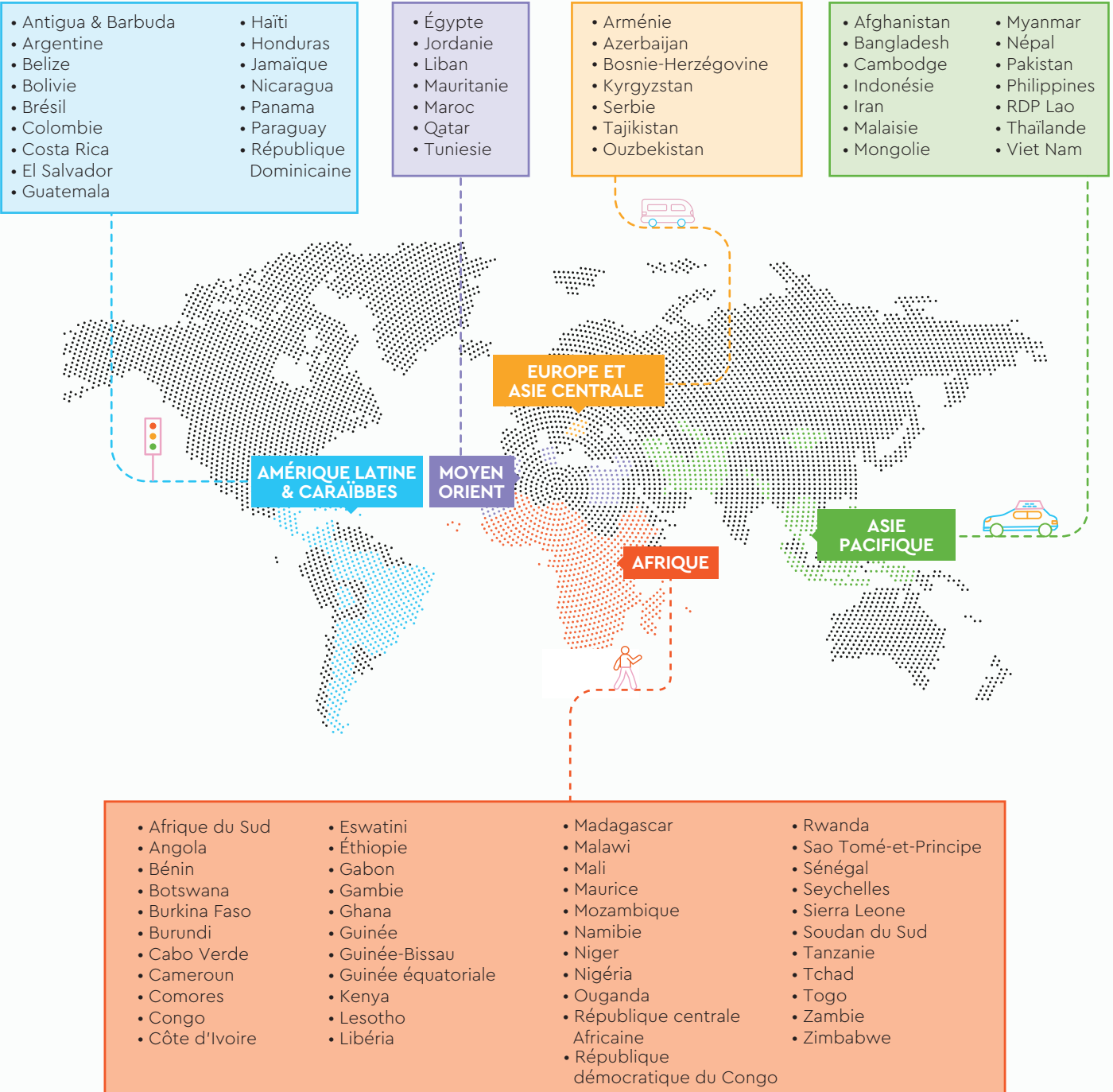
Ambassadrice, Cheffe de la délégation de l'Union européenne auprès de l'Organisation des Nations Unies à Genève.



Président :
Weimin Ren

Directeur, Division des transports, Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique.

OÙ NOUS TRAVAILLONS



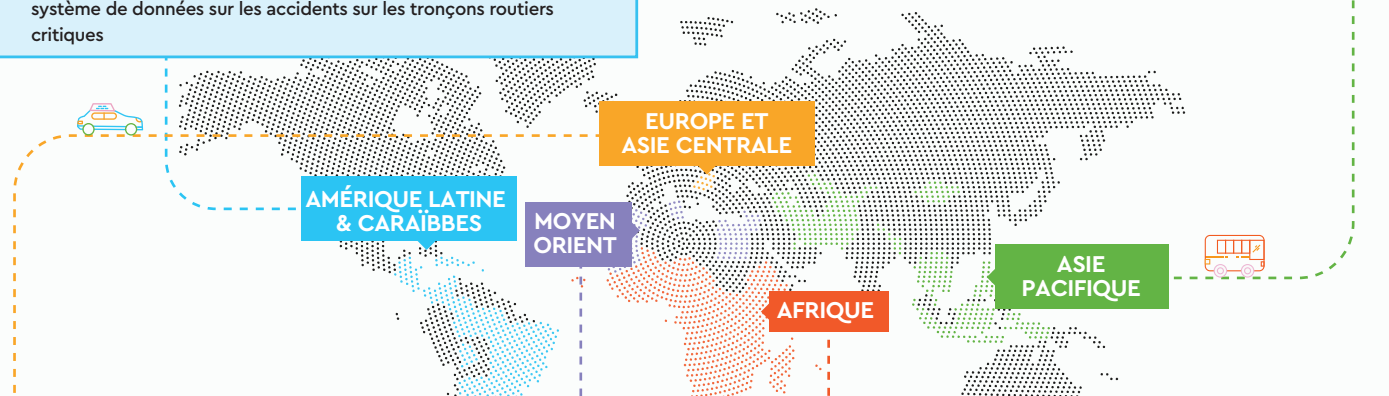
À ce jour, le Fonds apporte son appui à 88 pays dans 5 régions, couvrant des aspects essentiels de leur système national de sécurité routière.



44 PROJETS À FORT IMPACT DANS 5 RÉGIONS ET 88 PAYS.

- Développement des capacités en matière de planification urbaine adaptée aux enfants et de transport urbain durable pour améliorer la sécurité routière
- **Renforcement de l'application des règles de circulation routière au Brésil** (🏆 récompensé par un prix)
- Gestion de la vitesse en Argentine
- Cadres pour des villes sûres et saines pour les enfants et les adolescents
- Interventions communautaires participatives en Colombie
- Une approche de systèmes sûrs pour des routes plus sûres en Jamaïque
- Soins après accident : sauver des vies grâce à des systèmes de soins d'urgence renforcés dans les Amériques
- Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Amérique latine et les Caraïbes
- Renforcer les interventions sur les routes fédérales en améliorant le système de données sur les accidents sur les tronçons routiers critiques

- Renforcement de la gestion de la vitesse aux Philippines
- Amélioration du système de permis de conduire en RPD Lao
- **Extension des modèles de zones scolaires sûres dans certaines villes très urbanisées des Philippines** (🏆 récompensé par un prix)
- Renforcement des capacités de la commission nationale iranienne de la sécurité routière
- Conception de rues conviviales dans les villes afghanes
- Renforcement de la réponse post-collision au Bangladesh
- Améliorer la sécurité des deux-roues motorisés en Thaïlande
- Gestion de la sécurité routière au Népal
- Des zones scolaires sûres au Viet Nam
- Sécurité des déplacements au Cambodge
- Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Asie



- Renforcement des capacités nationales pour la fourniture coordonnée de services médicaux d'urgence aux victimes d'accidents de la route en Azerbaïdjan
- Recadrer la sécurité routière en Arménie : relier les données, les personnes et les politiques sur les routes arméniennes
- Un meilleur système de sécurité routière basé sur une analyse approfondie des accidents de la route en Bosnie-Herzégovine et en Serbie
- Conception de routes sûres et inclusives en Asie centrale

- Renforcement des cadres juridiques pour la sécurité routière dans les pays arabes
- Actions transformatrices pour des motos sûres en Tunisie
- Augmentation de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants en Jordanie
- Pilotage du premier observatoire arabe de la sécurité routière
- L'Alliance mondiale des villes pour la sécurité routière

- Améliorer les données sur la mortalité routière en Côte d'Ivoire et au Sénégal
- Développer la conception de rues sûres en Éthiopie
- Créer des villes pour les usagers des transports non motorisés en Zambie
- **Plan en dix étapes pour le renforcement des capacités nationales en matière d'évaluation de la sécurité routière en Tanzanie et au Sénégal** (🏆 récompensé par un prix)
- Renforcer la gestion de la sécurité routière en vue d'une intervention fondée sur des données factuelles grâce à des données fiables sur les accidents de la route, au renforcement des capacités en matière de recherche et au suivi de l'évaluation
- Rendre les rues aux piétons et aux cyclistes en Afrique
- Cadres législatifs et réglementaires pour la production de casques de moto au Rwanda
- Conception de routes sûres et inclusives en Afrique du Nord et de l'Ouest
- Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique
- Des rues plus sûres pour les cyclistes au Nigéria
- Renforcement des services médicaux d'urgence (EMS) pour des soins efficaces après un accident en Ouganda et en Tanzanie

NOS PROGRÈS

Récemment honoré par le Prix international de la sécurité routière, récompense prestigieuse décernée par Son Altesse Royale le Prince Michael de Kent en décembre 2023, Le Fonds a déjà démontré sa valeur et son impact dans l'hémisphère Sud.

Notre engagement à renforcer les capacités nationales pour améliorer la sécurité routière est illustré dans le tableau ci-dessous, « **Notre cadre d'action mondial** », qui présente tout l'éventail des appuis apportés aux gouvernements.

L'examen attentif de notre impact montre que le Fonds a permis à des pays du monde entier d'adopter, d'appliquer et de prioriser des financements nationaux en vue d'améliorations concrètes de la sécurité routière.

Dans 37 pays, dont la Bosnie-Herzégovine, la Serbie, l'Iran et la Thaïlande, nos interventions ont renforcé les mécanismes de coordination et de suivi. Par ailleurs, 15 pays, notamment la Tanzanie et la Colombie, ainsi que d'autres pays d'Asie centrale, ont pris des mesures gouvernementales en faveur de projets d'infrastructure plus sûrs, améliorant ainsi la sécurité routière pour des millions de personnes.

En Afrique de l'Ouest, 15 gouvernements ont adopté des réglementations visant à aligner la sécurité des voitures d'occasion importées sur les instruments juridiques et les meilleures pratiques des Nations Unies. Grâce à notre travail sur la sécurité des véhicules, des progrès continus sont réalisés pour inclure l'inspection obligatoire des véhicules d'occasion avant de leur exportation vers les pays du Sud.

En Argentine, le gouvernement a révisé les limites de vitesse, installé des radars et mis en œuvre des méthodes améliorées de collecte de données par l'intermédiaire des autorités locales. Le projet mené par la Tanzanie pour le renforcement des capacités nationales en matière d'évaluation des routes, qui lui a valu un prix international de la sécurité routière, a influencé d'autres projets de transport plus sûrs à hauteur de plus d'un milliard de dollars, démontrant ainsi l'impact de nos initiatives.



L'Éthiopie, le Paraguay, la République démocratique populaire Lao et d'autres pays ont également pris des mesures importantes pour améliorer le comportement des usagers de la route, notamment par le biais du système national de permis de conduire et de la formation des forces de l'ordre. En Zambie, le gouvernement a adopté une approche interministérielle pour concevoir et adopter le tout premier dossier d'investissement national en matière de sécurité routière, fournissant une modélisation économique inédite des coûts et des avantages des interventions prioritaires en matière de sécurité routière. L'Azerbaïdjan et le Bangladesh, pour leur part, ont renforcé leurs capacités nationales afin d'améliorer les interventions d'urgence après un accident, en mettant l'accent sur la collecte de données et la formation des premiers intervenants, respectivement.

Avec notre appui, de nombreux autres pays, dont l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Cambodge, la Guinée, la Jordanie, le Kenya, la Mongolie, le Mozambique et le Rwanda ont remis la priorité sur les données sur la sécurité routière, la sécurité des enfants et l'aménagement sécurisé des rues pour une mobilité active, et prennent des mesures pour évaluer et mettre en œuvre les changements associés à leurs systèmes nationaux de sécurité routière.

Tableau 1 : Notre cadre d'action mondial

DOMAINE PIER	LÉGISLATION	EXÉCUTION	ÉDUCATION	TECHNOLOGIE	APPUI RÉGLEMENTAIRE INTERNATIONAL
GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE – COORDINATION VERTICALE ET HORIZONTALE					
SÛRETÉ DES USAGERS	Règles de circulation pour les conducteurs, les cyclistes et les piétons	Respect de la loi sous la vigilance des forces de l'ordre et des inspecteurs	Sensibilisation, formation et examens	Technologies et équipements appropriés, rappel des règles	Instruments juridiques en matière du droit de la route et résolutions de l'ONU, WP.1, SC.1, et WP.15
SÛRETÉ DES VÉHICULES	Règles et normes pour l'admission des véhicules à la circulation	Certifications et inspections par des inspecteurs qualifiés	Sensibilisation des usagers, formation des inspecteurs	Technologies et équipements appropriés, rappels des normes	Instruments juridiques en matière du droit de la route et résolutions de l'ONU, WP.1, SC.1, et WP.29
SÛRETÉ DES ROUTES	Normes de conception, de construction, d'entretien et de signalisation	Audits, évaluations et inspections par des équipes qualifiées	Sensibilisation des gestionnaires des réseaux routiers, des usagers et des inspecteurs	Conception de routes intuitives et indulgentes, de systèmes routiers intelligents	Instruments juridiques en matière du droit de la route et résolutions de l'ONU, normes internationales, WP.1, et SC.1
EFFICACITÉ DE LA RÉPONSE POST ACCIDENT	Normes pour la collecte de données sur les interventions post accident et sur les enquêtes	Supervision des services de secours et des enquêteurs chargés d'enquêter sur les accidents	Formation aux premiers secours et aux services de sauvetage, formation des enquêteurs	Technologies et équipements appropriés	Instruments juridiques en matière du droit de la route et résolutions de l'ONU, normes internationales, WP.1, et SC.1

 Dix pays ou plus bénéficient de l'appui de l'UNRSF pour ce pilier dans ce domaine.

 Moins de dix pays bénéficient de l'appui de l'UNRSF pour ce pilier dans ce domaine.

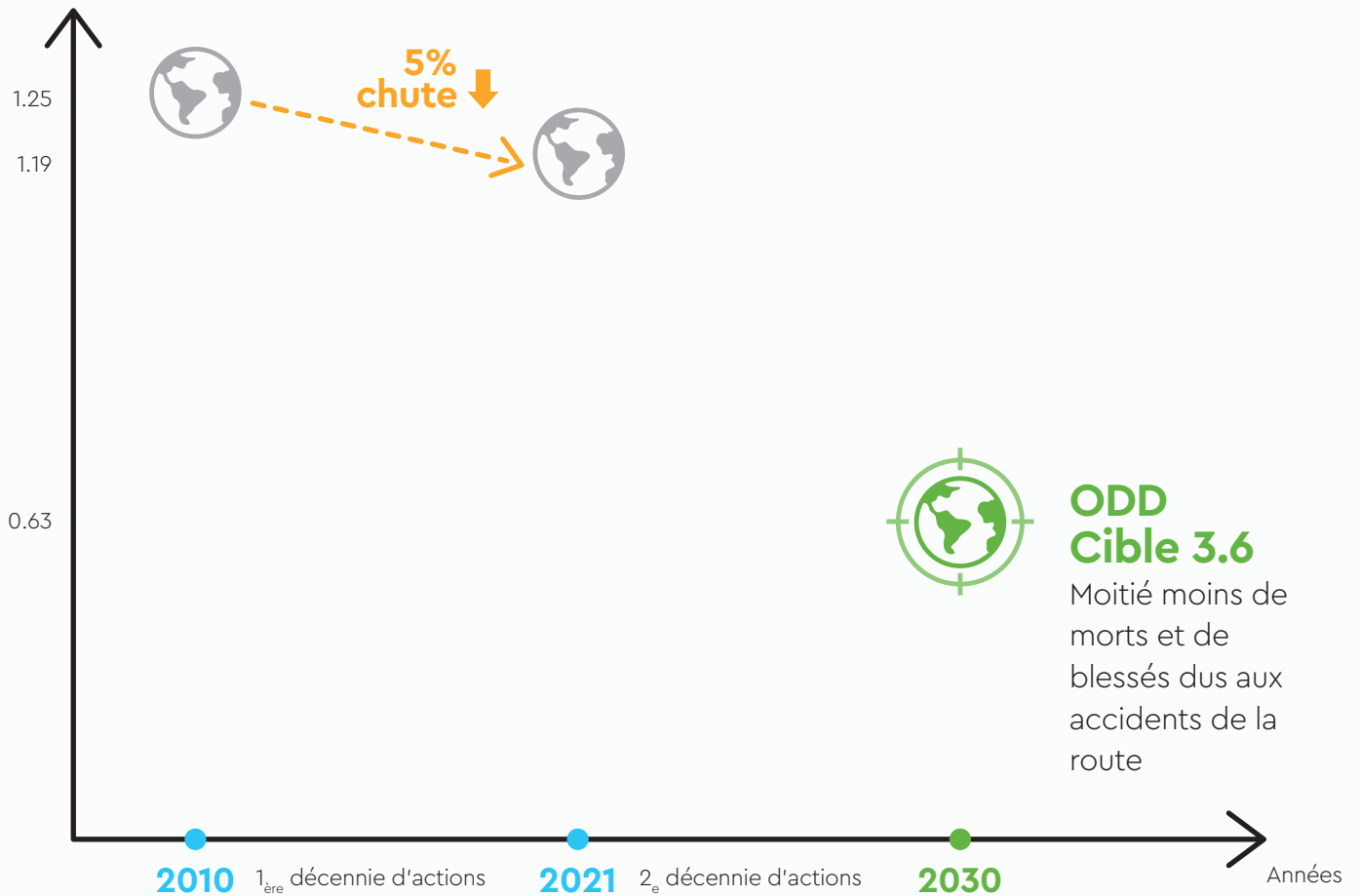
 Appui limité ou inexistant aux pays pour ce pilier dans ce domaine (auquel un nouveau financement pourrait remédier).

TOURNÉS VERS L'AVENIR



La vision globale

Millions de décès sur les routes dans le monde



« Les gouvernements doivent mener des stratégies de mobilité fondées sur des données fiables et appuyées par des lois et des fonds solides. »

Mr. Tedros Adhanom Ghebreyesu,
Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé,
GSR 2023

« Les pays dont les politiques et la législation s'alignent avec cette approche enregistrent la plus forte baisse du nombre de décès. »

Synthèse
GSR 2023

Sur la base des données rigoureuses présentées dans le rapport mondial 2023 de l'OMS sur l'état de la sécurité routière et d'une analyse minutieuse des tendances en matière de sécurité routière, et en tenant compte des demandes des pays, des stratégies régionales et des meilleures pratiques, les membres de l'organe directeur de l'UNRSF², ont identifié deux priorités de financement.



Comme le démontrent les pays qui ont atteint ou sont sur le point d'atteindre l'objectif de l'ODD 3.6, ces deux priorités stimuleront de manière significative les efforts mondiaux visant à améliorer la sécurité routière.

Priorité de financement I : Adoption et mise en œuvre de lois et de normes alignées sur les instruments juridiques de l'ONU et les meilleures pratiques

Il est prouvé que l'adoption et la mise en œuvre de lois et de normes en matière de sécurité routière constituent la base sur laquelle les pays peuvent établir des cadres juridiques nationaux et des systèmes de transport qui contribuent à garantir la sécurité routière. Entre 2025 et 2030, l'UNRSF donnera la priorité aux projets qui combleront directement les lacunes décrites dans le rapport mondial 2023 de l'OMS sur l'état de la sécurité routière.

Les éléments suivants sont à ce titre considérés, sans s'y limiter :

- Des lois relatives aux cinq principaux facteurs de risque que sont les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non port du casque de moto et des ceintures de sécurité, ainsi que l'absence de dispositifs de retenue pour enfants.
- Des lois rendant obligatoires les équipements de sécurité dans les cinq domaines essentiels de sécurité.
- Des normes internationales pour l'inspection des véhicules, telles que définies dans les conventions internationales.
- Des lois exigeant l'entretien ou l'inspection périodique des routes.
- Les normes de l'OMS sur les soins d'urgence efficaces.

Priorité de financement II : débloquer un financement national durable pour la sécurité routière

Pour développer des infrastructures routières sûres et améliorer la sécurité routière, il est essentiel d'assurer le financement national à long terme. L'UNRSF s'efforcera d'aider davantage les pays à cet égard en identifiant des modalités de financement efficaces, fondées sur des données factuelles et rentables.

Ces modalités incluent, sans s'y limiter :

- L'utilisation des PPP pour assurer le respect des règles de circulation, la sécurité des infrastructures routières, la sécurité des véhicules et l'efficacité des interventions d'urgence après un accident.
- Les alliances avec les fonds nationaux d'entretien des routes et les maires des villes pour améliorer l'utilisation des sources de revenus nationales et municipales, y compris les frais d'immatriculation des véhicules (modèle australien) et les frais de stationnement dans les villes.
- La promotion d'investissements privés accrus dans les PME favorables à la sécurité routière, y compris l'utilisation d'accélérateurs et d'incubateurs.
- Des dossiers d'investissement dans la sécurité routière quantifiant les coûts sanitaires et économiques des décès sur les routes ainsi que les avantages sanitaires et économiques d'actions à plus grande échelle.

2. Organisation mondiale de la santé (OMS) ; Commission économique pour l'Afrique (CEA) ; Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) ; Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) ; Groupe de travail sur la sécurité routière des banques multilatérales de développement (BMD) ; Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) ; Commission économique pour l'Europe (CEE) ; Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) ; Forum mondial pour la sécurité routière, précédemment Groupe de travail sur la sécurité routière (WP.1) ; Groupe de la Banque mondiale ; et représentants des donateurs de la Commission européenne, de la France, d'Autoliv, de Michelin et de Pirelli.

L'UNRSF est un fonds commun mondial multi-donateurs qui s'appuie sur des contributions volontaires des secteurs public et privé pour appuyer des initiatives de sécurité routière dans le monde entier.

Contactez unrsf_secretariat@un.org pour de plus amples informations sur la manière de faire un don.

Le Fonds mène actuellement ses projets avec un budget annuel modeste de 5 millions de dollars, en utilisant pleinement les 30 millions de dollars qui ont été généreusement donnés pour les projets de la période 2018-2024. Pour poursuivre ses actions, remplir sa mission cruciale et continuer à avoir un impact significatif sur la sécurité routière dans le monde jusqu'à la fin de l'année 2030, l'UNRSF a besoin d'urgence d'au moins 30 millions de dollars de nouvelles contributions.

Votre généreuse contribution va nous aider à mener notre mission, qui est d'aider les pays à atteindre l'objectif 3.6 de l'ODD, à savoir la réduction de 50 % de la mortalité routière. Dix pays, dont des pays à revenu faible ou intermédiaire, ont atteint cet objectif au cours de la dernière décennie. Grâce à vos dons, nous pouvons renforcer les capacités législatives et réglementaires de nombreux autres pays pour qu'ils puissent de même diminuer drastiquement le nombre de décès sur leurs routes.

TROIS FAÇONS DE CONTRIBUER :



Contributions non affectées

Il s'agit de dons directs récurrents, ponctuels ou pluriannuels, de toute taille, transférés sur le compte de trésorerie multi-donateurs de l'ONU pour l'UNRSF, où ils rejoignent les autres contributions de donateurs de l'UNRSF. Ces fonds sont ensuite alloués par le Comité de pilotage par le biais d'un appel à propositions pour appuyer les priorités de financement du Fonds, y compris l'adoption et la mise en œuvre de lois et de normes, ainsi que le déblocage d'un financement national durable pour la sécurité routière. La mise en œuvre des propositions nationales ou régionales est assurée par les partenaires de l'ONU et la société civile des pays partenaires de l'UNRSF. Ce canal de financement est principalement utilisé par les États membres de l'ONU et les entreprises opérant en B2B.

Contributions affectées

Il s'agit de dons directs récurrents, uniques ou pluriannuels, d'un montant minimum de 2 millions de dollars, transférés sur le compte de trésorerie de l'ONU pour l'UNRSF, et assignés par le donateur à une région ou un thème particulier. Ces fonds sont ensuite alloués par le Comité de pilotage par le biais d'appels à propositions pour appuyer les initiatives pertinentes (par exemple, l'Afrique, l'Asie du Sud-Est, la sécurité des deux-roues, la sécurité du parc automobile, etc.). La mise en œuvre des propositions nationales ou régionales est assurée par les partenaires de l'ONU et la société civile des pays partenaires de l'UNRSF. Ce canal de financement est principalement utilisé par les États membres de l'ONU et les entreprises opérant en B2B.



Contributions de tiers

Il s'agit de dons uniques ou pluriannuels récurrents, déductibles des impôts quel que soit leur montant, effectués par l'intermédiaire de partenaires fiduciaires tiers approuvés. Les partenariats fiduciaires de l'UNRSF incluent, sans s'y limiter, l'initiative de collecte de fonds B2C 24 Seconds de la Fondation Pvblic, la plateforme de dons individuels en ligne gérée par Every.org, et d'autres entités comme la Fondation des Nations Unies ou la Swiss Philanthropy Foundation. Ces dons déductibles des impôts sont envoyés sur le compte de trésorerie multi-donateurs de l'ONU pour l'UNRSF. Ils sont ensuite alloués par le Comité de pilotage par le biais d'un appel à propositions pour appuyer les priorités de financement de l'UNRSF. La mise en œuvre des propositions nationales ou régionales est assurée par les partenaires de l'ONU et la société civile des pays partenaires de l'UNRSF. Ce canal de financement est principalement utilisé par les entreprises opérant en B2C, les consommateurs effectuant des micro-dons lors de leurs achats, et les philanthropes individuels, qu'ils soient aisés ou modestes.





RSF

UN ROAD SAFETY FUND

@ unrsf_secretariat@un.org

 <https://roadsafetyfund.un.org>

 https://twitter.com/UN_RSFS

 <https://www.linkedin.com/company/unrsf>

