



≡ POUR DES ROUTES SÛRES

UNE DÉCENNIE D'ACTION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Résumé



**Commission for
Global Road Safety**

AVANT-PROPOS : DESMOND TUTU

De temps à autre dans l'histoire de l'humanité survient une épidémie meurtrière qui n'est pas reconnue pour ce qu'elle est et qui n'est pas combattue, jusqu'à ce qu'il soit presque trop tard. Le VIH/SIDA, qui ravage actuellement l'Afrique subsaharienne, en est un exemple. Le nombre de morts et de blessés sur les routes pourrait en être un autre.

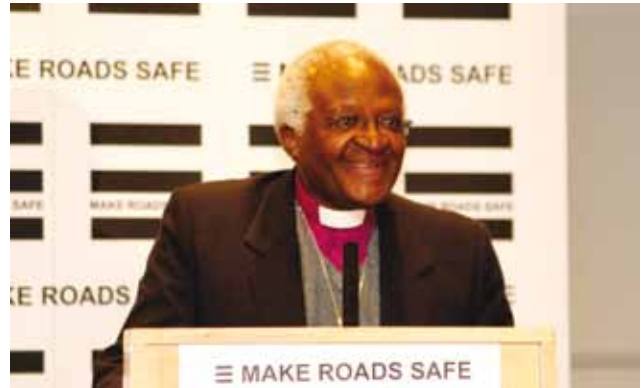
C'est à nos risques et périls que nous ignorons les accidents de la route. Du fait de son omniprésence, cette épidémie est invisible et c'est uniquement en additionnant le nombre quotidien de victimes par quartier ou par ville, par pays ou par région, que nous parvenons à prendre la mesure de cette tragédie : 3500 personnes tuées par jour et des milliers d'autres grièvement blessées ; 260 000 enfants tués chaque année, et plus d'un million grièvement blessés, le tout dans l'indifférence quasi générale.

Ce fléau touche essentiellement les pauvres. Ce sont en effet les communautés les plus démunies qui vivent le long des voies les plus rapides. Ce sont les enfants les plus pauvres qui doivent emprunter les routes les plus dangereuses pour aller à l'école. Ce sont les usagers de la route les plus vulnérables, les piétons et les cyclistes, qui courent les plus grands risques. Et pourtant, ce sont eux qui sont le plus fréquemment négligés par les planificateurs et les décideurs politiques.

En mars 2008, j'ai été heureux d'inscrire mon nom au bas d'une Lettre ouverte aux Nations Unies réclamant la tenue



Desmond Tutu
Archevêque émérite de Cape Town



de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière jamais organisée et c'est avec une immense joie que j'ai appris que l'Assemblée générale des Nations Unies avait approuvé cette proposition. À présent, alors que nous préparons à cette conférence historique qui se tiendra à Moscou en novembre, il est temps pour tous ceux qui ont le pouvoir de faire réellement évoluer les choses – les gouvernements, les institutions financières internationales, la communauté des donateurs, les partisans du développement et les millions d'individus silencieux malgré leur colère – de redoubler d'efforts pour relever le défi et défendre les principes de la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière.

INTRODUCTION : LORD ROBERTSON

Selon les prévisions de l’OMS, en 2015, les accidents de la route seront la première cause de décès prématuré et d’invalidité chez les enfants âgés de plus de cinq ans. D’ici à cette date, il est à espérer que d’énormes progrès auront été réalisés pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement ; néanmoins, ces avancées seront fortement éclipsées si rien n’est fait sur les routes du monde entier pour enrayer ce fléau – en grande partie évitable – qui frappe la jeunesse. Cette épidémie en route, qui provoque d’ores et déjà autant de victimes que le paludisme, continuera d’arracher de plus en plus d’êtres chers à leurs familles et à les priver de leurs moyens de subsistance, le nombre des tués allant être multiplié par deux d’ici à 2030 pour franchir allègrement la barre des deux millions de victimes par an.

Or, l’occasion nous est donnée d’inverser la tendance.

Ces dix dernières années, des progrès ont été réalisés en termes de préparation, de renforcement des capacités et des orientations liées à la sécurité routière mondiale, de conception et de mise à l’épreuve d’interventions efficaces, ainsi qu’en matière de sensibilisation à cette épidémie négligée. Grâce aux travaux du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, au Mécanisme mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière et au Partenariat mondial pour la sécurité routière, il existe désormais une solide communauté prête à collaborer et à agir en faveur de la sécurité routière, sous réserve d’un financement approprié.

Une Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, initialement proposée par notre Commission en 2006 et approuvée l’année suivante par les Nations Unies, se réunira à Moscou en 2009, sous les auspices M. Medvedev, Président de la Fédération de Russie. Cette conférence offre à la communauté internationale l’occasion unique de lutter contre l’épidémie de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route avec toute l’attention urgente qu’elle mérite.

Le présent rapport invite les Nations Unies à lancer en 2010 une Décennie d’action en faveur de la sécurité routière dans l’objectif de réduire les prévisions quant au nombre de tués sur la route de 50% d’ici à 2020. Il propose dix grandes recommandations à la Conférence ministérielle de Moscou et aux Nations Unies, lesquelles sont exposées aux pages quatre et cinq du présumé Résumé. Le rapport principal, revu par les plus grands spécialistes mondiaux de la sécurité routière, lesquels ont également participé à sa réalisation, explique comment, grâce à un engagement politique ferme, à un soutien suffisant de la part des donateurs du monde entier



en faveur du renforcement des capacités et au fait d’inscrire durablement parmi les priorités nationales la prévention des décès et traumatismes dus aux accidents de la route, nous pourrions parvenir collectivement à éviter cinq millions de décès et cinquante millions de blessés graves d’ici à 2020.

Cinq millions de vies, c’est l’enjeu de la Décennie d’action en faveur de la sécurité routière qui est proposée. Cinq millions de personnes dont le potentiel pourrait être réalisé et non gâché, cinq millions de familles qui n’auraient jamais à connaître la perte soudaine d’un proche et la douleur irrémédiable d’un deuil provoqué par un accident de la route. Investir dans cet enjeu vaut la peine, sachant que les retours, tant sur le plan humain qu’économique, seront très largement supérieurs aux coûts d’investissement.

Nous avons les outils, les connaissances nécessaires pour entreprendre cette mission. Il ne manque plus que la volonté politique de mettre en œuvre cette Décennie d’action. Les Nations Unies ont reconnu que l’épidémie mondiale de traumatismes dus à la circulation routière était suffisamment grave pour justifier l’adoption de résolutions par l’Assemblée générale et l’organisation d’une première Conférence ministérielle. Dans ce contexte, la Commission pour la Sécurité Routière Mondiale prie instamment la Conférence ministérielle de Moscou et l’Assemblée générale des Nations Unies de reconnaître que le moment est venu pour les Nations Unies de lancer une Décennie d’action en faveur de la sécurité routière dans l’objectif de réduire de moitié le nombre prévu de victimes de la route d’ici à 2020.

Engageons-nous à œuvrer conjointement en faveur d’une décennie capable de sauver cinq millions de vies et de commencer à rendre les routes sûres pour chacun d’entre nous.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Lord Robertson". The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal line.

Le très honorable Lord Robertson of Port Ellen
Président de la Commission pour la Sécurité Routière
Mondiale

RÉSUMÉ

Les accidents de la route tuent chaque année au moins 1,3 million de personnes et en blessent 50 millions, soit un bilan supérieur au nombre de victimes du paludisme. Quatre-vingt-dix pour cent de ces victimes sont issues de pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Chaque année, 260 000 enfants meurent sur la route et un million sont grièvement blessés, souvent atteints d'invalidité permanente. Selon les prévisions de l'OMS, d'ici à 2015, les accidents de la route seront la première cause de décès prématuré et d'invalidité chez les enfants âgés de plus de cinq ans. Cette épidémie masquée de traumatismes dus à la circulation routière est une crise de santé publique et un facteur important des causes de la pauvreté. Et pourtant, les organismes d'aide, les ONG de développement, les fondations philanthropiques et les grandes organisations internationales continuent de négliger ou d'ignorer ce problème grandissant.

Dans les dix prochaines années, le nombre de décès sur les routes devrait passer de 1,3 millions à l'heure actuelle à plus de 1,9 million en 2020. Selon la Commission pour la Sécurité Routière Mondiale, la première priorité consiste à mettre un frein à cette hausse aussi effroyable qu'évitable du nombre de traumatismes dus aux accidents de la route, puis de parvenir à faire baisser ces chiffres d'une année sur l'autre. En augmentant considérablement les investissements consacrés à la sécurité routière aux niveaux mondial, régional et national, il serait possible d'éviter cinq millions de décès et 50 millions de blessés graves dans le monde.

La première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui se tiendra à Moscou en novembre 2009, est à même de faire prendre un nouveau tournant à la sécurité routière mondiale. L'Assemblée générale des Nations Unies étudiera ensuite les conclusions de cette conférence lors de sa 64^e session. La Commission soumet par conséquent les dix recommandations suivantes à la Conférence ministérielle de Moscou et à l'Assemblée générale des Nations Unies :

1. La Conférence ministérielle de Moscou devrait appuyer, et l'Assemblée générale des Nations Unies approuver, la proposition de lancement d'une Décennie d'action en faveur de la sécurité routière par les Nations Unies en 2010, dans l'objectif de réduire de 50% le nombre prévu de décès dus à des accidents de la route d'ici à 2020.
2. Les gouvernements devraient s'engager à atteindre l'objectif de la Décennie en mettant en œuvre un Plan d'action en cinq volets destiné à 1) renforcer les capacités de gestion, 2) influencer sur la conception des routes et la gestion du réseau routier, 3) influencer sur la conception des dispositifs de sécurité équipant les véhicules, 4) influencer sur le comportement de l'utilisateur de route, 5) améliorer les soins post-accident.
3. Dans les prochaines décennies, les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire consacreront des milliards de dollars aux infrastructures routières et au transport. Il est crucial qu'ils ciblent leurs investissements sur l'amélioration des résultats en termes de sécurité.
4. Pour catalyser ce processus, la communauté internationale, y compris les gouvernements donateurs et les fondations philanthropiques privées, devraient investir 300 millions d'USD dans la proposition de Plan d'action sur dix ans afin de renforcer les capacités aux niveaux mondial, régional et national, de permettre la mise en œuvre de projets pilotes et d'inciter les États à investir davantage dans la sécurité routière.
5. Les Gouvernements devraient s'engager à mettre en œuvre un train de mesures spécifiques et réalisables à l'échelle régionale et nationale, notamment en fixant des objectifs ambitieux en ce qui concerne la réduction du nombre de victimes sur les routes, en créant un organisme chef de file en matière de sécurité routière, (p.ex. doté de responsabilités établies par la loi et de sources de financement à long terme) et en instaurant des systèmes harmonisés de collecte des données (p.ex. conformément aux indicateurs de la Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route établis par le Groupe IRTAD).
6. Les gouvernements devraient fixer des objectifs à l'horizon 2020 dans les domaines suivants : renforcement de la sécurité des infrastructures (p.ex. dans le respect des notes réglementaires relatives à la protection de l'utilisateur de la route) ; renforcement de la sécurité des véhicules (p.ex. dans le respect, au minimum, des notations réglementaires en cas d'accident) ; amélioration du comportement de l'utilisateur de la route (p.ex. dans le respect des taux relatifs au port de la ceinture de sécurité et du casque) ; adhésion aux niveaux réglementaires de taux d'alcool dans le sang ; respect des limitations de vitesse réglementaires et amélioration des interventions post-accident (p.ex. respect de délais d'intervention réglementaires en cas d'accident corporel).
7. La Banque mondiale et les banques régionales de développement ainsi que les pays donateurs, devraient veiller à ce que 10% au moins du coût de leurs projets d'infrastructures routières soient consacrés à un système de notation et d'évaluation de la sécurité et à l'amélioration des infrastructures (p.ex. grâce à la mise en place de glissières de sécurité, d'aménagements pour piétons, de ronds-points, de voies réservées aux motos, etc.). Ce principe devrait être appliqué par les donateurs conformément à la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide de 2005.
8. Les gouvernements des pays à revenu élevé devraient montrer l'exemple en continuant de progresser dans l'amélioration de leurs résultats en matière de sécurité routière, en fondant leur approche de la sécurité routière sur des « systèmes sûrs », conformément aux recommandations du rapport du groupe d'experts de l'OCDE/FIT intitulé *Zéro tué sur la route*.
9. Les pays à revenu élevé et à solides résultats devraient également prendre conscience de leur obligation de partager leur expérience et leur savoir-faire avec les pays

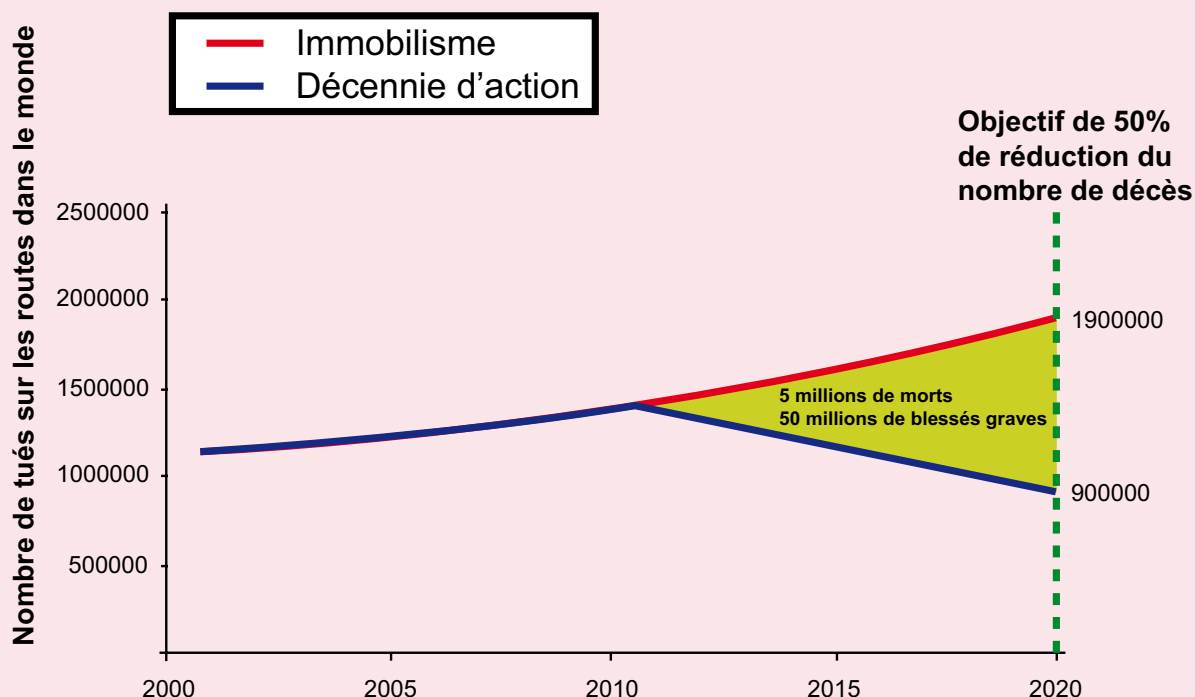
à faible revenu et à revenu intermédiaire, grâce à des échanges de groupes d'études et à des partenariats techniques, ainsi qu'en permettant le transfert de connaissances et en soutenant des projets de mise en application.

- La Commission demande instamment à la Commission du développement durable des Nations Unies (CDD) de faire en sorte que la sécurité routière soit pour la première fois reconnue à part entière comme composante essentielle du développement durable et des objectifs du

Millénaire pour le développement lorsqu'elle abordera la question du transport dans le cadre de l'examen de son prochain cycle d'orientations (2010-2011).

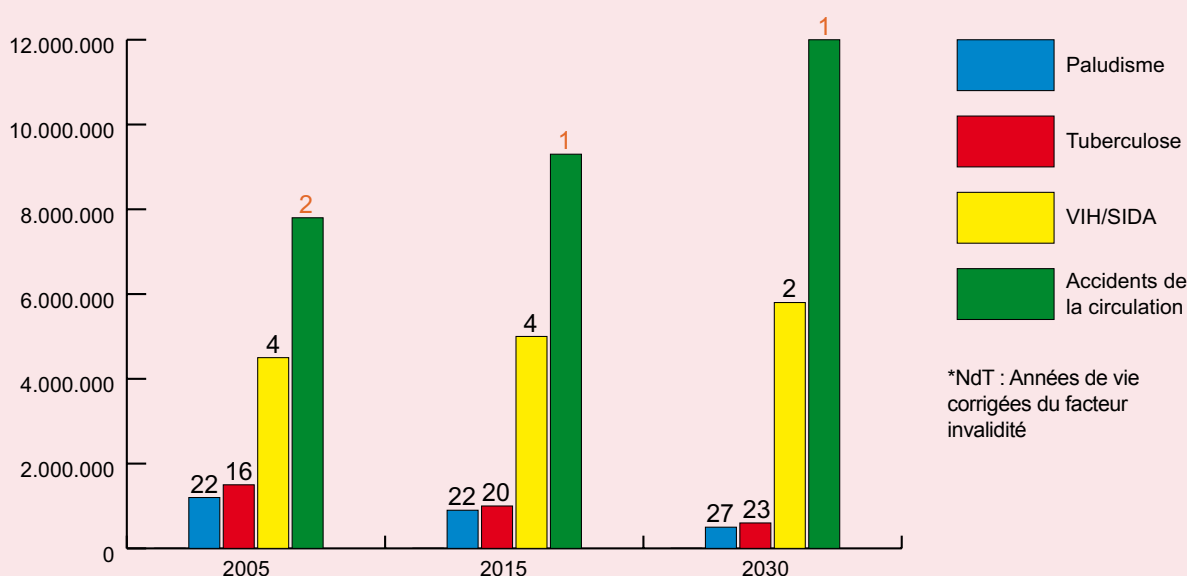
- Le Secrétaire général des Nations Unies devrait nommer un Envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière afin d'inciter au progrès et de faire œuvre de sensibilisation pendant la Décennie d'action, laquelle devrait faire l'objet d'un examen à mi-parcours en 2015.

INVERSER LA TENDANCE : LES RÉSULTATS POSSIBLES D'UNE DÉCENNIE D'ACTION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Source: Guria, J (2009)

PRÉVISIONS D'AVCI* DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (ENFANTS DE 5 À 14 ANS) :



Source: Mather C, Loncar D (2005)

ARTICLE 1 :

Avec la participation spéciale de Kevin Watkins

Quand le monde ferme les yeux

Au moment d'essayer de comprendre un fléau qui frappe l'humanité, notre instinct nous pousse à consulter les statistiques. Les chiffres nous donnent une mesure commode du nombre de victimes et de l'ampleur d'une catastrophe. Malheureusement, ils peuvent aussi aseptiser la réalité et dissimuler à nos yeux le visage des personnes touchées. Les chiffres sont plus abstraits que les noms et ils détournent notre attention de l'existence des personnes concernées. Voici donc quelques uns des noms et des visages frappés par la crise humanitaire qui sévit chaque jour sur les routes du monde entier :

- Rohit Yadav, un élève de quatrième année de l'école primaire Vinoba Bhave de Delhi, a été renversé par un camion alors qu'il circulait en vélo et a été écrasé par les roues arrière du véhicule. Sa sœur, Vandana, a perdu l'usage de la parole suite à ce traumatisme.
- Le Xuan Han, d'Ho Chi Minh City, est morte à la veille de son neuvième anniversaire. Elle se rendait à une fête avec sa sœur, assise à l'arrière du vélo de son père, quand un chauffeur ivre les a percutés. Han est morte des suites de blessures à la tête.
- Mukelebai Mumbuna, 26 ans, de Lusaka, a perdu la vie dans un accident de bus dans la province orientale de la Zambie après que le chauffeur, en excès de vitesse sous une pluie battante, eut perdu le contrôle du véhicule dans un virage. Elle était maman d'un bébé de cinq mois.
- John Njau, de Nairobi, au Kenya, est paralysé depuis juillet 2007, date à laquelle le taxi qu'il partageait a fait une embardée sur la voie opposée et a été percuté par un camion. Il était l'unique soutien de famille et depuis l'accident, ses enfants n'ont plus les moyens d'acheter leurs manuels scolaires.

Quatre visages, quatre exemples de vies perdues sur les routes de la planète. En réalité, chaque année, ce sont pas moins d'1,3 million de personnes qui perdent la vie dans des accidents de la route. Des dizaines de millions d'autres sont blessées. Un grand nombre de victimes provient des rangs des citoyens les plus vulnérables du monde : les enfants. Les jeunes enfants représentent en effet un décès sur cinq liés aux accidents de la route, et près d'un million d'entre eux sont atteints d'invalidité permanente. Le temps de lire cet article, deux nouveaux enfants en bas âge auront perdu la vie quelque part dans le monde. Or, derrière les grands chiffres se cachent de véritables tragédies humaines. Chaque mort laisse derrière lui une famille éplorée ou un enfant privé de l'affection, de la chaleur et du soutien d'un parent. Et en cas de blessure grave, une famille doit vivre en faisant face aux conséquences et à la perte de revenus.

Il est temps que la communauté internationale prenne conscience de la catastrophe humanitaire que représente le bilan des victimes de la route. Depuis trop longtemps, les gouvernements traitent cette catastrophe comme une question se-condaire, du ressort des ministères du Transport. Il convient désormais d'en faire une urgence nationale. Nous sommes confrontés à une épidémie qui provoque autant de morts et de mutilés que de grandes maladies infectieuses comme le paludisme, la tuberculose ou le VIH/SIDA. Si un conflit entraînait la mort d'un nombre de civils aussi important que le nombre de tués sur les routes de la planète, il ferait assurément l'objet d'une condamnation internationale et d'appels à l'action. Or, c'est à peine si la presse internationale se fait l'écho de ce massacre, et il est encore plus rare qu'il figure à l'ordre du jour des conférences à haut niveau. C'est peut-être parce que la plupart des victimes sont des personnes démunies habitant dans les pays les plus pauvres du monde. Selon les prévisions, la plus forte hausse du nombre de morts d'ici à 2020 se produira dans ces pays. Le nombre des décès sera multiplié par deux en Afrique et par plus de deux en Asie du Sud.

Il importe de définir une nouvelle terminologie pour parler de la crise de la sécurité routière. Prenez n'importe quel journal dans un pays en développement et vous êtes pratiquement assuré de trouver quelque part parmi les gros titres un article sur un « accident de la route » ayant entraîné des morts et détruit des vies. En vérité, ces événements ne sont pas des « accidents » : ce sont les conséquences de politiques inadaptées, de la négligence des gouvernements et de l'indifférence de la communauté internationale.

Les décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation brillent par leur absence de l'agenda international du développement, ce qui, au sens quasi-littéral du terme, est une erreur fatale de la part des dirigeants politiques. Mesurés à l'aune d'un simple calcul économique, les coûts du statu quo sont énormes. Le bilan des morts et des blessés dus aux accidents de la route représentent de 1 à 3% du PIB d'un grand nombre de pays parmi les plus pauvres de la planète, entravant de ce fait leur croissance économique. Une simple analyse coûts-avantages plaide d'elle-même en faveur de l'action. Comme le montre le présent rapport, investir 1 USD dans la sécurité routière peut permettre d'économiser 20 USD de pertes de revenus, de productivité réduite et de frais de santé. Au lieu de se demander si leur pays peut ou non se permettre d'investir dans la sécurité routière, les ministres des Finances devraient peut-être se demander s'il peut se permettre de ne pas le faire.

Les répercussions des décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation sur les objectifs du Millénaire pour le développement devraient faire l'objet d'un examen urgent. De fait, la plupart des victimes sont pauvres. En bonne place sur la liste des victimes apparaissent des ouvriers se rendant à leur travail à pied le long des routes, des petits exploitants agricoles, des femmes transportant des marchandises pour aller les vendre au marché et – bien sûr – des enfants des quartiers pauvres. Or, tout décès ou traumatisme a des conséquences à long terme. Lorsqu'un soutien de famille disparaît, toute la famille perd les ressources dont elle a besoin pour continuer à se nourrir correctement, acheter des médicaments essentiels ou faire en sorte que les enfants puissent poursuivre leur scolarité. Les frais médicaux qui vont de pair avec tout accident de la route ayant entraîné des blessures peuvent faire plonger un foyer dans l'endettement et le faire tomber dans le piège de la pauvreté. Sans parler des cicatrices mentales.

Le monde fait des progrès dans la scolarisation des enfants. Néanmoins, parmi tous les enfants aujourd'hui assis sur les bancs de l'école, combien ont vu leurs aptitudes scolaires anéanties par les cicatrices psychologiques et le stress post-traumatique engendrés par un accident de la route ?

En matière de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation, le bon sens économique et les principes éthiques pointent tous dans la même direction. Que vous preniez pour point de départ la croissance économique, la réduction de la pauvreté, la justice sociale ou les droits de l'homme, fermer les yeux devant le nombre croissant de cadavres et de membres brisés n'est pas une solution envisageable. Or, dans la pratique, il s'avère qu'un trop grand nombre d'individus et d'organisations capables de faire changer les choses ferment les yeux.

En parcourant ce rapport, j'ai été frappé à maintes reprises de constater à quel point il serait facile d'inverser la tendance. De fait, nous ne sommes en aucune façon confrontés à une maladie défiant nos connaissances scientifiques, à une crise financière complexe ou à une catastrophe naturelle impossible à prévoir. Ce dont il s'agit, c'est de routes traversant des villages dépourvues de passages protégés pour les enfants se rendant à pied à l'école et construites pour que les voitures aillent le plus vite possible sans se soucier outre mesure des piétons. Les problèmes liés à la conception même des routes sont aggravés par de simples défaillances sur le plan réglementaire, comme le fait de ne pas faire appliquer les règles qui veulent que les cyclistes portent un casque, le fait de ne pas fixer et maintenir des normes sur la sécurité des véhicules ou le fait de ne pas faire respecter les limitations de vitesse.

Si vous pensez que le problème est insurmontable comparé à d'autres priorités, détrompez-vous. Des pays comme le Vietnam ont réussi à réduire le nombre des morts sur les routes en faisant tout simplement respecter la législation sur le port du casque. En Malaisie, au Costa Rica et en Afrique du Sud, des projets pilotes sur la sécurité routière ont montré que des solutions élémentaires en termes de conception pouvaient sauver des milliers de vies. En Ouganda, un programme sur le renforcement de l'application du code de la route a fait reculer le nombre des tués sur la route de 17%. Adopter à grande échelle des mesures de ce type sur une période de dix ans pourrait permettre de sauver 5 millions de vies et d'éviter 50 millions de blessés graves entre 2010 et 2020. La proposition de Plan d'action au rôle catalyseur, d'un montant de 300 millions d'USD, est-elle abordable ? Cette question est futile dans un monde où les hauts cadres dirigeants d'un seul établissement financier en faillite – l'American Insurance Group – se voient octroyer un bonus annuel de 165 millions d'USD.



Une autre question mérite en revanche toute notre attention. S'il est possible d'obtenir d'aussi bons résultats et d'aussi bons retours sur investissement, pourquoi si peu de mesures sont-elles prises ? La réponse à cette question mérite une réflexion approfondie. Trop souvent, les gouvernements des pays en développement et les économistes en développement qui les conseillent mesurent le succès de leurs politiques routières à l'aune des kilomètres d'asphalte créés et de la vitesse à laquelle les marchandises peuvent être transportées. Peut-être conviendrait-il de demander aux professionnels de la santé confrontés aux conséquences de cette « conception » d'organiser des visites guidées des services de traumatologie et des morgues où finissent les victimes.

Certains donateurs commencent à considérer la sécurité routière comme une question fondamentale, mais ils constituent encore une minorité et la sécurité routière reste le parent pauvre de l'ingénierie routière. La Banque mondiale et les banques régionales de développement, avec un portefeuille consacré aux infrastructures routières de 4 milliards d'USD, ne disposent entre elles que d'un seul spécialiste de la sécurité routière. Ce même manque de capacités vaut également pour la plupart des donateurs bilatéraux.

Les organismes chargés de lancer des campagnes de sensibilisation doivent également se montrer plus actifs. Alors même que des organisations non gouvernementales défendent des causes telles que l'éducation, les maladies infectieuses ou les OMD, qui se préoccupe de lancer de grandes campagnes en faveur de la sécurité routière ? Comment est-il possible que les liens entre les quelque 1,3 million de personnes tuées sur les routes et la pauvreté restent dans l'angle mort des orientations des grands organismes ?

Ces propos ne visent aucunement à faire porter le blâme à qui que ce soit. Nous avons tous le pouvoir – et le devoir – d'agir d'avantage. La proposition de Décennie d'action en faveur de la sécurité routière est pour nous une formidable occasion d'unir nos efforts pour parvenir à ce que le virus mortel que représentent les accidents de la route figure parmi les grandes préoccupations internationales. Toutefois, à moins de profiter du moment pour collaborer à la mise en place d'un plan d'action qui sauvera des vies, nous laisserons passer cette occasion. On ne peut plus se permettre de continuer ainsi. Notre négligence collective tue des personnes comme Rohit Yadav, Le Xuan Han ou Mukelebai Mumbuna. Et elle entrave la lutte contre la pauvreté.

Kevin Watkins est chercheur supérieur attaché à l'Université d'Oxford dans le cadre du « Global Economic Governance Programme ». Il est également ancien Directeur du Bureau du Rapport mondial sur le développement humain (PNUD). Auparavant, il était Maître de recherche pour Oxfam Royaume-Uni.

APPUIS EN FAVEUR DE LA CAMPAGNE « POUR DES ROUTES SÛRES »

« Il est temps pour tous ceux qui ont le pouvoir de faire réellement évoluer les choses de redoubler d'efforts pour relever le défi et défendre les principes de la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière ».

Desmond Tutu, lauréat du prix Nobel de la paix

« Les efforts de la Commission pour la Sécurité Routière Mondiale en faveur d'une plus grande sécurité sur les routes du monde entier méritent d'être salués ».

Kofi Annan, ancien Secrétaire général des Nations Unies

« Toutes les trois minutes, un enfant meurt sur la route quelque part dans le monde. Or, ces vies peuvent être sauvées. Un plan d'action mondial est essentiel pour faire en sorte que des mesures de sécurité fondamentales soient mises en place ».

Sonia Gandhi, Présidente du Congrès national indien

« Des millions de personnes dans le monde sont frappées par des décès ou des traumatismes dus à la circulation routière. J'ai bon espoir que des mesures pourront être prises pour veiller à ce que personne ne meure avant l'heure ».

Bill Clinton, ancien Président des États-Unis

"I welcome and support the valuable work which the Commission for Global Road Safety is undertaking" « Je salue et je soutiens l'important travail dans lequel s'engage la Commission pour la Sécurité Routière ».

Tony Blair, ancien Premier ministre du Royaume-Uni

« Je soutiens la campagne "Pour des routes sûres" et lance un appel en faveur d'une "Décennie d'action" essentielle aux fins de sauver des vies dans le monde entier ».

Oscar Arias Sanchez, Président du Costa Rica, lauréat du prix Nobel de la paix

« Au cours de mes voyages, je me suis rendu compte à quel point il était important que les enfants et les communautés soient sensibilisés à la sécurité routière et que les gouvernements et les décideurs fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour rendre les routes sûres ».

Ewan McGregor, acteur et ambassadeur de l'UNICEF

≡ POUR DES ROUTES SÛRES



60 Trafalgar Square
London
WC2N 5DS
Royaume-Uni

Courriel : info@makeroadssafe.org

Pour toute information complémentaire, visitez le site Web **POUR DES ROUTES SÛRES** : www.makeroadssafe.org