

Déclaration de Stockholm
Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière :
réalisation des objectifs internationaux d'ici 2030
Stockholm, Suède, les 19 et 20 février 2020

Nous, ministres, chefs de délégations ainsi que représentants du secteur privé et d'organisations gouvernementales et non gouvernementales locales, régionales et internationales, nous sommes réunis à Stockholm, en Suède, les 19 et 20 février 2020 à l'occasion de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière.

Nous reconnaissons le rôle moteur du gouvernement de Suède dans la préparation et l'organisation de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière.

Nous félicitons le gouvernement de la Fédération de Russie d'avoir organisé avec succès la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2009, qui a donné naissance à la Déclaration de Moscou, et le gouvernement du Brésil d'avoir organisé avec succès la deuxième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2015, qui a donné naissance à la Déclaration de Brasilia.

Nous reconnaissons le rôle des gouvernements de la Fédération de Russie et du Sultanat d'Oman dans le pilotage du processus d'adoption des résolutions connexes de l'Assemblée générale des Nations Unies.

Nous reconnaissons le droit de chaque être humain à la possession du meilleur état de santé qu'il est capable d'atteindre.

Nous réaffirmons l'importance d'intensifier le multilatéralisme et la coopération internationale afin d'atteindre les Objectifs de développement durable relatifs à la santé, tout en mettant particulièrement l'accent sur les cibles mondiales dans le domaine de la sécurité routière.

Nous saluons la résolution 70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée le 25 septembre 2015, qui est intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », et les Objectifs de développement durable (ODD) en tant que cadre d'intégration de la sécurité routière à d'autres domaines, en particulier ceux liés aux ODD sur les mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, l'égalité entre les sexes, la santé et le bien-être, l'éducation de qualité, la réduction des inégalités, les villes et les communautés durables, l'infrastructure ainsi que la consommation et la production responsables, pour le bien de tous.

Nous saluons l'adoption le 10 octobre 2019 de la Déclaration politique issue du forum politique de haut niveau pour le développement durable organisé sous les auspices de l'Assemblée générale des Nations Unies et son engagement en septembre 2019, qui visent à inscrire la prochaine décennie sous le signe de l'**action et des réalisations**, mais aussi l'engagement sans faille pour maintenir l'intégrité du Programme 2030, notamment « en veillant à ce que des mesures ambitieuses et continues soient prises pour atteindre les cibles des objectifs de développement durable dont l'échéance était prévue pour 2020 »¹, y compris la cible 3.6 visant à réduire le nombre de décès et de blessures sur les routes à travers le monde.

Nous saluons l'adoption de plans d'action, de stratégies et d'objectifs locaux, régionaux et nationaux relatifs à la sécurité routière, à l'instar des décisions du programme CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation) et de l'Union européenne (UE) visant à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves sur les routes à l'horizon 2030. Nous reconnaissons l'importance des initiatives régionales pour favoriser les partenariats plurisectoriels en matière de sécurité routière.

Nous saluons et encourageons la surveillance, puis la rédaction de rapports en conséquence, des progrès accomplis en faveur de la réalisation des objectifs relatifs à la sécurité routière, comme les Cibles mondiales volontaires de

¹ <https://undocs.org/fr/A/HLPF/2019/1.1>

performance dans le domaine de la sécurité routière adoptées par les États Membres de l'Organisation des Nations Unies.

Nous saluons les principales avancées réalisées à ce jour dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020, y compris l'amélioration de la coordination internationale grâce à l'Organisation mondiale de la Santé, aux commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et au Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, un meilleur accès aux instruments juridiques des Nations Unies sur la sécurité routière et leur mise en œuvre optimisée, un engagement renforcé de la société civile, le développement et la diffusion de ressources d'informations sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, dont le Rapport de situation de l'OMS sur la sécurité routière dans le monde, l'ajout de cibles sur la sécurité routière dans les ODD, le lancement du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière avec l'aide du Secrétaire général des Nations Unies, la nomination par le Secrétaire général des Nations Unies de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière et ses efforts pour mobiliser de manière efficace un engagement durable à haut niveau envers la sécurité routière, l'implication accrue de la Banque mondiale et d'autres banques de développement multilatéral envers la sécurité routière, l'intérêt croissant de nombre de gouvernements et de membres du secteur privé pour la sécurité routière et les ressources qu'ils mettent de plus en plus à disposition, notamment par le biais de dons versés aux programmes Global Road Safety Facility et Global Road Safety Partnership.

Nous tenons compte des leçons apprises dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020, comme la nécessité de promouvoir une approche intégrée de la sécurité routière, à l'instar d'une approche pour un système sûr et du projet Vision Zero, de développer des solutions durables sur le long terme dans le domaine de la sécurité mais aussi de renforcer la collaboration nationale entre les secteurs, y compris l'engagement des ONG et des acteurs de la société civile mais aussi des entreprises et de l'industrie qui influent sur le développement économique et social des pays tout en étant des parties prenantes actives.

Nous célébrons les avancées réalisées, mais tenons à souligner que **tous les pays** continuent de se confronter à d'importants obstacles, certains spécifiques à l'échelle locale et régionale, tandis que nombre de mesures éprouvées doivent être intensifiées dans le monde entier.

Nous reconnaissons et soutenons le partage d'expériences quant à l'adoption et l'application de lois sur les comportements à risques, tels que les excès de vitesse, l'ivresse au volant, le défaut de port de la ceinture de sécurité ou de casques pour motocyclistes ou bien la nonutilisation de siège pour enfant, mais aussi quant à la mise en place de mesures éprouvées pour limiter ces risques, qui pourraient sauver des centaines de milliers de vies chaque année, mais sur lesquelles la plupart des pays ne se penchent pas.

Nous nous inquiétons énormément du fait que 1,35 million de personnes meurent chaque année dans un accident de la circulation, que plus de 90 % des accidents surviennent dans les pays à revenu faible et intermédiaire, que ces collisions soient la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes âgés de 5 à 29 ans et que les prévisions estiment le nombre de morts et de blessés sur les routes à 500 millions entre 2020 et 2030, équivalant à une crise et une épidémie évitables qui nécessiteront des actions, un leadership et un engagement politiquement bien plus importants à tous les niveaux au cours de la prochaine décennie pour être éliminées.

Nous reconnaissons l'énorme impact des accidents de la circulation sur les enfants et les jeunes, et nous soulignons l'importance de tenir compte de leurs besoins mais aussi de ceux d'autres populations vulnérables, comme les personnes âgées et handicapées.

Nous attirons l'attention sur l'impact accablant des accidents de la circulation mais aussi du nombre de morts et de blessés connexes sur la croissance économique nationale sur le long terme ainsi que sur les progrès inégaux réalisés dans les différentes régions et les milieux au revenu varié. Nous nous inquiétons qu'aucun pays à revenu faible n'ait diminué le nombre de décès consécutifs à des accidents de la circulation routière entre 2013 et 2016, ce qui met clairement en évidence le lien entre le développement et la sécurité routière.

Nous reconnaissons que la grande majorité des morts et des blessés sur les routes sont évitables mais aussi qu'ils représentent toujours un grave problème de développement et de santé publique aux importantes conséquences économiques et sociales qui empêcheront la réalisation des ODD si cette situation n'est pas prise au sérieux.

Nous reconnaissons les obstacles divergents et spécifiques à la sécurité routière et à la durabilité dans les zones urbaines comme rurales. Nous notons en particulier la menace croissante pour la sécurité des usagers de la route vulnérables dans les villes.

Nous insistons sur le rôle central de la prise de décisions efficaces fondée sur des données factuelles concernant la collecte d'informations de qualité, y compris dans les régions, notamment à propos des décès et des blessures graves.

Nous reconnaissons que les technologies avancées de sécurité des véhicules constituent les appareils de sécurité automobile les plus efficaces.

Nous admettons notre **responsabilité commune**, en tant qu'usagers de la route et développeurs de systèmes, d'éradiquer complètement les décès et les blessures graves sur les routes. Nous reconnaissons que, pour répondre aux exigences en matière de sécurité routière, il est essentiel d'instaurer une collaboration entre diverses parties prenantes des secteurs public et privé, du monde universitaire, des organismes professionnels, des organisations non gouvernementales et des médias.

Nous reconnaissons que **la cible de l'ODD 3.6 ne sera pas atteinte en 2020** et que d'importants progrès peuvent être enregistrés uniquement grâce à un leadership national renforcé, une coopération mondiale, la mise en œuvre de stratégies fondées sur les données factuelles, l'engagement des tous les acteurs concernés, y compris dans le secteur privé, et des approches innovantes supplémentaires.

Nous réaffirmons notre engagement résolu à atteindre les objectifs mondiaux d'ici 2030, et nous soulignons notre responsabilité partagée. Par les présentes, nous prenons les décisions suivantes.

1. *Nous réaffirmons* notre engagement à soutenir la mise en œuvre pleine et entière du Programme 2030, en reconnaissant les synergies existantes entre les domaines de ODD ainsi que la nécessité d'un travail intégré pour le bien de tous.
2. *Nous nous penchons* sur les liens entre la sécurité routière, la santé mentale et physique, le développement, l'éducation, l'équité, l'égalité des sexes, les villes durables, l'environnement et le changement climatique, sur les facteurs sociaux de la sécurité et sur l'interdépendance entre les différents ODD, sans oublier que ces derniers et les cibles sont intégrés et indivisibles.
3. *Nous invitons* les États Membres à s'efforcer de réduire de 50 % le nombre de décès consécutifs à des accidents de la circulation routière entre 2020 et 2030, conformément à l'engagement du forum politique de haut niveau pour le développement durable organisé sous les auspices de l'Assemblée générale des Nations Unies de poursuivre les actions visant à atteindre les ODD relatifs à la sécurité routière, y compris la cible 3.6 après 2020, mais aussi à définir des objectifs pour diminuer le nombre de décès et de blessures graves, dans le cadre de cet engagement, pour tous les groupes d'usagers de la route, en particulier les plus vulnérables, comme les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers de transports publics.
4. *Nous invitons* les États Membres et la communauté internationale à s'intéresser en priorité à la charge inacceptable des traumatismes dus aux accidents de la circulation chez les enfants et les jeunes gens en renforçant l'engagement politique mais aussi en garantissant que les stratégies mondiales pour la santé des femmes, des enfants et des adolescents prennent les mesures nécessaires en matière de sécurité routière.

5. *Nous garantissons* la responsabilité et l'engagement politiques au plus haut niveau. Nous développons des stratégies et des plans d'action locaux, régionaux et nationaux dans le domaine de la sécurité routière. Nous incitons les différentes agences gouvernementales et les partenariats plurisectoriels à apporter les contributions requises à l'échelle locale, régionale et nationale afin de réaliser les cibles des ODD. Enfin, nous nous assurons que tous ces efforts et stratégies sont menés dans la transparence et rendus publics.
6. *Nous encourageons* les États Membres, s'ils ne l'ont pas déjà fait, à envisager de devenir des parties contractantes des instruments juridiques des Nations Unies sur la sécurité routière, d'appliquer, de mettre en œuvre et de promouvoir leurs dispositions ou leurs réglementations en matière de sécurité mais aussi à s'assurer que les lois et les normes relatives à la conception des routes, à la construction, aux véhicules et à l'usage des routes sont conformes aux principes de l'approche pour un système sûr et sont bien appliquées.
7. *Nous intégrons* la sécurité routière et une approche pour un système sûr à l'organisation de l'espace, à la conception des rues mais aussi à la gouvernance et à la planification des systèmes de transports, en particulier pour les usagers de la route vulnérables et dans les zones urbaines, en optimisant les capacités institutionnelles liées aux lois de sécurité routière, à leur application, à la sécurité des véhicules, aux améliorations des infrastructures, aux transports publics, aux soins dispensés aux victimes d'accidents et aux données.
8. *Nous accélérons* le basculement vers des modes de transport abordables, plus sûrs, plus propres et à meilleur rendement énergétique tout en militant en faveur de la pratique plus importante d'activités physiques, comme la marche ou le cyclisme, et de leur intégration à l'usage des transports publics pour en garantir la durabilité.
9. *Nous encourageons* le développement, l'application et le déploiement des technologies existantes et futures ainsi que d'autres innovations pour améliorer l'accessibilité et tous les aspects de la sécurité routière, de la prévention des accidents jusqu'aux interventions d'urgence et aux premiers secours, tout en tenant particulièrement compte des besoins en sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers des transports publics.
10. *Nous garantissons* aux blessés un accès dans les temps opportuns à des services de soins de santé sur le long terme et d'urgence de qualité supérieure. En outre, nous reconnaissons qu'une intervention efficace en cas d'accident de la route comprend aussi une aide mentale, sociale et juridique pour les victimes, les survivants et les familles.
11. *Nous mettons l'accent* sur la maîtrise de la vitesse, notamment le renforcement de l'application des lois pour éviter tout excès de vitesse. Nous prescrivons également une limitation de la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones empruntées régulièrement et de manière planifiée par les usagers de la route vulnérables et les véhicules conjointement, sauf si de solides données factuelles démontrent que des vitesses supérieures sont sûres. Nous remarquons que les mesures prises pour réduire la vitesse en générale auront un impact positif sur la qualité de l'air et le changement climatique tout en étant essentielles à la diminution du nombre de morts et de blessés sur les routes.
12. *Nous nous assurons* que tous les véhicules fabriqués et vendus sur tous les marchés d'ici 2030 sont dotés des équipements de sécurité aux performances appropriées et que, le cas échéant, des mesures incitant les consommateurs à privilégier de tels véhicules sont mises en place.
13. *Nous garantissons* qu'une approche intégrée de la sécurité routière et des normes minimales sur les performances de sécurité pour tous les usagers de la route sont des exigences essentielles à toute amélioration de l'infrastructure routière et à tout investissement dans ce domaine.
14. *Nous invitons* les entreprises et les industries de tous les secteurs et toutes les tailles à contribuer à la réalisation des ODD relatifs à la sécurité routière en appliquant les principes de l'approche pour un système sûr à l'intégralité de la chaîne de valeur, y compris les pratiques internes, dans le cadre de leurs processus d'approvisionnement, de production et de distribution, mais aussi à inclure la performance de la sécurité dans leurs rapports de durabilité.

15. *Nous invitons* les organismes publics de tous les niveaux à garantir des véhicules et des services de transport sûrs et durables. Par ailleurs, nous encourageons le secteur privé à suivre cet exemple, notamment en achetant des flottes de véhicules sûrs et durables.
16. *Nous encourageons* l'investissement accru dans la sécurité routière en reconnaissant le nombre élevé de projets et de programmes de prévention des accidents de la route mais aussi la nécessité de prendre des mesures à plus grande échelle afin d'atteindre les ODD relatifs à la sécurité routière.
17. Nous soulignons *l'importance de surveiller, puis de rédiger des rapports en conséquence* sur les progrès accomplis en faveur de la réalisation de nos objectifs communs et, le cas échéant, des Cibles mondiales volontaires de performance dans le domaine de la sécurité routière adoptées par les États Membres de l'ONU. Nous invitons l'Organisation mondiale de la Santé à continuer de collecter, de publier et de diffuser des données dans le cadre de ses Rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde, en tirant parti des mesures appropriées existantes, notamment les actions des observatoires régionaux de la sécurité routière, afin d'harmoniser les informations dans ce domaine, de les mettre à disposition et d'en permettre la comparaison.
18. *Nous invitons* l'Organisation mondiale de la Santé à préparer un inventaire des initiatives et des stratégies éprouvées par un vaste éventail de pays membres qui ont réussi à diminuer le nombre de décès sur leur territoire. Un rapport doit être rédigé pour être publié en 2024.

Nous préconisons l'organisation d'une première réunion de haut niveau de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière regroupant des chefs d'État et de gouvernement afin d'instaurer un leadership national approprié et de renforcer la collaboration plurisectorielle et internationale dans tous les domaines abordés par la présente Déclaration en vue de diminuer de 50 % le nombre de morts et de blessés au cours de la prochaine décennie dans le cadre de l'initiative Vision Zero d'ici 2050.

Nous invitons l'Assemblée générale des Nations Unies à appliquer le contenu de la présente déclaration.