

## Déclaration de Brasilia

### Seconde Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière : Le temps des résultats Brasilia, 18-19 novembre 2015

**PP1** Les ministres et chefs de délégations réunis à Brasilia (Brésil), du 18 au 19 novembre 2015, pour la Deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité routière, en coordination avec les représentants des organisations locales, régionales et internationales, des organisations non gouvernementales et des établissements universitaires, ainsi qu'avec le secteur privé, y compris les donateurs (associations philanthropiques ou entreprises) ;

**PP2** *Reconnaissant* le rôle directeur joué d'une part par la République fédérative du Brésil dans la préparation et l'accueil de cette Deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière et d'autre part par les Gouvernements de la Fédération de Russie et du Sultanat d'Oman dans la conduite du processus visant à l'adoption des résolutions apparentées de l'Assemblée générale des Nations Unies ;

**PP3** *Préoccupés* par les conclusions du dernier *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), qui indique que la circulation routière reste un enjeu majeur pour le développement, un problème de santé publique et une cause majeure de décès et de traumatismes dans le monde, puisque les accidents tuent plus de 1,25 million de personnes et blessent jusqu'à 50 millions de personnes chaque année, plus de 90 % de ces morts ou blessés étant à déplorer dans les pays en développement ;<sup>1</sup>

**PP4** *Soulignant* le rôle important joué par la santé publique dans la réduction des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route et dans l'amélioration des conséquences sanitaires, de même que le rôle des systèmes de santé, notamment par l'intermédiaire de la couverture sanitaire universelle ;

**PP5** *Également préoccupés* par le fait que les accidents de la circulation sont la principale cause de décès dans le monde chez les enfants et les jeunes âgés de 15 à 29 ans, et *notant* que plus des deux tiers des victimes de la route sont des hommes ;<sup>2</sup>

**PP6** *Reconnaissant* que les souffrances humaines, alliées à des coûts mondiaux estimés à US \$1 850 milliards<sup>3</sup> chaque année, font de la réduction des décès et des traumatismes dus à des accidents de la circulation une priorité de développement de premier ordre, et que les investissements consentis en matière de sécurité routière ont des répercussions positives sur la santé publique et l'économie ;

**PP7** *Rappelant* les recommandations de la Déclaration de Moscou, adoptée à l'occasion de la Première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2009 ;

**PP8** *Convaincus* qu'une coopération internationale multisectorielle adaptée et qu'une action multisectorielle appropriée au niveau national sont nécessaires pour atteindre l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, qui est « de stabiliser puis de réduire le

---

<sup>1</sup> OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015.

<sup>2</sup> OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015.

<sup>3</sup> iRAP, The Global Cost of Road Crashes, 2013.

nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde » ;

**PP9** *Accueillant avec satisfaction* l'inclusion, au sein du troisième objectif de développement durable (ODD) du programme de développement durable à l'horizon 2030, d'une cible visant à « diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route » d'ici à 2020, et *affirmant* notre volonté d'intensifier à la fois les mesures nationales et la coopération internationale dans le but d'atteindre cette cible ;

**PP10** *Reconnaissant* qu'il est nécessaire que les pays prennent des dispositions, ou qu'ils améliorent et renforcent leurs mécanismes, pour le suivi des traumatismes graves dus à des accidents de la circulation afin de faciliter l'application de mesures visant à atteindre, d'ici à 2020, la cible qui est de diviser par deux le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation dans le monde ;

**PP11** *Se félicitant également* de l'introduction d'une cible visant à « assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées » d'ici à 2030, dans le cadre de l'ODD 11, qui fait partie intégrante du programme de développement durable à l'horizon 2030 ;

**PP12** *Notant* que la très grande majorité des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation sont prévisibles et évitables et qu'à mi-chemin de la Décennie d'action, il reste beaucoup à faire, même si des progrès et des améliorations ont été enregistrés dans de nombreux pays, notamment dans les pays en développement ;

**PP13** *Reconnaissant* qu'il est inadéquat et insuffisant de se concentrer uniquement sur les usagers de la route comme cause des accidents, étant donné que ces derniers ont des causes multiples, dont un grand nombre sont en lien avec les déterminants sociaux et les facteurs de risque ;

**PP14** *Se félicitant* du fait que la Conférence 2012 des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20) a reconnu que l'amélioration de la sécurité routière peut contribuer plus largement à la réalisation des objectifs de développement international, et que le transport et la mobilité sont essentiels au développement durable ;

**PP15** *Réaffirmant* que la mise à disposition des conditions et des services de base pour prendre en charge la sécurité routière relève principalement des gouvernements ;

**PP16** *Reconnaissant* néanmoins qu'il est de notre responsabilité commune de parvenir à un monde libéré des décès et des traumatismes graves dus aux accidents de la route, et que l'amélioration de la sécurité routière exige la coopération de multiples parties prenantes ;

**PP17** *Tenant compte* de la contribution importante de la sécurité passive dans les progrès réalisés afin de prévenir les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation, et *encourageant* les constructeurs de véhicules et d'équipements de sécurité à accentuer leurs efforts afin d'élever les niveaux existants de sécurité passive dans le monde ;

**PP18** *Tenant compte* du fait que les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation posent également une question d'équité sociale, étant donné que les pauvres et les personnes vulnérables sont le plus souvent aussi les usagers de la route les plus vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues et passagers des moyens de

transport public dangereux), frappés et exposés de façon disproportionnée aux risques et aux accidents de la circulation, ce qui peut entraîner un cycle de la pauvreté exacerbé par la perte de revenus ; et *rappelant* que l'objectif des politiques de sécurité routière doit être de protéger tous les usagers ;

**PP19** *Reconnaissant* que la sécurité routière nécessite de répondre aux questions plus vastes de l'accès équitable à la mobilité et que la promotion des modes de transport durable, en particulier des transports publics et des déplacements à pied et à vélo sûrs, est un élément fondamental de la sécurité routière ;

**PP20** *Soulignant* combien il est important d'accorder l'attention nécessaire aux questions de mobilité urbaine durable et d'accessibilité améliorée aux destinations, aux activités, aux services et aux biens dans la rédaction du Nouveau Programme pour les villes, qui sera adopté à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), qui se tiendra à Quito (Équateur) en octobre 2016 ;

**PP21** *Réaffirmant* le rôle et l'importance des instruments juridiques des Nations Unies sur la sécurité routière, tels que les Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière, la Convention de 1968 sur la signalisation routière, les accords de réglementation technique des véhicules de 1958 et 1998, l'Accord de 1997 concernant les contrôles techniques périodiques des véhicules et l'Accord sur le transport des marchandises dangereuses de 1957 ;

**PP22** *Félicitant* les États qui ont adopté une législation complète sur les principaux facteurs de risque, y compris le défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, le défaut de port du casque, la conduite en état d'ivresse et la vitesse, et *attirant l'attention* sur d'autres facteurs de risque, comme les problèmes de santé et les médicaments qui ont un effet sur la sécurité de la conduite, la fatigue, la consommation de stupéfiants, de psychotropes et de substances psychoactives, ainsi que les téléphones portables et les autres appareils électroniques et d'envoi de messages ;

**PP23** *Conscients* de l'importance capitale des mesures de mise en œuvre de la législation sur la circulation routière, appuyées par des pratiques intelligentes de surveillance des risques, et du rôle des campagnes de sensibilisation pour prévenir les accidents de la circulation et limiter les traumatismes et les dommages qu'ils causent ;

**PP24** *Reconnaissant* l'engagement dont font preuve les États et la société civile en faveur de la sécurité routière en observant chaque année la Journée mondiale du souvenir des victimes de la route, de même que les Semaines de la sécurité routière des Nations Unies ;

**PP25** *Reconnaissant* les progrès enregistrés dans certains pays en matière de fourniture d'un accès universel à la santé et de prise en charge intégrale des victimes de la route avant, pendant et après leur hospitalisation ainsi que pendant leur réinsertion, ce qui comprend le renforcement de la prise en charge de victimes en grand nombre ;

**PP26** *Reconnaissant* le travail accompli au sein du système des Nations Unies, en particulier le rôle de coordination joué par l'OMS, qui travaille en étroite coopération avec les commissions régionales des Nations Unies, en particulier avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CENUE), en vue d'établir un plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, l'engagement du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF) et l'Organisation internationale du travail (OIT) entre autres organismes pour soutenir ces efforts, ainsi que celui de la Banque

mondiale et des banques régionales de développement en vue de mettre en œuvre des projets et des programmes pour la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement ;

**PP27** *Soulignant* le rôle du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière en tant que mécanisme consultatif permettant de faciliter la coopération internationale pour la sécurité routière ;

**PP28** *Se félicitant* de la création du Groupe consultatif de haut niveau sur le transport durable, et *prenant acte* de la nomination de l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, qui sont des outils efficaces pour encourager les actions internationales visant à réduire le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation dans le monde ;

**PP29** *Invitant* les gouvernements et toutes les parties prenantes concernées à collaborer avec le Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général des Nations Unies sur le transport durable et à prendre dûment en considération ses recommandations portant sur la sécurité routière ;

**PP30** *Tenant compte* de l'importance du renforcement des capacités et de la poursuite de la coopération internationale, notamment du renforcement de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire, y compris entre des pays qui partagent des routes transfrontalières, afin d'approfondir les efforts de soutien à l'amélioration de la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement, ainsi qu'afin d'apporter, au besoin, l'aide financière et technique nécessaire pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action et ceux du programme de développement durable à l'horizon 2030 ;

**PP31** *Déterminés* à tirer les enseignements de l'expérience et à s'inspirer des réussites engrangées ;

Renouvellent par la présente leur engagement en faveur de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et de la mise en œuvre complète et rapide du plan mondial pour la Décennie d'action, et décident de :

### **Actions recommandées afin de renforcer la gestion de la sécurité routière et améliorer la législation et son application**

**OP1.** Encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à mettre sur pied et/ou à renforcer les principaux organismes financés et les mécanismes de coordination correspondants, au niveau local ou national, ainsi qu'à renforcer la collaboration entre les gouvernements, y compris les organismes parlementaires, et la société civile, les milieux universitaires, le secteur privé et les fondations philanthropiques choisies dans ce domaine ;

**OP2.** Encourager la société civile, les milieux universitaires, le secteur privé et les fondations philanthropiques à renforcer leur engagement visant à accélérer la mise en œuvre du plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020;

**OP3.** Inviter les États qui ne l'ont pas encore fait à redoubler d'efforts afin d'élaborer et de mettre en œuvre au niveau national des plans relatifs à la sécurité routière, ainsi qu'afin d'adopter et d'appliquer une législation complète conforme au plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, dans le but d'atteindre la cible qui est de faire passer de 15 % à plus de 50 % d'ici à 2020 la part de pays dotés d'une législation complète sur les principaux facteurs de risque, notamment sur le défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité et

des dispositifs de retenue pour enfants, le défaut de port du casque, la conduite en état d'ivresse et la vitesse, conformément aux dispositions de la résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies de 2010 ;

**OP4.** Cerner les autres facteurs de risque qui diminuent l'attention ou les facultés pendant la conduite, notamment les problèmes de santé et les médicaments qui ont un effet sur la sécurité de la conduite, la fatigue, la consommation de stupéfiants, de psychotropes et de substances psychoactives, les distractions visuelles dans l'environnement routier, les téléphones portables ainsi que les autres appareils électroniques et d'envoi de messages, et adopter, le cas échéant, une législation efficace et fondée sur des bases factuelles ;

**OP5.** Améliorer les stratégies en matière de surveillance policière sur la route ainsi que les mesures garantissant le respect du code de la route dans le but de réduire les accidents de la circulation, notamment en encourageant l'intégration des organismes veillant au respect du code de la route en ce qui concerne la surveillance policière et l'inspection, de même qu'en collectant des données sur l'infrastructure routière et les accidents de la circulation ;

**OP6.** Améliorer la qualité de la collecte systématique et consolidée de données sur l'occurrence des accidents de la circulation, notamment d'informations provenant de différentes sources, de même que sur la mortalité, la morbidité et les handicaps, en utilisant des données désagrégées ; afin d'aborder les questions de fiabilité des données et de sous-notification, la collecte des données doit être effectuée par les autorités compétentes, notamment par la police de la circulation et les services de santé, dans le respect des normes et des définitions internationales ;

**OP7.** Inviter l'OMS à poursuivre la normalisation des définitions, des indicateurs et des pratiques d'établissement de rapports, notamment en ce qui concerne les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route ainsi que les facteurs de risque, dans le but de produire des données comparables ; [et à s'appuyer sur les meilleures pratiques dans ce domaine ;

**OP8.** Encourager la recherche et le partage des résultats afin d'appuyer les approches reposant sur des bases factuelles visant à prévenir les accidents de la circulation, les décès et les traumatismes, et à atténuer leurs conséquences ;

**OP9.** Encourager les États à introduire les nouvelles technologies dans les systèmes de gestion de la circulation et de transport intelligent afin d'atténuer le risque d'accident de la circulation et de maximiser l'efficacité de l'intervention ;

**OP10.** Encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies sur la sécurité routière ou de les ratifier, ainsi qu'à participer aux activités des forums des Nations Unies spécialisés dans le transport ;

#### **Actions recommandées pour promouvoir des routes plus sûres et l'utilisation de modes de transport durables**

**OP11.** Promouvoir des modes de transport de qualité sans risque pour l'environnement, sûrs, accessibles et d'un coût abordable, en particulier les transports publics et non motorisés, ainsi que l'intégration intermodale sûre, en tant que moyen d'améliorer la sécurité routière, l'équité sociale, la santé publique et l'urbanisme, notamment la résilience des villes et les liens ville-campagne, et à cet égard tenir compte de la sécurité routière et de la mobilité dans le cadre des efforts en vue d'un développement durable ;

**OP12.** Adopter, mettre en œuvre et appliquer des politiques et des mesures visant à protéger activement et à promouvoir la sécurité des piétons et la mobilité des cyclistes, par exemple des voies piétonnes et des voies et/ou pistes cyclables, un éclairage adapté, des radars, la signalisation routière et le marquage au sol, dans le but d'améliorer aussi la sécurité routière et les conséquences sanitaires au sens plus large, en particulier la prévention des traumatismes et des maladies non transmissibles ;

**OP13.** Établir et faire respecter des limites de vitesse sûres avec l'aide des mesures de sécurité appropriées, par exemple la signalisation routière, les radars et d'autres mécanismes de limitation de la vitesse, en particulier à proximité des écoles et des zones résidentielles, afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route ;

**OP14.** Encourager les efforts visant à assurer la sécurité et la protection de tous les usagers de la route grâce à une plus grande sécurité des infrastructures routières, en particulier sur les routes où le risque est le plus élevé et qui présentent le taux d'accident le plus important, concernant aussi bien les modes de transport motorisés que non motorisés, en combinant planification appropriée et évaluation de la sécurité, conception, construction et entretien des routes en tenant compte des caractéristiques géographiques du pays ;

**OP15.** Inciter la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), étant donné que la majorité des décès et des traumatismes dus à des accidents de la circulation se produisent dans des zones urbaines, à prendre dûment en considération la sécurité routière ainsi que l'accès à des transports publics sûrs et à des modes de transport non motorisés dans le futur Nouveau Programme pour les villes ;

#### **Actions recommandées pour protéger les populations vulnérables**

**OP16.** Appeler les États à promouvoir, adapter et mettre en œuvre des politiques de sécurité routière favorisant la protection des usagers de la route les plus vulnérables, en particulier les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes handicapées, conformément aux instruments juridiques des Nations Unies pertinents, notamment la Convention relative aux droits de l'enfant et la Convention relative aux droits des personnes handicapées ;

**OP17.** Prendre des mesures appropriées pour que les personnes handicapées et les autres usagers à mobilité réduite aient accès, sur un pied d'égalité, à l'environnement physique des routes et des alentours ainsi qu'au transport, dans les zones urbaines comme dans les zones rurales ;

**OP18.** Intégrer pleinement une démarche soucieuse d'équité entre les sexes dans l'élaboration et la mise en œuvre de toute politique relative à la mobilité et à la sécurité routière, en particulier sur les routes et aux alentours, ainsi que dans les transports publics ;

**OP19.** Encourager les États à élaborer et à mettre en œuvre une législation et des politiques complètes sur les motocycles, notamment en ce qui concerne la formation, la délivrance des permis de conduire, l'immatriculation des véhicules, les conditions de travail et le port de casques et d'un équipement de protection individuelle par les motocyclistes, en raison du nombre exagérément élevé et en constante augmentation de décès et de traumatismes dus à des motocycles dans le monde, en particulier dans les pays en développement ;

### **Actions recommandées pour promouvoir et construire des véhicules plus sûrs**

**OP20.** Promouvoir l'adoption de politiques et de mesures visant à mettre en application la réglementation des Nations Unies sur la sécurité des véhicules ou les normes nationales équivalentes afin de faire en sorte que tous les véhicules à moteur neufs respectent les règles minimales pour ce qui est de la protection des occupants et des autres usagers de la route, en étant équipés de manière standard de ceintures de sécurité, de coussins gonflables et de systèmes de sécurité active, par exemple des dispositifs de freinage anti-blocage (ABS) et de contrôle électronique de la stabilité (ESC) ;

**OP21.** Encourager l'action nationale et la coopération internationale afin de garantir que les questions de sécurité routière, de qualité de l'air et de mise au rebut des véhicules destinés au transport individuel aussi bien que public sont prises en compte en ce qui concerne les véhicules d'occasion ;

### **Actions recommandées pour mieux sensibiliser et former les usagers de la route à la sécurité**

**OP22.** Élaborer des politiques publiques visant à faire baisser le nombre d'accidents de la circulation liés au travail, avec la participation des employeurs et des travailleurs, afin de mettre en application les normes internationales de sécurité et de santé au travail, de sécurité routière et d'état des routes et des véhicules, en accordant une attention particulière à la question des conditions de travail des chauffeurs professionnels ;

**OP23.** Mieux faire connaître les facteurs de risque, ainsi que les mesures de protection et de prévention de la sécurité routière, et mettre en œuvre des actions de plaidoyer et des campagnes de sensibilisation multipartites mettant l'accent sur l'importance de la relation entre sécurité routière et mode de vie sain ;

**OP24.** Élaborer des programmes d'éducation et de formation complets, intégrés et fondés sur des bases factuelles qui reposent sur l'apprentissage et la mise à l'essai, tout au long de la vie, dans le but de stimuler le comportement responsable de tous les usagers de la route afin de créer un environnement serein sur la route et dans la société, ainsi que de sensibiliser aux facteurs de risque ;

### **Actions recommandées pour améliorer les interventions à la suite des accidents et les services de réadaptation**

**OP25.** Améliorer les soins préhospitaliers, y compris les services médicaux d'urgence et l'intervention immédiate à la suite des accidents, les lignes directrices hospitalières et ambulatoires pour les soins de traumatologie, ainsi que les services de réadaptation, par la mise en œuvre d'une législation appropriée, le renforcement des capacités et l'élargissement de l'accès rapide à des services de santé complets, et prier l'OMS de soutenir les États Membres dans leurs initiatives nationales ;

**OP26.** Offrir des services précoces de réadaptation et de réintégration sociale, notamment dans le monde du travail, aux personnes blessées et handicapées à cause d'un accident de la circulation, ainsi qu'un large soutien aux victimes d'accidents de la circulation et à leurs familles ;

## **Actions recommandées pour renforcer la coopération et la coordination afin d'œuvrer pour la sécurité routière dans le monde**

**OP27.** Inviter les gouvernements et les organismes responsables de la sécurité routière à poursuivre et à accroître leurs activités de coopération internationale afin d'échanger les meilleures pratiques et les leçons tirées, d'assurer le transfert des connaissances, de promouvoir l'accès aux technologies novatrices et durables et de renforcer les capacités, conformément aux dispositions du plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et du programme de développement durable à l'horizon 2030 ;

**OP28.** Inviter toutes les parties prenantes et en particulier la communauté des donateurs à augmenter les fonds consacrés à la sécurité routière et à étudier des modalités novatrices de financement afin de soutenir la recherche et la mise en œuvre des politiques à l'échelle mondiale, régionale, nationale et locale ;

**OP29.** Encourager l'OMS, en collaboration avec les autres organismes des Nations Unies et les commissions régionales des Nations Unies, à faciliter, au moyen des mécanismes existants, un processus transparent, durable et participatif avec l'ensemble des parties prenantes afin de définir des cibles nationales, régionales et mondiales de réduction des accidents de la circulation et des décès dus à ces accidents, et à prendre part au processus qui aboutira à la définition et à l'utilisation d'indicateurs pour les cibles des objectifs de développement durable (ODD) en lien avec la sécurité routière ;

**OP30.** Inviter l'Assemblée générale des Nations Unies à approuver le contenu de la présente déclaration

== =