

**Déclaration de Marrakech**  
**Quatrième conférence ministérielle sur la sécurité routière : Un monde, une route, s'engager**  
**pour la vie**  
**Marrakech, 18-20 février 2025**

Nous, ministres et chefs de délégations, ainsi que représentants d'organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales, régionales et sous-régionales et du secteur privé, nous sommes réunis à Marrakech (Maroc) les 18, 19 et 20 février 2025 pour la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, sous le Haut Patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI ;

*Se féliciter* de l'adoption de la résolution 78/290 de l'Assemblée générale, présentée par le Royaume du Maroc le 24 juin 2024, sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale ;

*Exprimons* notre vive reconnaissance au Royaume du Maroc pour avoir accueilli la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, et remercions vivement le Maroc pour son accueil chaleureux et toutes les mesures prises par les autorités marocaines pour assurer le succès de cet événement mondial, en nous félicitant également du rôle de premier plan joué par le Maroc dans le processus de préparation de cette conférence ;

*Reconnaître* le leadership du Royaume du Maroc dans la préparation et l'accueil de cette quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ;

*Exprimons* notre profonde appréciation de la Haute Décision de Sa Majesté le Roi Mohammed VI de lancer le prestigieux Prix International Mohammed VI pour la Sécurité Routière qui vise à récompenser le meilleur projet scientifique et technique ayant fait preuve d'innovation dans le domaine de la sécurité routière.

*Reconnaître* l'importance de la déclaration de Moscou adoptée lors de la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2009, de la déclaration de Brasilia adoptée lors de la deuxième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2015 et de la déclaration de Stockholm adoptée lors de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2020.

*Souligner* que la quatrième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière est la première du genre à se tenir en Afrique, et reconnaître qu'une attention particulière doit être accordée à ce continent qui, selon le Rapport mondial de situation sur la sécurité routière 2023 de l'OMS, est la région où les taux de mortalité sont les plus élevés, représentant 24 % des décès dus aux accidents de la route, alors qu'il ne compte que 4 % des véhicules immatriculés dans le monde ;

*Se déclarent* profondément préoccupés par le fait que la sécurité routière dans les pays en développement, en particulier en Afrique, reste gravement sous-financée par les fonds publics et privés et que, malgré l'existence d'une stratégie nationale de sécurité routière dans une majorité d'États membres, la plupart de ces stratégies ne sont ni financées ni mises en œuvre ;

*Affirmer* que les pays africains ont besoin d'un soutien renforcé pour intégrer les objectifs de sécurité routière dans leurs politiques de développement, conformément aux priorités de l'Agenda 2063 de l'Union africaine ;

*Reconnaître* le rôle essentiel que jouent la mobilité et les systèmes de transport dans nos sociétés et reconnaître le droit de chaque individu à des options de mobilité sûres, accessibles et durables

*Reconnaître* l'énorme fardeau que les accidents de la route continuent de faire peser sur la société en termes de souffrance humaine, avec environ 1,2 million de morts évitables et environ 50 millions de blessés chaque année, ce qui, selon l'OMS, entraîne des coûts économiques moyens pour les pays équivalant à 3 à 5 % de leur produit intérieur brut, ce qui fait de la sécurité routière à la fois une priorité urgente en matière de santé publique et de développement ;

*Réaffirmer* l'importance d'une action continue jusqu'en 2030 et au-delà sur toutes les cibles de l'Agenda 2030 liées à la sécurité routière, telles que les cibles 3.6 et 11.2, et reconnaître leur importance pour permettre la réalisation des Objectifs de développement durable 3 et 11

*Prendre acte* cinquième rapport mondial sur la sécurité routière, publié par l'Organisation mondiale de la santé en décembre 2023, qui fournit une évaluation des progrès réalisés par les États membres au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

*Noter* que, bien que le nombre de décès ait globalement diminué de 5 % entre 2010 et 2021, l'objectif global de réduction de 50 % du nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route, tel qu'il figure dans la cible 3.6 des objectifs de développement durable, n'a pas été atteint en 2020 ; et reconnaître que le financement supplémentaire nécessaire sur une période de dix ans pour atteindre cet objectif se situe entre 200 milliards de dollars et plus de 700 milliards de dollars ;

*Reconnaissent* que, malgré la lenteur des progrès réalisés entre 2010 et 2021, 35 États membres sont parvenus à réduire de 30 à 49 % le nombre de décès dus aux accidents de la route et que 10 États membres<sup>1</sup> ont atteint l'objectif de réduction de 50 % du nombre de décès dus aux accidents de la route au cours de cette période ;

*Exprimons notre profonde inquiétude* quant au fait que la sécurité routière reste gravement sous-financée, tant par le secteur public que par le secteur privé ;

*Prendre en compte* la nature évolutive des transports et noter avec inquiétude les défis posés par ces changements, notamment le nombre croissant de décès parmi les piétons, les conducteurs de deux et trois roues motorisés, les vélos électriques et les dispositifs de micromobilité

*Tenir compte également* des besoins des piétons et des cyclistes, et de l'importance de veiller à ce que les personnes soient au centre des systèmes de transport ;

*Reconnaître* l'impact des accidents de la route sur les victimes et leurs familles, en particulier les enfants et les jeunes, et souligner l'importance de prendre en compte leur voix et celles des usagers de

---

<sup>1</sup> Bélarus, Brunei Darussalam, Danemark, Japon, Lituanie, Norvège, Fédération de Russie, Trinité-et-Tobago, Émirats arabes unis et Venezuela (République bolivarienne du).

la route qui sont dans des situations vulnérables, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées, et minimiser les risques de violence à l'égard des femmes et des filles ;

*Reconnaître* le rôle des associations de victimes d'accidents de la route dans la sensibilisation et la stimulation des actions visant à prévenir les décès et les blessures sur les routes.

*Prendre en compte* les nouveaux défis en matière de sécurité et les exigences accrues imposées aux infrastructures de transport existantes par la croissance des services de transport basés sur Internet, y compris les sociétés de covoiturage et les plates-formes de services de livraison ;

*Adhérer* au principe fondamental selon lequel le système de transport ne doit entraîner aucun décès ou blessure grave et que la sécurité ne doit pas être compromise par d'autres facteurs tels que le coût ou le désir d'accélérer les temps de transport.

*Souligner* également la nécessité d'adopter des approches multisectorielles et d'impliquer divers acteurs, notamment la société civile, le monde universitaire, ainsi que les entreprises et les industries, qui peuvent apporter une contribution importante à l'amélioration de la sécurité routière à l'échelle mondiale en gérant la sécurité routière tout au long de leur chaîne de valeur ;

*Reconnaissent* l'importance d'un financement international adéquat, prévisible, durable et opportun, pour soutenir et compléter les efforts des pays dans la mobilisation des ressources nationales, en particulier dans les pays à revenu faible et intermédiaire ; et notent le financement de la sécurité routière par les banques multilatérales de développement et le rôle du Fonds mondial pour la sécurité routière en tant que catalyseur de ce financement ;

*Encourager* le soutien aux demandes de financement dans les pays en développement, notamment en tirant parti du Fonds des Nations unies pour la sécurité routière, du Fonds mondial pour la sécurité routière et d'autres mécanismes spécialisés, le cas échéant, pour promouvoir des infrastructures de transport routier sûres et soutenir la mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs volontaires de performance au niveau mondial

*Féliciter* l'Organisation mondiale de la santé pour son rôle de chef de file dans la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route et pour le rôle qu'elle joue dans la mise en œuvre du mandat qui lui a été confié par l'Assemblée générale, à savoir agir, en étroite coopération avec les commissions régionales des Nations unies, en tant que coordonnateur des questions de sécurité routière au sein du système des Nations unies ;

*Il convient de noter qu'un* nombre très limité de pays africains disposent de normes techniques alignées sur les normes internationales en matière d'infrastructures routières, ce qui explique l'augmentation du nombre de tués en Afrique par rapport à d'autres pays du reste du monde.

*Saluer* les efforts déployés par l'envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière pour mobiliser un engagement soutenu de haut niveau en faveur de la sécurité routière en préconisant l'adhésion aux instruments juridiques des Nations unies en matière de sécurité routière et en les faisant mieux connaître, en partageant les bonnes pratiques, notamment par la participation à des conférences mondiales et régionales, et en plaidant en faveur d'une augmentation des fonds consacrés à la sécurité routière mondiale ;

*Féliciter* les commissions régionales des Nations unies pour le travail qu'elles accomplissent en vue d'accroître les activités de sécurité routière et de plaider en faveur d'un engagement politique accru en faveur de la sécurité routière, et en vue de fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes de la circulation routière, en particulier le travail de la Commission économique pour l'Europe en vue d'élaborer des instruments juridiques mondiaux liés à la sécurité routière ;

*saluer* les initiatives prises par un bon nombre de pays dans le monde qui ont mis en œuvre des politiques publiques ayant un impact important sur la sécurité routière et qui servent de modèles et de bonnes pratiques susceptibles d'éclairer la voie pour d'autres pays dans le monde, en confirmant que les accidents de la route ne sont pas une fatalité et qu'il est possible de réduire le risque de décès et de blessures ;

*Rappeler* l'étape à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 en 2026 et le calendrier pour atteindre l'objectif de 2030, à savoir une réduction de 50 % du nombre de morts et de blessés,

1. *Saluons la* Très Haute Décision de Sa Majesté le Roi Mohammed VI de lancer le Prix d'Excellence intitulé "*Prix International Mohammed VI pour la Sécurité Routière*" qui sera décerné, par le Maroc, lors de chaque Conférence Ministérielle et *reconnaissons* que cette initiative traduit l'engagement ferme et résolu du Royaume du Maroc en faveur de la promotion de la sécurité routière dans le monde.
2. *Demandons instamment aux* États membres et aux acteurs concernés d'accélérer et d'intensifier les efforts visant à mettre en œuvre le plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, en faisant de la sécurité routière une priorité politique et en garantissant sa pertinence en tant que catalyseur du programme de développement durable au sens large, en tenant compte des opportunités et des défis présentés par le contexte géopolitique actuel ;
3. *Nous nous félicitons* des engagements pris par les États membres et invitons les États membres qui ne l'ont pas encore fait à élaborer, financer et mettre en œuvre des engagements nationaux en faveur de la sécurité routière et à en rendre compte, notamment en créant des agences nationales pour la sécurité routière, en élaborant des stratégies et des objectifs nationaux en adoptant des modèles de financement nationaux viables.
4. *Encourager les* États membres à mettre en place des mécanismes de coordination interministérielle, notamment entre les ministères de la santé, des transports, de l'industrie, des finances, de l'éducation, des infrastructures, de l'intérieur et de l'environnement, afin de traiter les questions transversales qui ont un impact sur tous les secteurs concernés par les questions de sécurité routière ;
5. *Inviter* les États membres et les parties prenantes concernées à tirer parti de la Décennie des Nations unies pour le transport durable qui a été récemment proclamée et qui débutera en 2026, en tant qu'occasion d'intégrer la sécurité routière comme partie intégrante du programme pour le transport durable, en particulier au-delà de l'échéance actuelle des objectifs de développement durable fixée à 2030 ;
6. *Encourager également les* États membres à prendre des mesures pour veiller à ce que les caractéristiques de sécurité essentielles soient intégrées aux stades de la conception, de la

fabrication, de l'utilisation, du fonctionnement et de l'entretien des véhicules motorisés et non motorisés, conformément au cadre réglementaire international, aux normes équivalentes et aux meilleures pratiques, afin de réduire au minimum les effets négatifs de la conduite des véhicules sur la sécurité et l'environnement pour les usagers de la route, y compris les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et l'infrastructure

7. *Encourager les États membres* à ratifier les conventions des Nations unies<sup>1</sup> relatives à la sûreté et à la sécurité des véhicules et à adopter les meilleures pratiques en matière de réglementation et de classification des véhicules afin d'améliorer les niveaux de sécurité.
8. *Appeler les États membres* à mettre en œuvre des politiques de mobilité et de transport multimodales qui s'appuient sur les principes d'un système sûr tout au long des phases de planification, de conception, de construction et d'entretien des infrastructures routières urbaines et rurales ; fixer des limites de vitesse sûres et adéquates, soutenues par une gestion appropriée de la vitesse, par exemple en réaménageant les infrastructures routières pour permettre des limites de vitesse qui s'imposent d'elles-mêmes grâce à l'application des concepts de routes qui s'expliquent d'elles-mêmes et de routes qui pardonnent, ainsi que des mesures de contrôle ; créer des conditions de sécurité permettant le transport multimodal et la mobilité active ; établir, si possible, une combinaison optimale de transports motorisés et non motorisés, en mettant l'accent sur les transports publics, la marche et le vélo, y compris les services de partage de vélos, des infrastructures sûres pour les piétons et les cyclistes et des passages piétons pratiques et accessibles, en particulier dans les zones urbaines ;
9. *Promouvoir l'éducation à la sécurité routière* en introduisant des programmes d'éducation à la sécurité routière dans les établissements d'enseignement, y compris la formation des jeunes conducteurs ;
10. *Encourager les États membres et les acteurs concernés* à donner la priorité aux interventions et aux investissements fondés sur des données probantes là où le plus grand nombre de vies peuvent être sauvées, y compris les soins post-accident et la réadaptation des victimes, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, et veiller à ce que les principes des systèmes sûrs énoncés sur le site soient adaptés aux besoins spécifiques dans ces contextes où, en particulier, les taux de motorisation des voitures et des véhicules à deux ou trois roues motorisés augmentent rapidement ;
11. *Encourager les États membres* à attribuer des pouvoirs et des ressources appropriés aux autorités provinciales et locales pour assurer la mise en œuvre des améliorations de la sécurité routière, étant donné que de nombreuses politiques relatives à la planification urbaine, à l'utilisation des sols et aux limites de vitesse sont déterminées au niveau local ;
12. *Inviter les États membres* qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'adopter une législation complète sur les principaux facteurs de risque, notamment la non-utilisation des ceintures de sécurité, des dispositifs de retenue pour enfants et des casques homologués, la distraction au volant ou la conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances, et les excès de vitesse, et à envisager de mettre en œuvre une législation appropriée, efficace et fondée sur des données probantes et/ou scientifiques concernant d'autres facteurs de risque liés à la distraction au volant ou à la conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances ;

13. *Encourager les États membres qui ne l'ont pas encore fait à envisager de devenir parties contractantes aux instruments juridiques des Nations unies sur la sécurité routière et, au-delà de l'adhésion, à appliquer, mettre en œuvre et promouvoir leurs dispositions ou réglementations en matière de sécurité ;*
14. *Encourager les entreprises et les industries à accorder une attention particulière à la sécurité routière dans la gestion systématique de leur environnement de travail, comme l'exige la législation sur la santé et la sécurité au travail, ainsi qu'à contrôler et à rendre compte de l'impact des opérations sur la sécurité routière tout au long de leur chaîne de valeur à l'aide de systèmes d'information appropriés ;*
15. *Encourager les entreprises et les industries à satisfaire aux exigences légales et à garantir le respect du code de la route en tant que norme minimale. Les organisations publiques et privées devraient appliquer un système de gestion de la sécurité tel que ISO 45001 ou ISO 39001 afin d'internaliser la responsabilité en matière de sécurité routière dans l'ensemble de leur chaîne de valeur ;*
16. *Encourager les acteurs financiers tels que les banques, les investisseurs, les compagnies d'assurance et les auditeurs, en collaboration avec les agences techniques compétentes, à exiger des entités qu'elles s'occupent activement de la sécurité routière dans leurs chaînes de valeur comme condition préalable à leur participation financière à des taux de financement raisonnables ;*
17. *Appeler les organismes internationaux à élaborer des lignes directrices et des instruments connexes pour accéder au marché de la finance durable ainsi qu'au financement à impact pour la sécurité routière comme moyen de mobiliser des capitaux privés et envisager de rehausser le profil du financement de la sécurité routière dans la perspective de la quatrième Conférence sur le financement du développement qui se tiendra à Séville, en Espagne, en juin 2025.*
18. *Encourager la promotion de programmes et d'initiatives de renforcement des capacités, de partage des connaissances, d'appui technique et de transfert de technologie, à des conditions convenues d'un commun accord, dans le domaine de la sécurité routière, en particulier dans les pays en développement, qui sont confrontés à des défis uniques et, si possible, l'intégration de ces programmes et initiatives dans les programmes d'aide au développement durable par le biais de la coopération Nord-Sud, Sud-Sud et triangulaire, ainsi que de la collaboration entre les secteurs public et privé ;*
19. *Promouvoir le partage de la technologie et du savoir-faire dans les infrastructures de santé essentielles afin de fournir des services de santé aux victimes d'accidents de la route.*
20. *Inviter les acteurs concernés et les entités des Nations unies à suivre et à mener des recherches sur l'impact de l'évolution des technologies, y compris l'intelligence artificielle et les nouvelles technologies, sur les transports terrestres et la sécurité routière, afin d'éclairer l'élaboration de lignes directrices et de recommandations visant à répondre aux opportunités et aux défis présentés par ces questions ;*

21. *Appeler les* acteurs de l'industrie à accélérer le déploiement des technologies relatives aux véhicules et aux infrastructures routières qui permettent de sauver des vies et à veiller à ce que les mêmes performances en matière de sécurité soient disponibles sur tous les marchés à l'échelle mondiale à des coûts raisonnables
22. *Appeler les* États membres à renforcer la collecte de données, à définir et à suivre les principaux indicateurs de performance en matière de sécurité routière, y compris des objectifs fondés sur des données probantes pour les blessures non mortelles, afin d'éclairer la mise en œuvre du plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) ;
23. *Encourager les* gouvernements nationaux, provinciaux et municipaux ainsi que les organisations des Nations unies à user de leur influence en tant que leaders et modèles, ainsi que de leur pouvoir en tant que grands employeurs et de leur autorité en tant que régulateurs et responsables de l'application des lois, pour faire progresser les actions de sécurité routière, par exemple dans le cadre de la passation des marchés publics, en suivant l'**approche du** système sûr
24. *Encourager les* États membres à aider les pays à faible revenu, en particulier en Afrique, à intégrer la sécurité routière dans leurs politiques, à donner la priorité aux actions, aux interventions et aux investissements visant à améliorer les indicateurs de sécurité routière, à assurer le partage des connaissances, le renforcement des capacités, l'échange de données, l'adaptation des normes de conception des infrastructures routières, les interventions après les accidents et l'aide aux victimes, ainsi qu'à renforcer et à améliorer les systèmes de transport sûrs et durables ;
25. *Soutenir* l'organisation d'une réunion régionale à mi-parcours au Maroc, par le Ministère du Transport et de la Logistique, dédiée à l'Afrique, pour assurer le suivi des recommandations de la Déclaration de Marrakech ; Création d'un comité ad-hoc, présidé par l'Agence Nationale de la Sécurité Routière, pour harmoniser les politiques et pratiques nationales africaines afin de mettre à niveau leurs systèmes de renforcement de la sécurité routière dans la perspective des ODD-2030
26. *invite* l'Organisation mondiale de la santé à suivre la mise en œuvre par chaque État membre des engagements pris lors de la 4<sup>e</sup> Conférence ministérielle sur la sécurité routière et dans la Déclaration de Marrakech, y compris les rapports périodiques à l'Assemblée générale des Nations unies ; et
27. *Inviter* l'Assemblée générale des Nations unies à adopter une résolution visant à diffuser et à promouvoir le contenu de la déclaration de Marrakech en reconnaissance de son rôle crucial dans la promotion de la sécurité routière mondiale et en soutien à la mise en œuvre des engagements énoncés dans la déclaration.

Nous, ministres et chefs de délégation, ainsi que représentants d'organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales, régionales et sous-régionales et du secteur privé, réunis à Marrakech, réaffirmons notre engagement collectif à faire en sorte que la sécurité routière devienne une priorité universelle, guidée par les principes d'équité, d'accessibilité et de durabilité, et ne laissant personne de côté. Nous reconnaissons que si des défis importants subsistent, les solutions résident dans une volonté politique plus forte, des investissements accrus, des partenariats de collaboration et l'engagement actif

de toutes les parties prenantes. En travaillant ensemble, nous pouvons réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes, en particulier dans les situations les plus vulnérables, et finalement construire un avenir où la sécurité routière est pleinement intégrée dans les efforts de développement durable. Alors que nous nous tournons vers les étapes de la Décennie d'action pour la sécurité routière, nous nous engageons à poursuivre nos efforts avec une détermination, une responsabilité et une solidarité renouvelées afin de réaliser la vision de routes sûres et accessibles pour tous.

---

[https://unece.org/sites/default/files/datastore/fileadmin/DAM/road\\_Safety/Documents/UN\\_Conventions\\_brochure\\_FINAL.pdf](https://unece.org/sites/default/files/datastore/fileadmin/DAM/road_Safety/Documents/UN_Conventions_brochure_FINAL.pdf)