



CE SONT **NOS RUES**

MANIFESTE 2030 : DES RUES SÛRES ET SAINES
POUR LES ENFANTS, LES JEUNES ET LE CLIMAT



**CHILD HEALTH
INITIATIVE**



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development

C'EST **MA RUE**



L'Initiative pour la Santé de l'Enfant (Child Health Initiative) est une collaboration informelle d'organisations engagées à défendre les droits des enfants et des adolescents à une mobilité sûre et durable dont le travail collectif met en œuvre et promeut des solutions pratiques à l'appui des Objectifs de Développement Durable. Pour une liste complète des partenaires, voir www.childhealthinitiative.org/about-us

Ce document a été rédigé par la Fondation FIA en tant que contribution à l'Initiative pour la Santé de l'Enfant. Publié initialement en février 2020, il a été mis à jour en juillet 2020 pour répondre à la pandémie de COVID-19.

CE SONT NOS RUES



On parle beaucoup de la nécessité d'être 'transformationnel' pour réduire les décès et les blessures liés à la circulation routière.

La pandémie de COVID-19 démontre l'urgence de partager les routes plus équitablement, en encourageant la marche et l'usage du vélo, et en gardant les jeunes en sécurité sur leurs trajets vers l'école et le lycée. Il est maintenant plus que temps d'arrêter de parler et de commencer à transformer.

Ce sont nos rues. Et ceci est un Manifeste 2030 pour les transformer. Un programme pour des quartiers sûrs pour les enfants et respectueux du climat. Une prescription de politique pour une mise en implémentation sérieuse du Système Sûr axé sur des trajets sûrs et sains pour les enfants et les jeunes ; une vision d'un monde conçu pour assurer que personne ne soit blessé en marchant à l'école ou en sortant avec des amis.

Ensemble, les mesures pratiques de ce manifeste représentent 'une vaccination pour la vitesse'. Pourquoi avons-nous besoin d'un vaccin ? La raison est qu'à l'échelle mondiale, une personne est tuée dans une collision routière toutes les 23 secondes. Et qu'en conséquence ces collisions sont maintenant la principale cause mondiale de décès d'enfants et de jeunes âgés de 5 à 29 ans. Ce fléau sur notre jeunesse exige plus que les mots habituels de réconfort, plus que des solutions-pansements sur le problème. Ce fléau ne nécessite rien de moins qu'une campagne mondiale de vaccination de santé publique menée par des planificateurs, des ingénieurs et des policiers.

Cette campagne de vaccination contre la vitesse devrait commencer, mais ne pas terminer, avec nos écoles - comme plateformes de changement dans chaque communauté - et par les trajets effectués chaque jour par des milliards d'enfants, leurs parents et les aidants. Chaque enfant a droit à l'éducation et au meilleur départ possible dans sa vie. Un trajet sécurisant vers l'école est le moins que des enfants puissent espérer.

En construisant des villes plus durables, piétonnières, cyclables, la vaccination contre la vitesse sera une alliée vitale dans nos batailles pour combattre la COVID-19, réduire décès et blessures liés à la circulation routière, purifier notre air et s'attaquer au changement climatique. Il s'agira d'un élément central du Pacte Vert (Green New Deal) et d'un pas positif vers un monde à faibles émissions de carbone.

De plus, en rendant les rues aux piétons et en mettant l'accent sur la viabilité, la vaccination contre la vitesse contribuera aussi à régler les problèmes de santé mentale, d'obésité, de crime et de violence, d'exclusion sociale et de privation. Ceci profitera à toutes les couches de la société mais surtout à notre jeunesse.

Des rues sûres et saines doivent être au cœur de ce nouvel agenda mondial 'reconstruire mieux' pour la jeunesse, un

programme qui rassemble tous les problèmes de santé majeurs et ouvre de nombreuses possibilités pour nos jeunes.

C'est pourquoi, comme étape essentielle, nous demandons un tout premier Sommet Mondial sur l'Adolescence afin de donner priorité à une vaste action pour la santé et les droits des adolescents, y compris le soutien pour la vaccination contre la vitesse ; et pour élargir les frontières du programme de survie de l'enfant dans la deuxième décennie de la vie, face aux nouveaux défis du monde moderne.

NOTRE MANIFESTE 2030

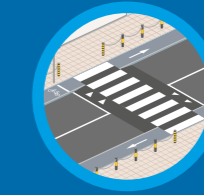
Nous ferons campagne en faveur du programme des Objectifs de Développement Durable pour transformer nos rues :



CHAQUE ENFANT ET ADOLESCENT PEUT S'ATTENDRE À FAIRE UN TRAJET SÛR ET SAIN VERS L'ÉCOLE.



DES RUES OÙ LES ENFANTS PEUVENT SE MÊLER À UNE CIRCULATION ROUTIÈRE À VITESSE LIMITÉE NE DÉPASSANT PAS 30 KM/HEURE.



CHAQUE RUE URBAINE A UN CHEMIN PIÉTONNIER VIABLE ET DES PASSAGES PIÉTONS PROTÉGÉS SANS CHANGEMENT DE NIVEAU.



CHAQUE VILLE A MIS EN PLACE UN OBJECTIF AMBITIEUX POUR DES VOIES CYCLABLES PROTÉGÉES.



UN SOMMET MONDIAL SUR L'ADOLESCENCE POUR DONNER PRIORITÉ À L'ACTION DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LA SANTÉ ET LES DROITS DES ADOLESCENTS.

COVID-19: UN MONDE TRANSFORMÉ



Depuis la première publication de ce Manifeste, lors de la troisième Conférence Mondiale Ministérielle sur la Sécurité Routière à Stockholm en février 2020, le monde a été transformé par la COVID-19. La pandémie a tué à ce jour des centaines de milliers de personnes et a engendré pour des millions de plus des problèmes de santé durables. Des dizaines de millions de personnes se sont trouvées soudainement au chômage et plus d'un milliard de jeunes ont été coupés de leur éducation.

La pandémie a également attiré l'attention politique sur le rôle vital de rues sûres et saines. Durant le confinement nous avons respiré de l'air pur et exploré nos quartiers calmes sans circulation. Alors que les conducteurs de voitures se garaient et se retiraient à l'intérieur, les enfants sortaient pour courir, jouer, et faire du vélo dans leurs rues. En réponse au besoin d'une distanciation physique sécuritaire et pour encourager plus de marche et de cyclisme au fur et à mesure que les économies ouvrent à nouveau, de nombreuses autorités municipales ont mis en œuvre un urbanisme tactique ambitieux avec l'installation de pistes cyclables en un temps record et un élargissement des trottoirs.

Au fur et à mesure que les écoles et les universités rouvrent, il est urgent de donner la priorité aux enfants et aux jeunes. Conduire les enfants à l'école est inefficace, non viable et devient socialement moins acceptable. Les enfants ont besoin d'espace protégé pour marcher jusqu'à l'école, entrer,

sortir, être accueillis par des parents et des gardiens tout en maintenant une distance physique sécuritaire. Ceci est incompatible avec le 'moi d'abord' d'une mêlée de parents en voiture faisant la queue pour déposer ou reprendre leurs enfants. De nombreuses écoles et autorités locales réagissent en fermant à la circulation automobile les rues qui longent l'école aux moments clés de la journée. D'autres incorporent des écoles dans des plans d'aménagement urbain intégrant des rues plus sûres pour les trajets scolaires. Nous, l'Initiative de la Santé pour l'Enfant, collaborons avec l'UNICEF sur des directives à l'échelle mondiale pour la réouverture sécuritaire des écoles.

Mais au-delà des besoins immédiats, cette crise nous donne une occasion unique de transformer le monde. La COVID-19 est un avertissement de ce qui se produit quand l'activité humaine n'est plus en harmonie avec la nature. Ceci montre que nous devons répondre à de plus grandes menaces existentielles - telles que le changement climatique - avec urgence et ambition. Pour y contribuer, nous devons rendre nos rues plus sûres, accessibles et accueillantes pour chaque enfant et chaque jeune ; nous devons donner la priorité à la mobilité zéro-carbone - la marche et le vélo - dans la conception et l'investissement de notre espace public ; nous devons contester et vaincre les dangers de la route et la pollution de l'air. Nous avons écrit ce Manifeste avant la COVID-19, mais cette nouvelle pandémie que nous vivons revalide et redynamise notre appel à l'action.

« Aujourd'hui la pandémie du coronavirus, dans toute son horreur, ouvre la perspective d'un changement urbain radical. Les villes réalisent soudain la possibilité de corriger leur plus grande erreur du 20ème siècle, la cession de trop d'espace public à l'automobile.

Les villes devront prendre avantage de ce moment et agir à la vitesse de l'éclair. Nous devons trouver un meilleur équilibre entre les voitures sur nos rues et les cyclistes et piétons qui, pendant des décennies, ont été négligés et marginalisés. »



Heather Thompson

PDG, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)
Éditorial du New York Times, juin 2020

2 MILLIONS DE JEUNES VIES PERDUES, 100 MILLIONS DE JEUNES VIES GÂCHÉES

Depuis le premier rassemblement des ministres à la conférence mondiale sur la sécurité routière de Moscou en 2009 environ deux millions d'enfants et de jeunes ont perdu la vie dans des collisions routières dans le monde. Une autre centaine de millions ont été blessés. Un grand nombre de ces personnes vivent maintenant avec un handicap ou une défiguration.

La circulation routière est la cause principale mondiale de décès des enfants de plus de 5 ans et des adolescents. Ensemble, les traumatismes routiers et la pollution dont la circulation est un contributeur important tuent au moins 500 000 enfants et adolescents chaque année. Les collisions routières sont à l'origine de séquelles permanentes qui altèrent la vie de millions de jeunes.

La Charge Mondiale de Morbidité évalue l'impact mondial de ces accidents de la route (voir figure 1) à plus de 10 millions de jeunes blessés chaque année.

À l'aide de données recueillies par la Commission des Accidents de Transport (TAC) de Victoria en Australie et du Programme International d'Évaluation Routière (iRAP), nous pouvons aussi dresser un portrait plus détaillé de l'étendue et du coût des blessures de la route pour les jeunes.

La charge mondiale de morbidité évalue que, mondialement, plus d'un million d'enfants et de jeunes ont subi des blessures à la tête suite aux accidents de la route en 2017. Dans le cas de Victoria, les lésions cérébrales graves représentaient moins de

1% des demandes d'indemnité mais représentaient environ la moitié du total des paiements de la TAC pour les enfants et jeunes de 5 à 19 ans, et les piétons représentant environ la moitié de ces cas.

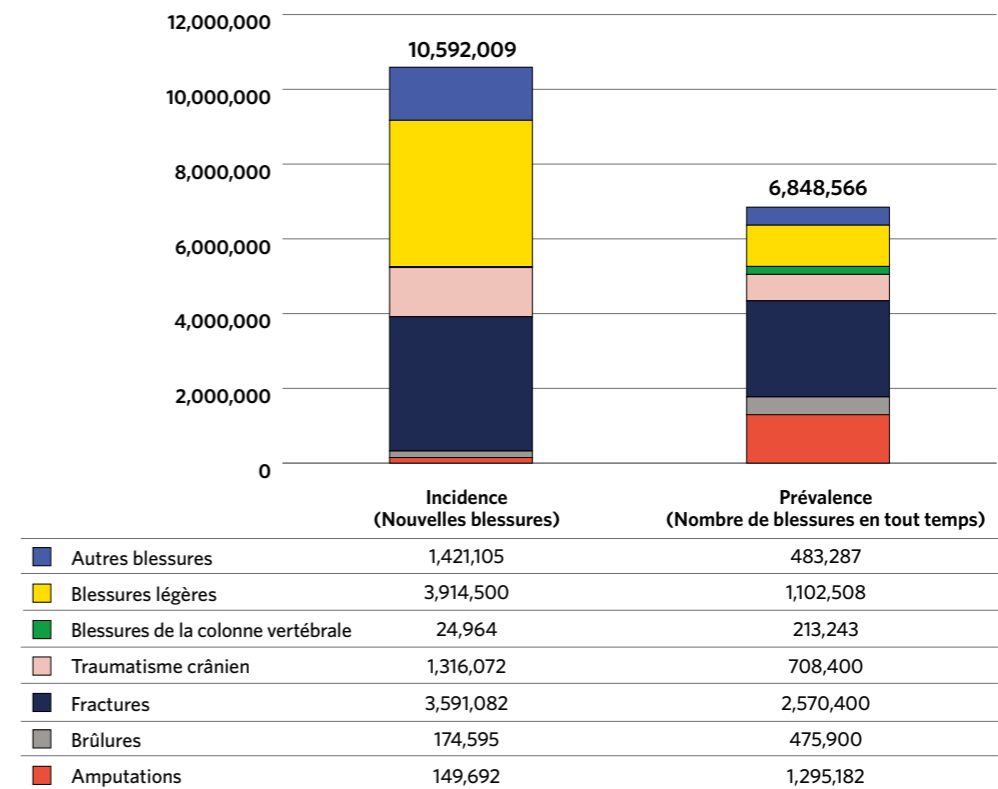
Le coût moyen pour TAC des blessures à Victoria durant la dernière décennie était presque 3 fois plus élevé pour les enfants et jeunes piétons âgés de 5 à 19 ans que pour ceux au-dessus de 20 ans. Les coûts moyens de blessures impliquant les piétons âgés de 5 à 9 ans étaient particulièrement élevés - chaque cas d'un coût moyen de près de \$ 700,000.

Ces chiffres saisissants soulignent les coûts financiers des traumatismes et des soins post-traumatiques dans un pays à revenu élevé, cependant ces coûts sont loin de permettre de calculer l'impact humain global des blessures : école manquée, possibilités perdues, parcours de vie non emprunté. Notre recherche avec UNICEF a également souligné le fardeau imposé aux familles d'un enfant, ou d'un parent ou soutien de famille, souffrant d'un traumatisme de la route et nécessitant des soins de longue durée. L'impact est particulièrement dur pour les familles à faible revenu, car une combinaison des coûts de soins post-traumatiques et la perte de revenu frappe les budgets des ménages.

Maîtriser ces problèmes de coûts humains et financiers des blessures de la route ainsi que les impacts connexes plus larges des systèmes de transports dysfonctionnels et de rues dangereuses doit être une priorité notamment pour la santé et le bien-être des enfants et adolescents.

GRAPHIQUE 1 : BLESSURES CHEZ LES ENFANTS ET LES JEUNES

Blessures de la Route dans le Monde en 2017
(Enfants et jeunes, <20)



Source: IHME Global Burden of Disease, 2017.

« Combien d'autres jeunes doivent perdre leurs vies et leurs avenir avant que nous disions cela suffit ? Durant la pandémie les enfants sont restés à l'intérieur pour protéger leurs aînés. Nous devons maintenant les protéger quand ils s'apprentent à sortir. Alors que nous recherchons un vaccin pour la COVID-19, utilisons ce que nous avons de disponible : La vaccination contre la vitesse. »



Rt. Hon. Lord Robertson of Port Ellen
Président, Fondation FIA

GÉNÉRATION Z : SOUS-FINANCÉE ET NÉGLIGÉE



« À tous les niveaux, des donateurs internationaux aux gouvernements et autorités du pays, les adolescents sont négligés et les réponses aux problèmes auxquels ils font face sont largement sous-financées.

Les adolescents sont désormais inclus dans les stratégies mondiales sur la santé de la mère, du nouveau-né et de l'enfant. Toutefois, ce groupe d'âge n'a observé ni les investissements ni l'attention qui ont apporté des gains de santé énormes pour les jeunes enfants. Un problème majeur est le manque d'aide financière ciblée pour les adolescents. Dans le journal de l'Association Médicale Américaine (American Medical Association) nous avons étudié 132 pays en développement et constaté que sur une période de plus de 13 ans, en moyenne, seulement 1.6% de l'aide au développement pour la santé a été ciblée pour les adolescents. Dans la dernière année étudiée, 2015, ce pourcentage a augmenté légèrement mais à seulement 2.2%.

Subdivisés en domaines clés, les niveaux de financement sont disproportionnellement bas dans les domaines qui sont les causes majeures du fardeau de la maladie chez les adolescents. Le principal fardeau sanitaire mondial, les blessures de la route, n'a reçu que 0,3% de cette petite fraction destinée aux adolescents. Un autre fardeau de santé de premier plan, l'automutilation, a reçu 0,6 %.

Le financement est mal conçu pour répondre à la nature intersectorielle des questions qui concernent les adolescents. Les principaux déterminants de la santé, de la croissance et du développement dépassent largement le secteur de la santé, exigeant une collaboration entre ceux qui travaillent dans le domaine de l'éducation, des compétences et de l'emploi, dans les communautés, sur la santé mentale, la nutrition, les transports et des domaines tels que la police et la justice.

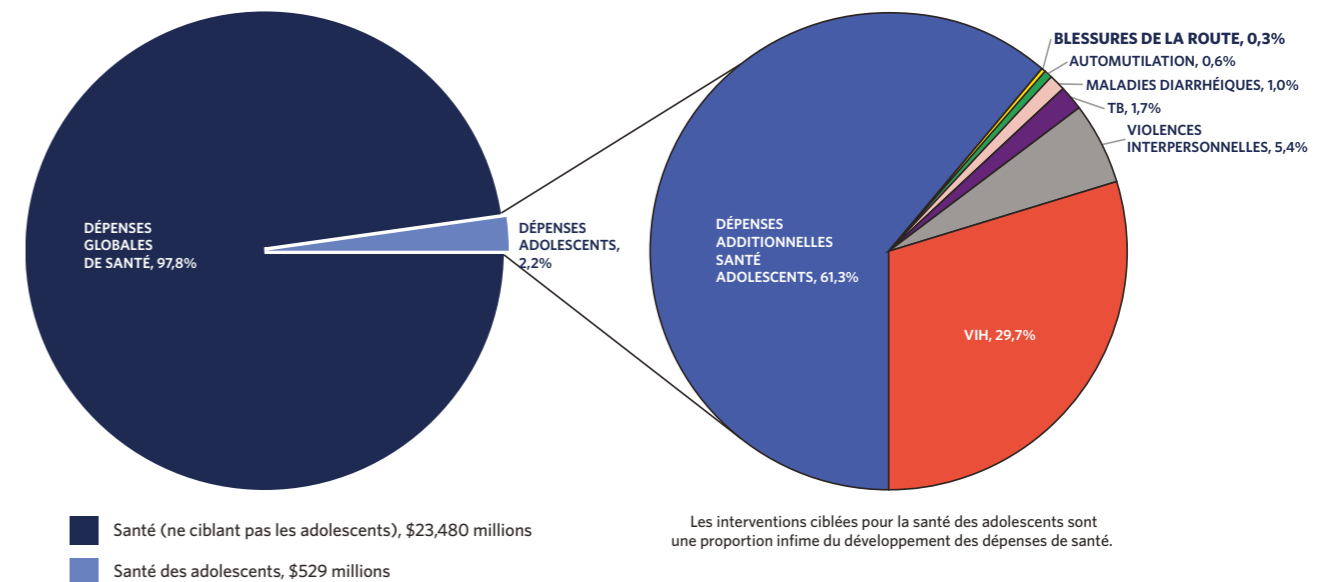
Le financement est trop souvent cloisonné dans une petite partie du secteur de la santé - Il faut repenser l'action concertée entre les secteurs et y apporter la réponse destinée à répondre aux besoins des jeunes eux-mêmes.

C'est pourquoi un Sommet Mondial sur l'Adolescence est si important - Le plus tôt sera le mieux tout autant pour l'effort des Objectifs de Développement Durable dans son ensemble que pour les jeunes eux-mêmes. »



George Patton,
Professeur de la Recherche sur la Santé de l'Adolescent, Université de Melbourne ; Président, Commission Lancet sur la Santé et le bien-être des adolescents

GRAPHIQUE 2 : DÉPENSES DE SANTÉ POUR DES ADOLESCENTS EN PROPORTION DE L'AIDE AU DÉVELOPPEMENT POUR LA SANTÉ, ET RÉPARTITIONS DES DÉPENSES POUR DES CHARGES SPÉCIFIQUES AUX ADOLESCENTS



Source : Li et al (2018) Global Development Assistance for Adolescent Health Entre 2003 et 2015 JAMA Network Ouvert 2018 ; 1(4).
Ce graphique est basé sur l'analyse JAMA de 132 pays.

ENFANTS DE LA RÉVOLUTION



« Il y 10 ans ma fille Zenani âgée de 13 ans était tuée par un conducteur ivre. En un instant, ma petite fille qui était pleine d'espoirs, de rêves et de rires était avec nous. Et puis, dans les quelques secondes qui suffisent pour qu'une collision routière se produise - elle n'était plus là. Vous regardez vos enfants grandir, vous les voyez débiter leurs propres vies. Vous n'imaginez jamais que cela puisse se terminer si soudainement.

Zenani n'était qu'une des quelques deux millions d'enfants qui ont perdu leurs vies sur la route depuis que s'est tenue à Moscou en 2009 la 1ère Conférence Ministérielle Mondiale sur la Sécurité Routière.

Aujourd'hui les blessures de la route sont la principale cause mondiale de décès chez les enfants et les jeunes. Selon les estimations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) près de 250 000 enfants de moins de 19 ans meurent chaque année. Ils sont pour la plupart tués par des adultes. Dans quel autre domaine de notre vie, cela n'engendrerait-il pas une indignation et une action immédiate ?

Lors de la 2ème Conférence Ministérielle Mondiale sur la Sécurité Routière tenue à Brasilia en 2015, j'ai eu l'honneur de prononcer le discours d'ouverture, en présence du Président brésilien, de dirigeants et de ministres du monde entier. J'ai demandé : « Où est l'action ? Où est l'urgence ? » Je les ai avertis que le temps des excuses pour l'inaction était terminé. C'était mon défi aux dirigeants, ministres et à nous tous en 2015 :

- Des vitesses réduites à proximité des écoles et dans les zones résidentielles - aucune excuse ;
- Des trottoirs et des pistes cyclables sécuritaires dans toutes nos villes - aucune excuse ;
- Un trajet sûr à l'école pour tous nos enfants - aucune excuse ;

Aucun de ces objectifs n'a été atteint. Cinq ans plus tard, l'action reste inégale ou inexistante dans trop de pays.

Les excuses - et les décès et blessures - continuent.

Nos enfants sont confrontés à des problèmes de santé quotidiennement lorsqu'ils vont à l'école ou en reviennent. Ils subissent la double menace d'un air toxique et de blessures de la route. Nous les exhortons à faire plus d'activité physique mais nos villes ne permettent pas de marcher ou de faire du vélo en toute sécurité.

Mon grand-père, Nelson Mandela, avait un sens aigu des défis. Sa formule est restée célèbre : « Cela semble toujours impossible jusqu'à ce que ce soit fait. » Ce qui est devant nous peut paraître difficile, mais loin d'être impossible. Nous faisons face à une épidémie engendrée par l'homme et nous avons en mains les outils pour la vaincre.

Maintenant, en 2020, il nous faut prendre un virage. Au nom des enfants et des jeunes tués ou blessés depuis 2010, et de ceux que nous pouvons sauver à l'avenir, nous devons reconstruire en mieux à partir de la COVID-19, nous organiser pour nous assurer que les jeunes soient mis en priorité, et utiliser la vaccination contre la vitesse pour apporter une véritable révolution qui transformera nos rues de lieux de danger en lieux de liberté.



Zoleka Mandela,
Ambassadrice Mondiale
Child Health Initiative [Initiative sur la Santé des Enfants]

MANIFESTE 2030 : ACTION POUR DES RUES SÛRES & SAINES, LES JEUNES & LE CLIMAT

« Alors que la COVID-19 domine les agendas, les budgets, et l'attention politique ainsi que celle des médias, d'autres sujets importants sont mis en marge. Cependant l'impact de la pandémie sur les enfants et les adolescents a été immense : École manquée, opportunités perdues, difficultés économiques pour beaucoup. Le monde post-pandémique doit être plus équitable et plus écologique, et traiter les problèmes négligés affectant la jeunesse. Il s'agit notamment de la circulation routière, maintenant le tueur principal mondial de jeunes de 5 à 29 ans.

Au cours d'une année 'normale', un quart de million d'enfants sont tués par des conducteurs, et dix millions de plus blessés. Ils sont victimes de dysfonctionnement social dans la planification urbaine et de transport, qui valorise le mouvement de véhicules et la vitesse sur les besoins des personnes et de leur bien-être. C'est un dysfonctionnement qui contribue à la toxicité de l'air et à la crise d'obésité affectant la santé et le bien-être de l'enfant et de l'adolescent. Et c'est aussi un dysfonctionnement qui alimente le changement climatique.

Alors où mieux que Stockholm, demeure de Greta Thunberg, pour lancer une nouvelle poussée pour un transport sûr, à faible émission de carbone et une approche adaptée aux enfants- et aux jeunes pour un plan d'urbanisme et d'aménagement urbain des rues. C'est ici que les ministres de la santé, du développement et du transport du monde entier se sont réunis en février 2020 pour examiner les progrès réalisés dans la lutte contre les décès dus à la circulation routière. La déclaration de Stockholm qui en a résulté a fortement mis l'accent sur la complémentarité de l'action en matière de sécurité routière et sur une série d'autres priorités des Objectifs de Développement Durable notamment la qualité de l'air, la santé des adolescents et le climat.

Avec une politique nationale de sécurité routière depuis 1997 définie par son approche éthique 'Vision Zéro' - qu'aucune mort ni blessure grave n'est acceptable, et que le gouvernement a le rôle principal mais non pas l'unique responsabilité, de concevoir tous les aspects du système routier à 'pardonner' l'erreur humaine - la Suède a réussi à réduire le nombre de victimes de la route ainsi que le nombre de décès d'enfants à quasiment zéro. L'approche de la Suède accorde une importance particulière aux droits des enfants en tant qu'usagers irréprochables des routes et des rues.

Alors que la sécurité routière traditionnelle a placé la responsabilité première sur les comportements personnels des enfants : ' Ne courez pas devant les voitures ' ; l'approche de Vision Zéro ou Système Sûr considère le problème du point de vue de la conception du système. Les enfants étant enfants, en supposant qu'ils oublient parfois de 's'arrêter, de regarder, et d'écouter', où devrait reposer la responsabilité de prévenir les préjudices ? Avec eux ? Ou avec la planification de la rue (voies rétrécies, limiteurs de vitesses et chicanes) ; véhicules (adaptation intelligente de la vitesse, zones de déformation moins dangereuses pour les piétons à l'avant de la voiture, camions à vision large) ; restriction de véhicules (ex : 'rues école ' où la circulation est interdite aux moments

clés de la journée) ; avec une vitesse de circulation de 30 km/h ou moins.

Globalement ces mesures peuvent agir comme une vaccination contre la vitesse, une intervention visant à réduire les décès et blessures qui a déjà fait ses preuves non seulement en Scandinavie respectueuse de la loi mais aussi dans des mégapoles mondiales, de New York à Addis Ababa, Sao Paulo à Séoul. C'est un principe adaptable à toute étape du développement économique, qui protège les personnes démunies et vulnérables, les plus âgées et les jeunes avant tout, et qui a prouvé sa pertinence alors que les villes réinventent l'espace public en réponse à la COVID-19.

Et cette vaccination contre la vitesse est une condition préalable pour réduire l'utilisation de la voiture, passant du trajet en voiture à des systèmes plus écologiquement durables, et améliorant l'accessibilité des routes pour la marche, le vélo et les allers-retours vers les pôles d'échanges de transports publics. Si nous voulons réellement réduire la part croissante des émissions de CO₂ du transport motorisé, nous devons aborder sérieusement la réduction de la vitesse de la circulation urbaine.

Alors que les villes d'Asie et d'Afrique, qui connaissent une croissance rapide, répètent les erreurs des années 60 de l'Occident avec de plus en plus d'autoroutes urbaines et d'autoroutes suspendues en béton (encore trop souvent financées par des fonds d'aide) jusqu'à 90% de leurs rues partagées par la circulation rapide et les piétons n'ont pas de sentier piétonnier basique. Donc, ne vous y trompez pas, ce sera l'un des champs de bataille déterminant du XXIème siècle pour le développement durable et la justice environnementale où que nous vivions.

Alors que l'ONU entame sa Décennie d'Action pour les Objectifs de Développement Durable, nous devons être imaginatifs pour abattre les barrières et pour relever les nouveaux défis qui menacent leurs réalisations. Une coalition croissante dans le domaine de la santé publique demande à porter un nouvel intérêt à l'adolescence, une seconde décennie cruciale mais négligée et sous-financée de la vie.

Exiger une planification urbaine équitable et écologique, y compris une nouvelle réflexion sur la conception et l'allocation de notre espace public et de nos routes - la réinvention de nos villes et zones périurbaines pour être adaptées en 2030 et au-delà - est essentielle pour permettre l'accès à l'éducation et à l'emploi, répondant ainsi à la COVID-19, luttant contre la crise d'obésité chez l'adolescent et les problèmes de santé mentale, faisant face à l'urgence climatique, et, oui, finalement répondant à l'épidémie des traumatismes de la route qui tue et mutilé tant de nos jeunes.»



Saul Billingsley est Directeur Exécutif de la Fondation FIA qui coordonne l'Initiative sur la Santé des Enfants

LA VACCINATION CONTRE LA VITESSE : UN CONCEPT POUR LA SANTÉ ET LE CLIMAT

Pour vaincre cette urgence en matière de santé des enfants et des adolescents, nous n'avons pas besoin de rechercher ou d'inventer de nouveaux vaccins. Ils existent déjà et ils ont fait leurs preuves sur le terrain. Et un modèle préférentiel est la vaccination contre la vitesse : des quartiers urbains à circulation et vitesse réduites, planifiés pour une suppression de voitures ou une réduction pour tous les véhicules d'un seuil de 'vitesse mortelle' au-dessous de 30 km/h dans les endroits où les gens marchent pour vivre, travailler, jouer et apprendre.

Dans le cadre d'un changement de paradigme plus large de 'Système Sûr' de l'aménagement urbain, qui vise à donner la priorité aux piétons, cyclistes et à la mobilité active sur le transport motorisé, avec un plus grand nombre de trottoirs, de pistes cyclables et de passages à circulation et vitesse réduites, la vaccination contre la vitesse est une clé qui ouvre la porte aux 'Rues Saines'.

En effet, lorsque cette approche de Système Sûr est appliquée, l'environnement sécuritaire qui en résulte augmente la pratique du vélo et de la marche et continue à générer un cycle positif qui réduit également les déplacements et les émissions des véhicules, améliorant ainsi la santé d'autres manières.

La science et les applications pratiques pour ce vaccin Système Sûr sont disponibles sur le marché. Il y a divers exemples de mise en œuvre réussie dans des environnements à revenu élevé-, moyen -, et faible. C'est un rare exemple d'une politique gagnant-gagnant. D'un coup, les autorités publiques peuvent débiter le procédé de transformer l'espace urbain en environnement habitable, sain, propice à la marche, et apporter une contribution importante au combat contre les blessures, les maladies non transmissibles, la pollution de l'air et le changement climatique ; tout en permettant une distanciation physique sécuritaire pour faire face à la COVID-19.

L'élimination de la circulation à vitesse mortelle dans les rues urbaines et la réalisation d'une véritable révolution en apportant des aménagements pour la marche et le cyclisme nécessitent une détermination politique, des coalitions de soutien et un apport de financement catalytique et de conseils. Bâtir ce mouvement, avec les besoins des enfants au premier plan, est une base essentielle pour des progrès plus importants du Système Sûr dans l'ensemble du programme de la sécurité routière et de développement urbain durable. Cette base doit être une priorité pour la Décennie d'Action des Objectifs de Développement Durables d'ici 2030.

« Réduire la vitesse par une conception et un aménagement appropriés des routes où vivent des enfants, où ils vont à pied ou en vélo à l'école, est urgent. Il s'agit d'une intervention de santé publique rentable, qui permet l'exercice et la réduction des émissions des véhicules. Un 'vaccin' reconnu à zone étendue contre des blessures graves. Les vitesses réduites sauvent des vies. »

Président Jimmy Carter & Rosalyn Carter ; Michael R Bloomberg ; Monsieur le Premier Ministre Andrew Holness de Jamaïque ; L'Envoyé Spécial des Nations Unies pour la Sécurité Routière Jean Todt (et plus de 100 autres signataires) 'Open Letter Speed Vaccine' 2017.

ENCADRÉ 1 : LE SYSTÈME SÛR – UNE POLITIQUE VITALE POUR LE CHANGEMENT

Le Système Sûr reconnaît que la situation actuelle, où des millions d'enfants risquent ou perdent leurs vies chaque jour est le résultat d'un système de mobilité qui n'est pas conçu pour valoriser ou protéger la vie humaine. Le système doit être révisé et réorienté en fonction de 5 principes clés : que les humains commettent des erreurs, que les humains sont vulnérables aux blessures, que la responsabilité devrait être partagée, qu'aucun décès ou blessure grave n'est acceptable et qu'une approche proactive devrait être adoptée pour créer des systèmes de mobilité sécuritaires. Ces principes sont spécialement pertinents pour les enfants, étant donné qu'ils sont moins en mesure d'évaluer les vitesses de véhicules, qu'ils ont un contrôle plus faible de leurs impulsions, qu'ils sont moins visibles en raison de leur grandeur et qu'ils ont des corps plus fragiles que les adultes.

Un récent projet de recherche mené par l'Institut du Développement d'Outre-mer (ITDP) et l'Institut des Ressources Mondiales (WRI) en partenariat avec la Fondation FIA a exploré comment trois villes, Bogota,

Mumbai et Nairobi, prennent des décisions affectant une mobilité sûre et durable. Une des principales conclusions a été que le comportement des usagers de la route est blâmé pour les collisions routières ce qui permet aux politiciens et aux concepteurs de systèmes d'éviter d'être tenus responsables pour une politique malavisée, une planification défectueuse des autoroutes et des rues, et une mauvaise gestion de la circulation.

Il est donc essentiel d'adopter l'approche du 'Système Sûr' qui considère la sécurité routière en tant que question de santé publique, plutôt que celle de responsabilité personnelle. En se concentrant sur la conception du système, plutôt que sur le comportement individuel, la responsabilité principale est déplacée là où elle devrait être : aux mains des planificateurs et de leurs dirigeants politiques. Et cela fonctionne. Les recherches par l'Institut des Ressources Mondiales et la Banque Mondiale ont révélé que les pays qui avaient suivi une telle approche ont pu réduire les décès plus rapidement et dans une plus grande mesure que d'autres.



En traitant l'insécurité routière d'une perspective de santé publique Bogota implémente une politique de Système Sûr 'Vision Zéro' qui a contribué à une baisse de la mortalité routière de 8% en un an seulement.



Les piétons représentent plus de 50% des victimes à Mumbai. Pourtant, le comportement des usagers de la route, plutôt que la conception de la route et le manque de gestion de la vitesse, est encore généralement blâmé.



Nairobi n'a pas encore adopté le Système Sûr et souffre de niveaux élevés de blessures piétonnières. Cependant l'investissement dans la marche et le vélo augmente, sous l'impulsion d'un impératif à la fois sécuritaire et environnemental dans une ville souffrant de pollution atmosphérique.

ENCADRÉ 2 : VERS DES RUES SAINES – MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME SÛR

Les villes prennent de plus en plus l'initiative de mettre en œuvre l'approche du Système Sûr, dans le cadre d'un programme de santé publique plus vaste.

Les villes d'Amérique latine en démontrent les avantages. En réduisant les vitesses de limite sur cinq des principaux grands axes routiers où 25% de décès avaient lieu, Bogota, la capitale colombienne a évité environ 60 décès en seulement six mois de novembre 2018 à mai 2019, par rapport à la moyenne des cinq dernières années précédentes. Au Brésil, Fortaleza a réduit sa mortalité routière de 44% de 2011 à 2018, tandis que Sao Paulo, avec un nombre de morts sur les routes déjà au plus bas depuis 1979, a établi un objectif de réduction de 50% d'ici 2028. La gestion de la vitesse et la conception des rues pour allouer plus d'espace aux piétons, y compris à proximité des écoles ont été les éléments cruciaux de ce succès. Les avantages transversaux sont remarquables - à Fortaleza la stratégie est explicitement liée à l'augmentation de l'activité physique des enfants. Le soutien catalytique des Philanthropies Bloomberg a joué un rôle clé pour aider ces villes à progresser, et montre l'importance du rôle des donateurs dans le domaine de la santé publique.

Pour stimuler l'adoption plus large du Système Sûr, l'Institut des Ressources Mondiales et plusieurs de ses partenaires ont lancé le défi Vision Zéro. Le premier défi Vision Zéro

2020-2021 se concentrera sur des villes d'Amérique latine et des Caraïbes, et vise à aider les villes à surmonter les obstacles à la mise en œuvre complète de Vision Zéro. Un autre partenaire de l'Initiative pour la Santé des Enfants, l'Initiative Mondiale de la Conception des Villes de NACTO, l'Association américaine des Responsables du Transport Urbain, lancera son guide 'Conception des Rues pour Enfants' en 2020, et exécutera un travail approfondi avec 4 villes - Fortaleza, Brésil ; Kigali, Rwanda ; Santiago, Chili ; et Tirana, Albanie - et huit autres mentors pour démontrer l'impact d'un concept adapté aux besoins des enfants.

L'accent mis sur les enfants et leurs parcours scolaires a démontré son humanisation du Système Sûr pour les politiciens comme pour le public, et peut aider à redynamiser les engagements quelque peu affaiblis de Vision Zéro. Aux USA où plus de 40 villes se sont engagées à travailler pour les cibles ambitieuses de Vision Zéro, le partenaire de l'Initiative pour la Santé de l'enfant, le Centre National pour des Routes Sûres Vers L'École soutient des villes par un réseau de Vision Zéro pour la Jeunesse. À Mexico City, l'Institut pour la Politique de Transport et de Développement travaille avec l'administration municipale et les collectivités locales en ciblant les trajets scolaires comme moyen de renforcer le soutien et l'essor du programme Vision Zéro de la ville.



Nouvel essor Vision Zéro à Bogota par la conception renouvelée des rues et le contrôle de vitesse près des écoles et hôpitaux.



Mexico City utilise la 'Vision Zéro pour la Jeunesse' et le soutien au programme des droits à la mobilité de l'enfant pour revigorer ses politiques de Système Sûr.



La ville de New York a reçu le prix US Vision Zéro pour la Jeunesse 2019 pour son accent sur la sécurité scolaire.



À Sao Paulo, la vitesse réduite et la réaffectation de l'espace routier ont aidé à réduire les décès d'un tiers.



Plus d'activité physique chez les enfants est un objectif clé de l'approche du Système Sûr de Fortaleza.

ENCADRÉ 3 : VERS DES RUES SAINES – PRATIQUE DE LA VACCINATION CONTRE LA VITESSE DANS LES ÉCOLES

Dans de nombreuses régions du monde piétons et cyclistes ne sont pas protégés. Le programme International d'Évaluation Routière (IRAP) a analysé près de 250 000 kilomètres de routes dans 60 pays. Il en est ressorti que plus de 80% des routes sur lesquelles se trouvaient des piétons avec une circulation de plus de 40 km/h n'avaient pas de trottoirs, la proportion était de plus de 90 % en Afrique subsaharienne ; 88% des routes avec des cyclistes et des vitesses de plus de 40 km/h manquaient d'un aménagement séparé pour les vélos.

Les enfants et les adolescents sont parmi les groupes les plus vulnérables à utiliser la route. Avec si peu de protection assurée, il n'est pas très étonnant que plus de 3000 enfants aient des trajets inachevés quotidiennement. La recherche conduite par AMEND en Tanzanie a montré que l'introduction de trottoirs, de réductions de vitesse et de passages à circulation et vitesse réduites peut diminuer les blessures graves par un minimum de 25 % au coût d'environ \$ 20 000 par école. Ce programme 'SARSAI' a

remporté le premier Prix WRI Ross pour des villes en 2019. AMEND est maintenant une des ONG collaborant avec l'initiative de iRAP, le Classement par Étoiles Pour Écoles (Star Rating for Schools) pour l'utilisation de données fournies par une application SR4S afin de communiquer des évaluations transparentes, des contre-mesures testées et un plaidoyer sur des données probantes.

Le Classement par Étoiles pour Écoles est un outil systématique et factuel, qui permet d'évaluer, de gérer et de communiquer le risque auquel les enfants sont exposés sur leur trajet scolaire. Il intègre des interventions rapides qui sauvent des vies et préviennent les blessures graves. L'outil comporte une application d'utilisation simple et peu coûteuse qui exploite le pouvoir du Classement par Étoiles de l'iRAP pour les piétons et combine une application web centrale et une application Android de collecte de données. Ces outils permettent d'évaluer les caractéristiques des routes et les conditions de circulation qui sont connues pour avoir une incidence sur la sécurité, et de recommander

des contre-mesures. Au cours de sept années de recherche et de tests bêta, près de 700 écoles ont été évaluées sur cinq continents. Avec le soutien de FedEx et la Fondation FIA, la formation et la capacité d'utilisation de cet outil ont été entreprises dans au moins 30 pays avec des partenaires d'ONG et de clubs automobiles partenaires de la FIA.

À Lusaka, en Zambie, par exemple, on avait constaté quatre blessures graves subies par des écoliers dues à la situation de la route à grande vitesse près de l'École primaire Justin Kabwe. Collaborant ensemble, iRAP, AMEND, et l'ONG locale de Zambia Road Safety Trust ont évalué l'école à l'aide de l'application de Classement par Étoiles pour Écoles. Amend et les autorités locales ont ensuite travaillé ensemble pour mettre à niveau l'infrastructure. Après l'installation de nouveaux trottoirs, contrôle de vitesse, panneaux indicateurs de vitesse et passage piétons surélevé le classement pour l'école est passé à un niveau de sécurité de 1 à 5 étoiles.

À l'heure actuelle, suite au lancement officiel de l'application lors de la 3ème Conférence Mondiale Ministérielle sur la Sécurité Routière à Stockholm, l'objectif est d'augmenter rapidement le nombre d'écoles évaluées et, primordialement, d'augmenter le nombre de trajets améliorés vers l'école. Pour ce faire, L'application de Classement par Étoiles pour Écoles peut jouer un rôle important dans ce plaidoyer. À Lusaka, il a contribué à l'introduction d'une nouvelle loi exigeant des vitesses de 30 km/h près des écoles. Au Vietnam, grâce à un projet mené par la Fondation AIP et Le Partenariat Mondial pour la Sécurité Routière (GRSP) avec le support de la Fondation Botnar, il a fourni des preuves pour persuader le gouvernement de publier la circulaire 31/2019, éliminant les limites fixes de vitesse (et permettant ainsi de réduire des limites de vitesse près des écoles). Au Botswana, le soutien de la Première Dame, Neo Masisi, a déclenché une coalition nationale, dirigée par l'auto-club de la FIA, l'Assistance d'Urgence 911, pour préconiser des évaluations de la sécurité.

Simultanément, en Jamaïque, AMEND et iRAP ont travaillé avec UNICEF pour soutenir le classement par étoiles et les améliorations d'un projet pilote visant à atteindre 18 écoles. À Montévidéo, Uruguay, l'ONG Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) a organisé une conférence de presse avec le maire pour publier les données du Classement par Étoiles pour Écoles mettant en évidence que les enfants des zones à faible revenu de la ville sont moins protégés que leurs camarades plus aisés. En Argentine, un projet pilote de FGR pour six écoles a incité la ville de Guaymallén à mettre en œuvre des améliorations dans 70 écoles supplémentaires, avec d'autres investissements prévus.

C'est la vaccination contre la vitesse en action. Avec plus de capacités, de financement et de support politique, son potentiel pour protéger les jeunes gens de maux corporels est immense.



L'application de Classement par Étoiles pour Écoles de l'iRAP génère des données identifiant la conception dangereuse des rues et les limites de vitesses inappropriées sur les trajets vers l'école.



L'équipe de l'Association Automobile des Philippines en action. Le réseau de clubs FIA est l'un des partenaires principaux dans le déploiement de l'initiative au niveau mondial.



Le maire de Montévidéo répond aux questions des médias : Le Classement par Étoiles pour Écoles offre à la fois un outil de plaidoyer puissant et des solutions pour la distribution du vaccin vitesse.



Pré-vaccin : un quartier négligé à faible revenu qui connaît une circulation à grande vitesse.



Les enfants en route vers l'école n'avaient aucune protection contre des véhicules circulant jusqu'à 70 km/h : ni trottoirs, panneaux indicateurs de vitesse, modérateurs de circulation et de vitesse ou encore traversées piétonnes sécurisées.



Application du vaccin : suite aux changements de conception, y compris les ralentisseurs de vitesse, les vitesses de circulation ont été réduites à moins de 30 km/h.



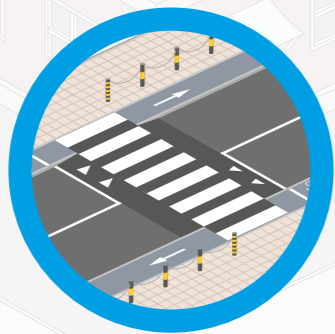
La vaccination contre la vitesse a transformé la protection de sécurité de la route de 1 à 5 étoiles.

LA VACCINATION CONTRE LA VITESSE

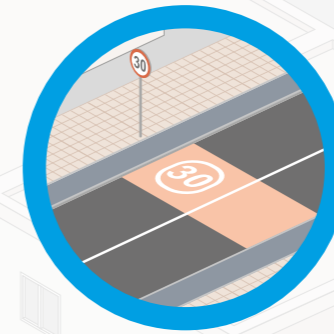
CHAQUE ENFANT ET ADOLESCENT PEUT S'ATTENDRE À FAIRE UN TRAJET SCOLAIRE SAIN ET SÛR.



TOUTE RUE URBAINE A UN SENTIER PIÉTONNIER VIABLE ET DES PASSAGES PIÉTONS SANS CHANGEMENT DE NIVEAU PROTÉGÉS.



DES RUES OÙ LES POINTS DE RENCONTRE ENFANTS-CIRCULATION ONT UNE LIMITE DE VITESSE NE DÉPASSANT PAS 30 KM/H.



CHAQUE VILLE A MIS EN PLACE UN OBJECTIF AMBITIEUX POUR DES PISTES CYCLABLES PROTÉGÉES.



Refuser d'accepter la mort et les blessures graves sur nos rues nécessite une nouvelle approche de l'urbanisme et de la gestion de la circulation. Privilégier les piétons et les cyclistes, déployer une conception routière pour une gestion de la vitesse de circulation sécuritaire. Conjointement avec des mesures de sécurité des véhicules, une application de la loi coordonnée et des interventions de sensibilisation, voici le Système Sûr en action.

En commençant par l'administration de la vaccination contre la vitesse pour les enfants dans les lieux où ils marchent et se rencontrent, nous pouvons prévenir les traumatismes routiers et soutenir d'autres objectifs sanitaires, sociaux et environnementaux.

MOBILITÉ MILITANTE : MARCHE ET CYCLISME COMME ACTION POUR LE CLIMAT

Des rues où le vaccin a été administré, et qui sont sûres pour la marche et le cyclisme sont essentielles dans la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique, et sont mieux adaptées à la vie pendant la pandémie de COVID-19.

Des rues sûres et saines encouragent les gens à délaisser l'utilisation de véhicules privés, ou à ne pas commencer à les utiliser, réduisant ainsi les émissions de carbone et améliorant la qualité de l'air en milieu urbain. Des investissements stratégiques qui créent un réseau de sentiers pédestres et cyclables accessibles et connectés présentent des bénéfices multiples environnementaux et sociaux, en particulier lorsque combinés avec un transport public, et d'autres politiques de planification qui donnent la priorité aux personnes :

- Pendant plus de deux décennies Bogota a établi un réseau de pistes cyclables de 500 km qui a contribué à une multiplication par 9 du cyclisme. La valeur en carbone du cyclisme dans la ville s'est avérée équivalente à au moins 55 000 tonnes de CO₂ par an ;
- Copenhague projette d'augmenter le cyclisme à 50 % de ses trajets d'ici 2025 - en 2016, il n'était qu'à 9 points en pourcentage de cette cible. Grâce à l'usage du vélo la ville évite environ 90 000 tonnes d'émissions de CO₂ annuellement ;

- Si toutes les villes prenaient des mesures pour augmenter le cyclisme vers des niveaux les plus élevés, les émissions urbaines de carbone pourraient diminuer de 7% supplémentaires d'ici 2030 et 11% d'ici 2050 - ce qui permettrait d'économiser 300 mégatonnes d'émissions de CO₂ dans le monde, selon une étude de l'Institut pour le Transport et la Politique de Développement (ITDP) ;
- Des mesures ciblées pour limiter les voitures à proximité des écoles, réduire les trajets courts en voiture et réduire la circulation sur des routes régulièrement empruntées par des enfants peuvent diminuer considérablement l'exposition aux émissions nocives des véhicules.

Ce sont là des arguments solides pour les défenseurs de rues plus sûres faisant cause commune avec les activistes pour l'environnement qui exigent le changement.

Les gouvernements et les villes doivent être encouragés à adopter une approche holistique et à tirer parti des subventions et des prêts d'envergure qui sont potentiellement disponibles auprès de donateurs tels que le Fonds pour l'Environnement Mondial (GEF), le Fonds pour le Climat Mondial (GCF), et les banques régionales de développement ; un financement qui pourrait rendre nos rues plus sûres tout en protégeant notre climat.

« Nous avons besoin d'un manifeste. Les dirigeants doivent s'engager à fond. Nous devons adopter une approche moderne, 'de rues complètes', où nous voyons les villes à travers les yeux des piétons. »



Andrew Steer,
Président et Président-Directeur
Général, Institut des Ressources
Mondiales (WRI)

« En refusant les excès de vitesse illégaux, nous pouvons réduire les émissions de CO₂ dans le système de transport jusqu'à 20%. Vision Zéro peut aider à réaliser tant d'autres visions. »



Tomas Eneroth,
Ministre de l'Infrastructure, Suède ;
Président, 3ème Conférence
Ministérielle Mondiale sur la
Sécurité Routière

DES RUES SAINES POUR DES VIES SAINES

Le manque d'activité physique est un facteur de risque majeur pour l'augmentation spectaculaire de l'obésité et d'une gamme de maladies non transmissibles, y compris les maladies cardiaques, les cancers du côlon et du sein, le diabète et la dépression.

L'Organisation Mondiale de la Santé estime que jusqu'à 3 millions de décès chaque année sont liés à l'inactivité physique. Et les graines de bonne - ou mauvaise - santé plus tard dans la vie sont souvent semées durant l'enfance. L'OMS avertit que « le développement rapide social et économique a transformé l'environnement dans lequel grandissent de nos jours de nombreux enfants », et le manque d'accès à des espaces, sûrs et attrayants pour l'activité physique contribue à une épidémie d'obésité exacerbée par une mauvaise alimentation.

À l'échelle mondiale, l'obésité juvénile a décuplé depuis le milieu des années 1970. Le nombre d'enfants et d'adolescents obèses est passé de 11 millions en 1975 à 124 millions en 2016. Il y a de surcroît 216 millions d'enfants en surpoids.

La planification et conception urbaines axées sur la voiture et la vitesse contribuent sans aucun doute aux problèmes des modes de vie malsains tout en exacerbant la mauvaise qualité de l'air urbain. C'est pourquoi, la vaccination contre la vitesse, une intervention permettant d'assurer que la marche et le cyclisme sont accessibles, agréables et sûrs pour tous, peut être une partie importante de la solution :

- La Commission de l'OMS en charge de mettre fin à l'obésité de l'enfant démontre clairement que la prévention de modes de vie malsains, l'augmentation de la pratique de l'exercice et la lutte contre les Maladies Non Transmissibles devraient débuter dès l'enfance. Une recommandation politique clé est d'accorder de l'attention à la liberté de mouvement des enfants et à la mobilité autonome : « L'augmentation d'opportunités pour une activité physique sûre et appropriée tant à l'intérieur de l'école qu'à l'extérieur, y compris des transports actifs (la marche et le vélo) auront des effets positifs de santé et des retombées cumulatives pour tous les enfants et adolescents. »
- Cette approche est reprise par la Commission Indépendante de Haut Niveau sur les Maladies Non-Transmissibles dont le rapport de 2018 appelait les gouvernements « à prendre des mesures pour améliorer la circulation, réduire la pollution atmosphérique, créer des espaces verts... améliorer les infrastructures pour rendre les routes plus sûres, y compris la construction de voies piétonnes et cyclables et encourager l'activité physique... »

Pour améliorer les conditions de santé ; lutter contre la pauvreté et l'exclusion ; pour donner des chances de vie à la jeune génération ; pour protéger l'environnement ; et simplement permettre aux enfants d'être des enfants qui explorent leur monde en plein air : les avantages de leur donner des rues saines sont convaincants.

« Aucun enfant ne devrait mourir ou être grièvement blessé lorsqu'il marche, fait du vélo, ou joue. Nous devons rendre nos rues à nos enfants. Ils ont le droit de s'y sentir en sécurité. »



Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus
Directeur Général,
Organisation Mondiale de la Santé

NE LAISSER PERSONNE EN MARGE

Partout dans le monde, ce sont les enfants les plus pauvres qui sont les principales victimes de l'impact sanitaire de la circulation routière. Et, avec le défi connexe du changement climatique, c'est une importante question de justice : ceux qui contribuent le moins au problème prennent la plus grande charge des conséquences sur leurs épaules. La distribution de la vaccination contre la vitesse est donc vitale pour la justice sociale, pour la justice environnementale, la lutte contre la pauvreté et pour un accès juste et libre à l'éducation :

- Pour les enfants, l'exposition potentielle aux blessures de la route est étroitement liée à leur environnement local et c'est pourquoi le contact environnant d'une zone défavorisée est donc un facteur important. Les blessures sont un secteur de la santé publique avec le gradient social le plus élevé, la circulation routière étant la cause la plus fréquente de blessures chez les enfants vivant dans la pauvreté.
- Dans les zones urbaines, les facteurs de risque tels que la situation des logements à proximité d'axes routiers importants font que les enfants vivant dans la pauvreté sont aussi exposés à des niveaux plus élevés de pollution atmosphérique. Les recherches effectuées à Londres, par exemple, ont montré que plus de 85% des écoles les plus touchées par la mauvaise

qualité de l'air ont des élèves issus de districts plus défavorisés que la moyenne Londonienne.

- Les possibilités d'éducation pour les enfants sont souvent les premières victimes du resserrement des budgets des ménages suite à l'implication d'un soutien de famille dans une collision routière. Les enfants sont alors envoyés dans des écoles de moindre qualité ou tout simplement retirés de l'école, parfois pour travailler et récupérer eux-mêmes les revenus perdus. Il est également prouvé que la perception du danger routier décourage les parents de permettre à leurs enfants de fréquenter l'école en tout premier lieu.

Observez un groupe de jeunes écoliers s'efforçant de traverser une autoroute à circulation rapide très fréquentée alors qu'ils essaient d'aller à l'école ou d'en rentrer. Une chose est certaine : Ce ne seront pas des enfants riches. Devrions-nous laisser des jeunes emprunter des routes dangereuses et respirer de l'air sale, ou devrions-nous plutôt « Ne laisser personne en marge »? Cette seule intervention : protéger les enfants et les adolescents et s'assurer qu'ils font des trajets sûrs et sains, en privilégiant le trajet quotidien aller-retour vers leur lieu d'éducation, définit l'intention et la promesse des Objectifs de Développement Durable.

« Selon l'OMS le continent d'Afrique a les routes les plus dangereuses du monde, et à mesure que nos villes et nos économies s'accroissent, le nombre de morts et de blessés devrait continuer à augmenter à moins que des mesures concertées ne soient prises. L'Afrique a une population de jeunes qui connaît la croissance la plus rapide du monde, et nous savons que les jeunes sont plus à risque de subir des blessures de la route. En Afrique les jeunes dépendent des routes pour leurs activités entrepreneuriales qui nourrissent les familles et financent l'éducation de leurs frères et sœurs. C'est une question au cœur des Objectifs de Développement Durable et de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. En faisant face aux conditions qui entraînent des traumatismes routiers, nous pouvons aussi combattre le changement climatique, réduire la pauvreté, accroître l'accessibilité et protéger notre jeunesse. »



Aya Chebbi,
Envoyée de l'Union africaine pour la Jeunesse

UN SOMMET MONDIAL POUR LA JEUNESSE

Remédier au sous-financement et à l'indifférence envers la génération Z nécessitera une sensibilisation et un engagement politiques.

En mai 2018, l'Initiative pour la Santé de l'Enfant a publié le rapport 'Unfinished Journey' (Parcours inachevé) qui donne l'alarme aux traumatismes routiers chez les adolescents et l'absence de réponse cohérente dans le cadre de la Stratégie Mondiale des Nations Unies pour la Santé de la Mère, de l'Enfant et de l'Adolescent, et appelle à un tout premier Sommet Mondial sur l'Adolescence pour y répondre ainsi qu'aux autres questions vitales du bien-être des jeunes. Nous croyons que pour rompre avec l'échec de la stratégie de promotion de la sécurité routière en tant que question distincte, il est essentiel de se connecter avec des structures en existence (et des sources potentielles de financement) en démontrant combien la sécurité routière est pertinente, et même intégrale, à des objectifs de développement plus larges au sein des Objectifs de Développement Durable.

Nous nous sommes associés à une coalition dirigée par le Partenariat pour la Santé de la Mère, du Nouveau-Né et de l'Enfant (PMNCH) rassemblant UNICEF, l'OMS, le Fonds des Nations Unies pour la Population (UNFPA), le Plan International et d'autres, et le Grand Groupe des Nations Unies pour l'Enfance et la Jeunesse. Lors de l'assemblée générale des Nations Unies en septembre 2019, cette coalition a lancé un appel à l'action pour les adolescents dirigé par Helen Clark, Présidente du Partenariat de la Santé de la Mère, du Nouveau-Né et de l'Enfant (PMNCH), y compris notre appel à la tenue d'un Sommet Mondial sur l'Adolescence prévu idéalement en 2022.

L'objectif du Sommet devrait être d'obtenir l'attention des dirigeants mondiaux sur des questions spécifiques de bien-être et de droits des jeunes, y compris l'impact de la COVID-19, la santé et les droits sexuels et reproductifs, la santé mentale, la crise de l'obésité, l'égalité des sexes, l'éducation et l'emploi, le changement climatique et les blessures de la route, et galvaniser une réponse cohérente et coordonnée.

En cas de blessures de la route, par exemple, ceci pourrait inclure une meilleure intégration de contre-mesures dans la stratégie mondiale de santé des Nations Unies 'Chaque Femme, Chaque Enfant', y compris de la sécurité routière dans les stratégies nationales pour les enfants et les adolescents, et l'exploration des synergies entre le Mécanisme de Financement Mondial, basé à la Banque Mondiale, et deux fonds travaillant sur la sécurité routière - Le Fonds Mondial pour la Sécurité Routière (GRSF), relevant aussi de la Banque et le Fonds pour la Sécurité Routière des Nations Unies.

Un sommet, et le processus qui l'entoure, ajouteraient aussi de l'importance aux initiatives régionales et autres, tout comme l'accent du Commonwealth sur les jeunes. Une toute première réunion des chefs de gouvernement spécifique à la Sécurité Routière - telle qu'elle était encouragée à l'Assemblée Générale des Nations Unies en 2018 et dans la Déclaration de Stockholm - contribuerait, et vice versa, aux efforts d'intégration de la sécurité routière dans le cadre d'un sommet pour les adolescents.

« Nous voulons être entendus. Imaginez l'énergie de milliers de jeunes, se soutenant mutuellement, influençant les dirigeants pour veiller à ce que nous allions de l'avant. Ce serait vraiment puissant. Ce serait révolutionnaire. Il est donc très important que nous ayons un Sommet Mondial sur l'Adolescence. »



Natasha Mwansa, activiste pour la jeunesse de Zambie (Photo ci-dessus, deuxième à gauche, à Davos 2020)

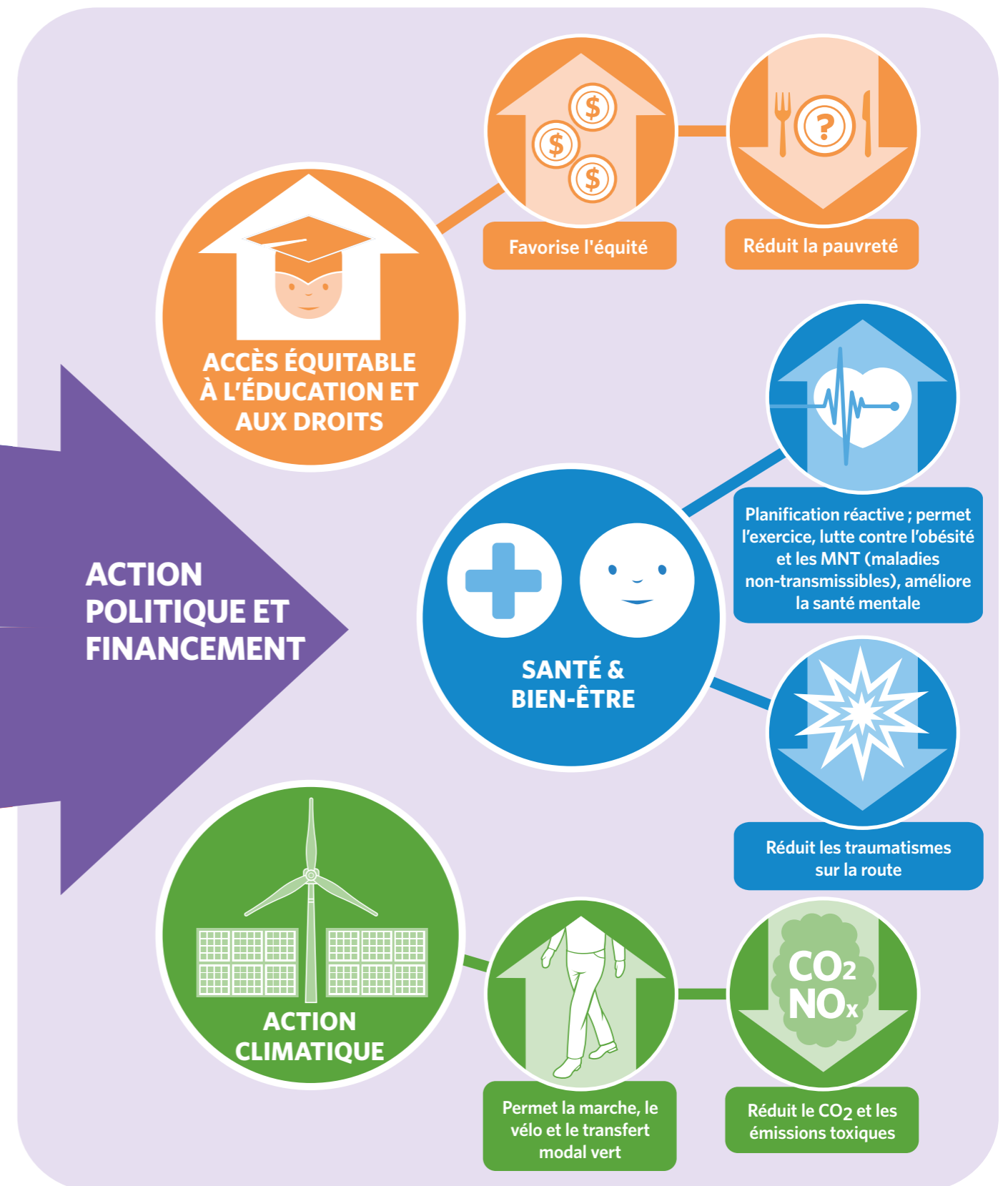
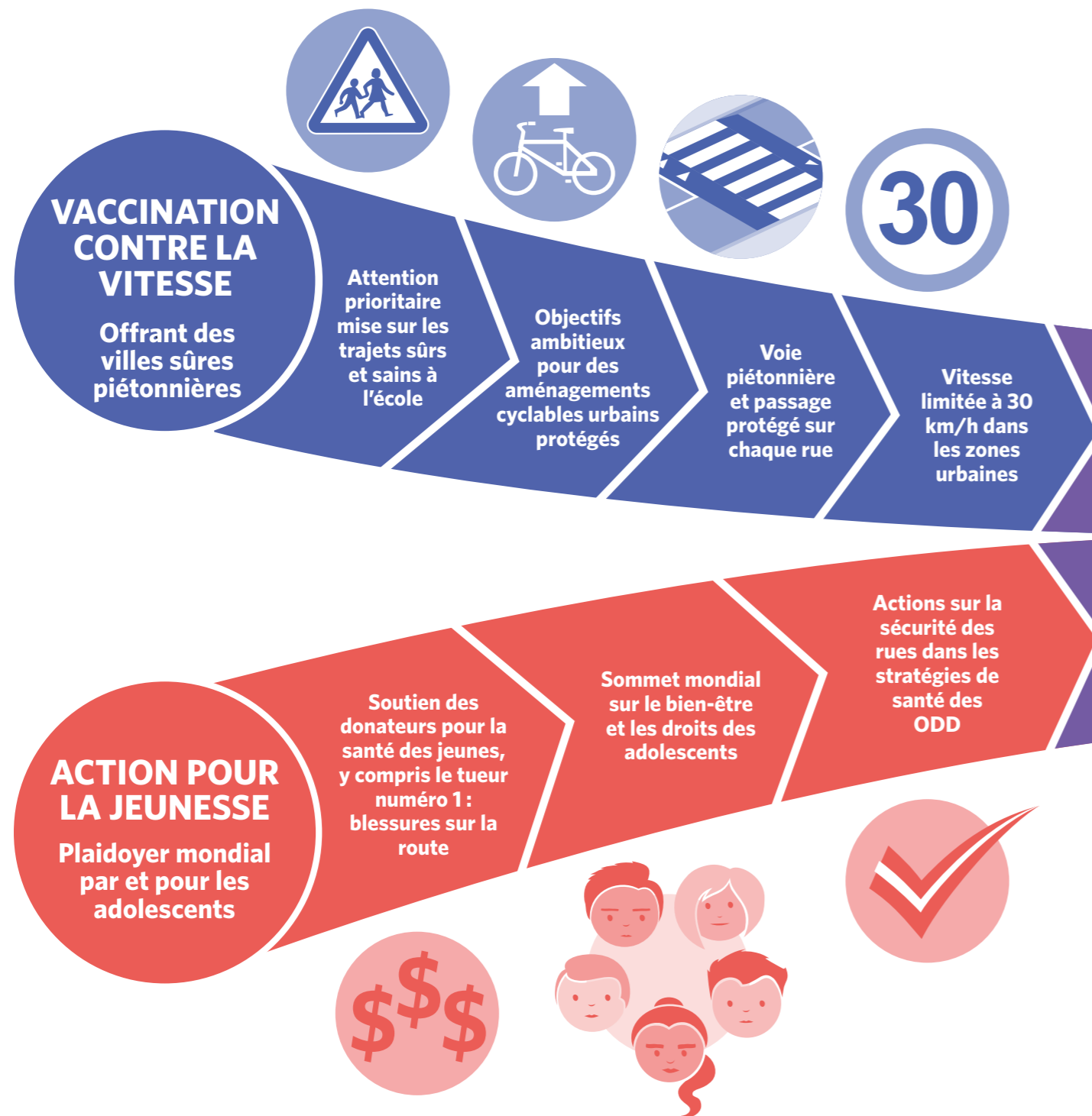
« La leçon pour les dirigeants maintenant est d'écouter, de mobiliser et de faire participer votre jeunesse... Organisons donc un Sommet Mondial qui mettra l'accent sur les questions relatives aux adolescents. »



Helen Clark, Présidente, Partenariat pour la Santé de la Mère, du Nouveau-Né et de l'Enfant

MANIFESTE MONDIAL 2030

PLAIDOYER MONDIAL POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES, ET ACTION CONCRÈTE POUR TRANSFORMER LES RUES



« Au début des années 60, John Kennedy a décidé que les États-Unis mettraient un homme sur la lune dans les 10 ans à venir... Et si nous devons choisir une autre lune aujourd'hui, et en faire une cause mondiale ? Seulement notre lune, pour chacun de nous, serait l'école voisine. Et selon notre rôle, nous demanderions à notre maire, notre chef de district, notre dirigeant national, d'en faire leur cause. Avec une cible simple : Plus aucun enfant percuté dans une zone scolaire. »

Jean Todt, Envoyé Spécial de la Sécurité Routière aux Nations Unies et Président de la FIA

« Les blessures de la route sont la principale cause de décès chez les jeunes dans le monde. Pour réduire le nombre de traumatismes et de décès, nous devons prévoir des investissements et des engagements en matière d'infrastructure sûre, des réductions de vitesse pour protéger les piétons et les personnes vulnérables. Nous en appelons à une action accrue, particulièrement pour les jeunes qui sont en première ligne de cette crise. »

Jayathma Wickramanayake, Envoyée pour la Jeunesse des Nations Unies

« Cette question est au cœur de l'agenda des Objectifs de Développement Durable (ODD) et de l'Union africaine 2063. En luttant contre les conditions qui provoquent des traumatismes routiers, nous pouvons aussi combattre le changement climatique, réduire la pauvreté, augmenter l'accessibilité et protéger notre jeunesse. »

Aya Chebbi, Envoyée pour la Jeunesse de l'Union africaine

« Il est si important que nous supportions maintenant les recommandations de l'Initiative pour la Santé de l'Enfant, que nous convoquions un Sommet Mondial sur l'Adolescence, et que nous mettions en place des mesures qui, nous le savons, sauveront des vies et feront des villes du monde un endroit plus sûr et plus agréable à vivre. »

Kevin Watkins, Président Directeur Général, l'Aide à l'Enfance (Save the Children), Royaume-Uni

« Lorsque nous avons trouvé le remède à la carence en vitamine A, nous l'avons administré à des millions d'enfants. Nous avons le remède pour des routes dangereuses - des vitesses minimales. Il est temps de l'administrer. »

Alfred Sommer, Docteur en Médecine, Doyen Émérite, Maîtrise en Sciences de la Santé, École de Santé Publique Bloomberg de l'Université Johns Hopkins

« La moitié des enfants dans le monde vivent maintenant dans des villes et, malheureusement, leur terrain de jeu est la rue qui appartient aux voitures, aux motos, à la circulation et à la pollution. Nous devons examiner la planification urbaine, les routes et l'environnement du point de vue de l'enfant. »

Stefan Peterson, Directeur de la Santé, UNICEF

« Aucun enfant, aucun parent ne devrait subir un traumatisme de la route. Nous avons les solutions, les vaccins pour prévenir cela. Mais nous avons besoin d'une volonté politique pour nous garder sur la bonne voie. »

Michelle Yeoh, Actrice et Ambassadrice de Bonne Volonté du Programme des Nations Unies pour Le Développement Durable



Pour obtenir plus d'informations

www.childhealthinitiative.org

 [@childhealthGI](https://twitter.com/@childhealthGI)

 [#thisismystreet](https://twitter.com/#thisismystreet)