



Assemblée générale

Soixante-douzième session

82^e séance plénière

Jeudi 12 avril 2018, à 10 heures
New York

Documents officiels

Président : M. Lajčák (Slovaquie)

*En l'absence du Président, M. Perera (Sri Lanka),
Vice-Président, assume la présidence.*

La séance est ouverte à 10 h 10.

Point 12 de l'ordre du jour

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Note du Secrétaire général (A/72/359)

Projet de résolution (A/72/L.48)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) :

Je donne maintenant la parole à la Vice-Secrétaire générale, M^{me} Amina Mohammed.

La Secrétaire générale adjointe (*parle en anglais*) :

Je me réjouis tout particulièrement de me joindre aujourd'hui aux États Membres pour m'exprimer sur un sujet d'une extrême importance : la sécurité routière.

Les décès et les blessures dus à des accidents de la route sont devenus une source de vive préoccupation à l'échelle mondiale. Chaque année, 1,3 million de conducteurs, de passagers et de piétons sont tués et près de 50 millions de personnes sont blessées sur les routes de par le monde. Les accidents de la circulation représentent la principale cause de décès chez les jeunes et sont responsables de l'état de pauvreté dans lequel se retrouvent chaque année des millions de personnes.

La semaine qui vient de s'écouler est venue nous rappeler la profonde détresse personnelle qui se cache derrière cette réalité. De tragiques accidents

de la route au Canada et en Inde, pour n'en citer que deux, ont dévasté des familles et des communautés. Je tiens à adresser mes sincères condoléances à toutes les personnes touchées par ces événements.

Dans le projet de résolution A/72/L.48, qui sera présenté au titre de ce point de l'ordre du jour, l'Assemblée constate que le nombre d'accidents à l'échelle mondiale demeure à un niveau inacceptable et qu'au rythme de progression actuel, la cible 3.6 des objectifs de développement durable, à savoir diminuer de moitié à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, ne sera pas atteinte. Je remercie la Fédération de Russie, principal auteur du projet de résolution, ainsi que tous les États Membres, d'appeler l'attention sur cette situation tragique et évitable et de proposer des mesures pour y remédier.

Il conviendra à l'avenir de prendre conscience de l'augmentation attendue de l'urbanisation, de la motorisation, du développement des infrastructures et des possesseurs de véhicules à travers le monde. Nous devons prendre des mesures pour empêcher les décès et les blessures dus aux accidents de la route, qui continuent d'entraîner un nombre croissant de pertes humaines. La tenue d'une troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en Suède, en 2020, pourrait apporter une contribution importante à cet égard.

Par ailleurs, suite à la demande adressée par l'Assemblée générale au Secrétaire général, j'ai le plaisir

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et la traduction des autres déclarations. Les rectifications éventuelles ne doivent porter que sur le texte original des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau U-0506 (verbatimrecords@un.org). Les procès-verbaux rectifiés seront publiés sur le Système de diffusion électronique des documents de l'Organisation des Nations Unies (<http://documents.un.org>).

18-10447(F)



Document adapté

Merci de recycler



de faire savoir que le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière vient d'être créé en vue d'appuyer la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et des objectifs de développement durable liés à la sécurité routière.

Les efforts notables de nombreuses personnes ont permis de parvenir à ce résultat. Je remercie la Commission économique pour l'Europe et l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, M. Jean Todt, pour leur engagement et leur efficacité. Je tiens également à remercier les autres partenaires du système des Nations Unies, les États Membres, la société civile et d'autres acteurs pour leur appui, et je voudrais saluer les entités du secteur privé qui ont annoncé des contributions initiales au Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et n'ont pas ménagé leurs efforts pour donner forme à ces ambitions.

Nous devons à présent mettre nos ressources et notre expérience au service de la réalisation effective de nos objectifs mondiaux pendant les trois années restantes de la Décennie d'action pour la sécurité routière et la durée du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

Le projet de résolution déposé au titre de ce point de l'ordre du jour et la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière nous offrent une nouvelle possibilité de mettre en place des synergies, de prendre des mesures efficaces et coordonnées afin d'obtenir des résultats sur le terrain. Nous aurons ainsi une chance réelle de sauver des millions de vies dans le monde et d'empêcher les blessures, les souffrances et la perte d'autonomie liées aux accidents de la route. Je fais appel à tous les acteurs de la sécurité routière, notamment aux États Membres, pour qu'ils contribuent au Fonds et redoublent d'efforts pour atteindre nos objectifs en matière de sécurité routière.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je remercie la Vice-Secrétaire générale de sa déclaration.

Je donne à présent la parole au représentant de la Fédération de Russie, qui va présenter le projet de résolution A/72/L.48.

M. Gorovoy (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La sécurité routière demeure l'un des problèmes les plus urgents de nos sociétés modernes. Les morts et les blessés dus aux accidents de la circulation ont une incidence négative sur le progrès socioéconomique et le développement durable des États.

Il est important que le thème de la sécurité routière ne soit pas seulement inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des Nations Unies, mais qu'il fasse désormais partie intégrante du Programme de développement durable à l'horizon 2030. L'inscription de cibles pertinentes dans les objectifs de développement durable montre que la communauté internationale prend conscience de la nécessité d'une action coordonnée dans ce domaine.

La Russie met en œuvre toute une série de mesures destinées à améliorer la sécurité routière. Ce travail est mené conformément aux décisions du Président et du Gouvernement de la Fédération de Russie sur la base des cibles fixées au niveau fédéral pour l'amélioration de la sécurité routière d'ici à 2020 et de la stratégie de sécurité routière de la Fédération de Russie, adoptée par le Gouvernement il y a six semaines. Nous concentrons notre action sur six domaines prioritaires, à savoir favoriser une culture de l'éthique des usagers de la route et un niveau approprié de connaissances juridiques; accroître la sécurité des enfants et des piétons afin de les protéger contre les accidents et les conséquences qui en découlent, et mettre sur pied un système d'assistance aux victimes. Dans le cadre de la mise en œuvre de projets novateurs, de nouvelles possibilités se font jour pour rendre le trafic routier plus sûr, notamment en minimisant l'influence du facteur humain sur le fonctionnement des différents systèmes.

Grâce aux mesures prises, le nombre de morts sur les routes a diminué d'un tiers au cours des six dernières années. Au cours de la même période, nous sommes parvenus à réduire le taux de mortalité des usagers vulnérables de la route, à savoir d'un quart parmi les mineurs, d'un tiers parmi les piétons et de moitié parmi les motocyclistes. Ces progrès ont été réalisés sur fond de forte croissance du parc automobile, qui a augmenté de 20 % sur la même période. On compte aujourd'hui 55 millions de véhicules sur les routes.

La coopération internationale dans le domaine de la sécurité routière a été considérablement renforcée depuis l'inscription du thème de la sécurité routière à l'ordre du jour de l'Assemblée générale à l'initiative de l'Oman en 2003. En guise de suivi des décisions prises à la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Moscou en 2009, l'Assemblée générale a déclaré la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière.

Le processus de mise en œuvre concrète des étapes d'intégration de la Décennie d'action dans les

objectifs de développement durable a débuté après la deuxième conférence, qui s'est tenue à Brasilia en 2015. Ce processus a conduit à des actions de grande envergure de stabilisation et de réduction du taux de mortalité due aux accidents de la route. Nous voudrions également souligner le rôle de Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, dans la mise en œuvre de ces initiatives.

Nous saluons également la décision du Secrétaire général de créer un Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Les mesures prises par la communauté internationale ont déjà donné des résultats positifs. Ainsi, au cours des dernières années, dans de nombreux États, nous avons assisté à une tendance à la baisse des taux de mortalité et de blessures dus aux accidents de la route. Cependant, il reste beaucoup à faire dans ce domaine. C'est pourquoi la Russie a l'honneur de présenter aujourd'hui son projet de résolution, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Ce projet de résolution s'appuie sur les résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies et reflète les réalisations de la communauté internationale dans le domaine de la sécurité routière. Il met l'accent sur le renforcement de la coopération multilatérale pour réduire les accidents de la route. Il souligne le fait qu'une réponse efficace aux défis de la sécurité routière mondiale n'est possible qu'avec la participation de toutes les parties prenantes, y compris le secteur privé et la société civile. Les efforts déployés par les organisations internationales, principalement au sein du système des Nations Unies, y sont salués. Le projet de résolution se félicite des mesures prises par les États Membres pour adhérer aux instruments juridiques internationaux pertinents et élaborer une législation nationale complète dans le domaine de la sécurité routière, en tenant compte des principaux facteurs de risque. Il se félicite également de l'attention accordée à la question de l'interdépendance de la sécurité routière avec la mobilité durable dans le Nouveau Programme pour les villes - Habitat III. Une référence particulière est faite aux activités entreprises dans le cadre de la quatrième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, où l'accent a été mis sur la vitesse excessive comme l'un des principaux facteurs de risque.

Le libellé du projet appelle tous les États Membres de l'ONU à utiliser les 12 objectifs mondiaux relatifs aux facteurs de risque en matière de sécurité routière, établis par l'Organisation mondiale de la Santé pour suivre les progrès accomplis non seulement au niveau

national, mais aussi aux niveaux mondial et régional. Le projet de résolution se félicite de la proposition du Gouvernement suédois d'accueillir la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2020 pour examiner les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action. Dans le cadre de cet événement, nous espérons que toutes les mesures prises dans le cadre de la Décennie d'action seront examinées et que les progrès accomplis dans la réalisation de la cible 3.6 seront évalués. Nous tenons à informer nos collègues suédois que notre pays est prêt à fournir toute l'assistance qui pourrait s'avérer utile pour l'organisation et la tenue de cette importante conférence, ainsi qu'à leur souhaiter plein succès.

Nous exprimons notre sincère gratitude à toutes les délégations qui ont participé aux consultations ayant abouti à ce projet de résolution, ainsi qu'à toutes les parties intéressées. Nous tenons à remercier tout particulièrement nos collègues de l'Organisation mondiale de la Santé et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe de leur contribution significative à notre cause commune. Nous exhortons tous les États Membres à appuyer ce projet de résolution et les invitons à s'en porter coauteurs.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à l'observateur de l'Union européenne.

M. Van Den Akker (Union européenne) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de m'exprimer au nom de l'Union européenne.

L'Union européenne se félicite de l'adoption prochaine par consensus du projet de résolution, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/72/L.48). Nous tenons en particulier à remercier et féliciter la Fédération de Russie pour son leadership et les efforts qu'elle a déployés pour parvenir à ce résultat.

Chaque année, 50 millions de personnes sont blessées dans des accidents de la route, qui constituent la principale cause de décès à l'échelle mondiale et la principale cause de décès chez les personnes âgées de 15 à 29 ans. Cette situation est inacceptable et montre que nos systèmes de transport routier dans le monde sont intrinsèquement dangereux et qu'une simple erreur humaine peut aboutir à une catastrophe pour des individus, des familles et des sociétés.

L'Europe a pris clairement position sur ce problème de santé majeur. Selon notre livre blanc sur les transports, d'ici à 2050, l'Europe devrait se

rapprocher de l'objectif « zéro accident mortel » sur les routes, un objectif précis qui ne sera pas atteint du jour au lendemain. La mise en place d'un système de cibles volontaires et d'indicateurs de sécurité intermédiaire offre un instrument utile pour guider nos efforts dans ce sens. Pour y parvenir, nous avons arrêté des objectifs de développement durable en septembre 2015, notamment la cible 3.6, qui vise à réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès et blessures dus à des accidents de la route. Dans ce contexte, la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui doit se tenir en Suède en 2020, coïncidant avec la fin de la Décennie d'action pour la sécurité routière et en vue de la période allant jusqu'à 2030, la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, qui sera lancé aujourd'hui, ainsi que le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale offrent une illustration récente et claire des initiatives internationales en cours visant à atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés.

Pour prévenir les accidents de la circulation et mettre sur pied un système de transport routier sûr, nous avons besoin d'une approche complète et globale associant toutes les parties prenantes. Le cadre de la politique européenne de sécurité routière pour la période 2011-2020, qui oriente nos efforts en faveur de la sécurité routière, en est un bon exemple. Ce cadre se concentre sur de nouvelles priorités fondamentales, telles que la réduction des accidents sur les routes départementales, les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes, les motocyclistes, les enfants et les personnes âgées. En outre, nous nous sommes appuyés sur des engagements antérieurs visant le renforcement des contrôles et des sanctions, le soutien aux initiatives nationales destinées à lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues, l'investissement dans les infrastructures routières et l'amélioration des conditions de circulation, la législation sur les permis de conduire et les normes d'aptitude à la conduite. Ces mesures ont permis de réduire de 20 % le nombre de victimes de la route entre 2010 et 2017.

Même si le taux régional de mortalité routière dans l'Union européenne est le plus faible du monde, il demeure inacceptable. Nous nous sommes engagés à redoubler d'efforts, comme l'ont clairement montré les ministres des transports de l'Union européenne dans la Déclaration de La Valette en mars 2017. Cet élan politique oriente nos travaux vers un nouveau cadre politique ambitieux pour la période 2020-2030. Au niveau mondial, nous devons continuer de mettre

en commun les meilleures pratiques et d'échanger des informations aux niveaux national, régional et mondial, avec la participation active de la société civile et du secteur privé.

Nous devons également intensifier nos efforts afin d'intégrer la sécurité dans un programme plus large de villes et de transports durables. Nous connaissons les principaux tueurs sur les routes : vitesses inappropriées, conduite en état d'ivresse, distraction et non-utilisation de la ceinture de sécurité. Pour rendre les routes plus sûres, il faut des infrastructures routières plus sûres, des véhicules plus sûrs et des usagers de la route plus responsables. Cela suppose l'élaboration et l'application de lois appropriées, mais aussi de mesures douces, telles que les efforts de sensibilisation et d'éducation.

Bien que les accidents de la route soient un problème majeur de santé et que les défis soient parfois immenses, un espoir demeure. De nombreux pays à travers le monde ont déjà prouvé qu'il est possible, grâce à une approche globale et multisectorielle, d'empêcher que des personnes ne soient tuées et gravement blessées dans le trafic routier. Faisons fond sur ces expériences. Nous ne pouvons pas nous permettre d'être complaisants en matière de sécurité routière. Des millions de vies sont en jeu.

Mme Picco (Monaco) : Trop de morts sur les routes. Violente et silencieuse épidémie qui fauche des enfants se rendant à l'école, des innocents dont la vie est emportée par des chauffards alcoolisés ou des conducteurs de véhicules qui ne devraient plus rouler. Plus d'un million de vies perdues chaque année. À ces vies volées s'ajoutent des dizaines de millions de blessés, dont un grand nombre gardera une invalidité. Les accidents de la route sont ainsi la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans, et près de la moitié des personnes tuées sur les routes sont des usagers vulnérables.

Une autre statistique criante est le fossé qui subsiste entre les pays à revenu élevé et les pays à revenu faible ou intermédiaire dans lesquels 90 % des décès dus aux accidents de la circulation surviennent alors que ces pays ne comptent que 54 % des véhicules en circulation dans le monde. Nous soulignons donc l'importance du projet de résolution A/72/L.48, que nous adopterons plus tard dans la journée, que Monaco a coparrainé et qui demande aux États Membres d'œuvrer à l'amélioration des infrastructures routières, au renforcement de la sécurité des véhicules, au changement des comportements dangereux des usagers

de la route, à l'accroissement des capacités de réponse aux accidents et, pour les pays qui ne l'auraient pas encore fait, d'adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies et de les mettre pleinement en œuvre.

Nous tenons à saluer l'engagement exemplaire de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière, dont les efforts aboutissent aujourd'hui à la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Il s'agit là d'un nouvel outil qui permettra de soutenir la mise en œuvre des objectifs de développement durable en lien avec la sécurité routière et d'encourager tous les acteurs à prendre part à cet effort. Le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (voir A/72/359), établi par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et soumis à notre attention, permet de faire un bilan des résultats obtenus par les différents acteurs de la sécurité routière en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, lorsque nous retrouverons en Suède, en 2020. Monaco souligne en particulier la pertinence des recommandations formulées par l'OMS, encourageant les États Membres à faire plus, notamment en renforçant leur législation, en investissant dans des solutions technologiques innovantes, tant au niveau des infrastructures que des moyens de transport, et en améliorant la qualité des données sur la sécurité routière par la mise en œuvre de stratégies qui ciblent tout particulièrement les usagers de la route vulnérables.

La Principauté partage la conclusion du rapport qui invite les États à traiter la sécurité routière dans une optique globale. En effet, Monaco privilégie la prévention et, en premier lieu, l'éducation des futurs usagers. C'est la raison pour laquelle les autorités monégasques attachent une attention particulière à l'enseignement des risques et des règles applicables pour chacun des types d'usagers de la route. Cet enseignement est obligatoire et fait partie intégrante du cursus scolaire dès le collège. Il est aussi un moyen de rappeler l'importante vulnérabilité de certaines catégories d'usagers, notamment les piétons, cyclistes, ou conducteurs de deux roues, que les jeunes sont les premiers à utiliser. Par ces actions, le Gouvernement monégasque souhaite ainsi favoriser la compréhension du rapport entre la règle, le risque et l'accident. D'autre part, le Gouvernement princier attache beaucoup d'importance au respect des règles du code de la route et lutte activement contre toutes formes d'incivilités routières. C'est pourquoi, les autorités monégasques se sont dotées d'un important arsenal juridique répressif, encore récemment renforcé. De même, Monaco punit

sévèrement les usagers qui adoptent des comportements dangereux tels que la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de substances psychoactives.

Par ailleurs, la régulation du trafic est un enjeu majeur pour la sécurité routière, tant au niveau national qu'international. L'augmentation de la population mondiale et des déplacements quotidiens soumettent nos pays, nos villes et nos infrastructures à une pression croissante. Il s'agit là d'une préoccupation quotidienne pour Monaco, qui voit son affluence doubler tous les jours du fait des personnes qui viennent y travailler. Pour cela mon pays met d'importants moyens en œuvre afin de développer des solutions innovantes et résilientes destinées à rendre nos routes plus sûres. De par l'exiguïté de son territoire, la mobilité douce y est privilégiée.

Le Gouvernement monégasque a ainsi lancé en 2017 un programme ayant pour objectif de concevoir des solutions dites « Smart City ». Le Gouvernement vient, de surcroît, de nommer un délégué interministériel en charge de la transition numérique. En effet, la technologie doit faciliter le contrôle des flux routiers, proposer des alternatives aux usagers, gérer les cas d'urgence et les accidents, rendant ainsi nos infrastructures plus sûres et réactives. Monaco soutient également de nombreuses initiatives et projets qui ont pour objectif de tester, améliorer et promouvoir les modes de transport de demain. En ce moment même, et comme elle le fait depuis 2006, la Principauté accueille le salon EVER, dédié aux véhicules écologiques et aux énergies renouvelables, qui réunit de nombreux acteurs dans le domaine de la mobilité douce pour partager leurs connaissances et réfléchir aux solutions d'avenir.

Quiconque a été témoin ou victime d'un accident de la route sait combien dans le domaine de la sécurité routière les actes doivent suivre la parole. Les accidents de la route coûtent à la plupart des pays 3% de leur produit intérieur brut. Les politiques de sécurité routière ne sont donc pas seulement une nécessité de santé publique, mais un investissement indispensable. Notre engagement ne peut se concentrer sur un seul volet mais sur l'ensemble de ses composantes, à savoir : les infrastructures, les véhicules, les usagers et les soins après les accidents. La réalisation du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière, que nous avons proclamé en 2010, est pour chacun des États présents dans cette salle et, pour chacun de nous, une impérieuse nécessité.

M. Bausch (Luxembourg) (*parle en anglais*) : Selon des statistiques de 2015 de l'Organisation mondiale de la Santé, 3 400 personnes ne rentreront pas chez elles ce soir. Pourquoi? Simplement parce qu'elles ont eu la malchance de mourir dans un accident de voiture. Ce sont 3 400 âmes qui ne reviendront pas à la maison pour souhaiter bonne nuit à leurs enfants, leur femme, leur mari, leurs parents ou leurs amis. En moins de 200 jours, la population de mon pays, le Luxembourg, serait complètement rayée de la carte.

La sécurité routière est une question de santé publique mondiale, une responsabilité universelle et, par conséquent, un défi international pour nous tous. La sécurité routière est une question qui concerne chacun d'entre nous, quels que soient la langue que nous parlons, le pays dont nous sommes originaires ou notre classe sociale. Que nous soyons piétons, cyclistes, conducteurs ou passagers, la sécurité routière est un défi pour nous tous. Je mesure par conséquent l'honneur qui m'est fait de prendre la parole devant un auditoire représentant les Nations Unies. Pour être franc, la sécurité routière est trop importante pour se parer de modestie ou agir avec humilité. Dans toute son histoire, New York n'a jamais été un lieu où l'on fait modestement les choses. Je vais être très clair : j'ai un objectif qui ne saurait être négocié ou remis en cause, un objectif qui n'est rien moins que zéro mort et zéro blessé grave sur les routes.

Dans les années 70, le Luxembourg enregistrait plus de 100 victimes de la route par an. Grâce à un certain nombre de mesures répressives, telles que l'introduction d'un système de permis de conduire à points, la guerre déclarée à l'alcool et aux drogues au volant, l'amélioration de la formation des conducteurs, notamment par la mise en œuvre des mesures post-permis pour les conducteurs novices, l'amélioration du réseau routier, la mise en place d'un contrôle technique périodique efficace des véhicules et le lancement d'une campagne de sensibilisation sur une base régulière, nous sommes parvenus à réduire le nombre de décès à 32 en 2010, soit une baisse de 68%. Les premiers chiffres que j'ai présentés en tant que nouveau ministre des transports en 2013 faisaient état de 45 décès supplémentaires, soit une augmentation de 41% par rapport à 2010. La cause principale était encore l'excès de vitesse ou vitesse inappropriée. Je n'ai pas hésité un seul instant et me suis fixé des objectifs ambitieux en mettant en place des radars au Luxembourg. L'erreur humaine, qu'elle soit due à la vitesse, à la fatigue, à la conduite en état d'ivresse, à l'utilisation de téléphones portables ou d'autres appareils, constitue la principale

cause des accidents de la circulation au Luxembourg ainsi que dans la plupart des pays. Il s'agit, certes, de défis communs, mais il n'est toutefois pas nécessaire de réinventer la roue.

L'actuel Gouvernement luxembourgeois a lancé en 2014 un plan d'action pour la sécurité routière, qui comprend 29 mesures – un mélange de prévention et de répression, l'objectif étant de traiter une à une les causes des accidents de la route. Les mesures principales consistent en un renforcement du système de permis à points, des amendes et des mesures de sécurité liées à l'infrastructure routière – zones résidentielles, zones à 30 kilomètres/heure, espaces partagés, sécurité des passages protégés, pistes cyclables et audits de sécurité routière – en résumé : la conception des rues. En moins de 4 ans, le nombre de victimes de la route est passé de 45 personnes en 2013 à 25 personnes en 2017, ce qui prouve que le courage politique peut sauver des vies.

Malgré cette tendance encourageante sur le plan des accidents de la route, nous ne devons pas relâcher nos efforts, car chaque décès, chaque blessé dû aux accidents de la route est un décès ou un blessé de trop. Je me suis fixé un objectif auquel je continue de croire. La conviction à elle seule ne suffit pas, mais je suis convaincu que nous pouvons et devons atteindre cet objectif. L'ONU s'est fixé un objectif précis : réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessés graves. Il s'agit d'un véritable défi. Mon objectif demeure inchangé : zéro décès et zéro blessé grave sur les routes, non seulement dans mon pays, mais partout dans le monde. Le chagrin, la souffrance humaine et à la détresse doivent cesser. Œuvrons ensemble à cette tâche. Fixons-nous un objectif ambitieux, travaillons d'arrache-pied et voyons grand.

M^{me} Rawet (Suède) (*parle en anglais*) : La Suède souscrit à la déclaration prononcée par l'observateur de l'Union européenne, et je voudrais faire les observations suivantes à titre national

Je tiens tout d'abord à féliciter par avance l'Assemblée générale pour avoir adopté le projet de résolution relatif à l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/72/L.48). Je souhaite par ailleurs remercier la Fédération de Russie pour son rôle moteur et ses efforts pour faciliter l'adoption de ce projet de résolution.

Chaque année, plus de 1,3 million de personnes sont tuées dans des accidents de la route et l'on compte 50 millions de blessés. Quatre-vingt-dix pour cent de ces accidents se produisent dans les pays en

développement, entraînant un accroissement de la pauvreté chez des personnes déjà pauvres. Les accidents de la route sont la principale cause de décès chez les jeunes entre 15 et 29 ans et constituent donc un immense défi pour notre société aujourd'hui.

Cependant, la sécurité routière est l'un des domaines dans lesquels, grâce à un travail conjoint avec les Nations Unies, il est possible d'obtenir des résultats concrets. Nous pouvons dire aujourd'hui que nous y avons contribué. L'adoption de ce projet de résolution est une étape importante qui permet non seulement de promouvoir le travail dans le domaine de la sécurité routière, mais aussi de faire un pas supplémentaire vers l'édification d'une société durable et la réalisation des objectifs de développement durable à l'horizon 2030.

Premièrement, je tiens à exprimer le ferme soutien de la Suède aux lignes directrices figurant dans le projet de résolution. Nous espérons qu'elles seront une source de motivation pour les États Membres et les autres parties prenantes dans leur travail dans le domaine de la sécurité routière. J'espère également qu'elles ouvriront la voie à un travail plus ciblé et plus concret sur la sécurité routière, grâce à de meilleurs instruments.

Deuxièmement, j'aimerais également témoigner notre reconnaissance à tous ceux qui ont salué la proposition de la Suède d'accueillir la troisième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2020, telle que mentionnée dans le projet de résolution. Avant que l'ordre du jour de cette conférence ne soit arrêté, nous veillerons à ce que les parties prenantes concernées puissent donner leurs points de vue sur la manière de progresser, à commencer par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière qui se réunira cet après-midi. La Suède entend poursuivre le travail important accompli lors de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière à Mascate, en 2007, et des deux premières Conférences de haut niveau sur la sécurité routière, la première à Moscou en 2009 et la seconde à Brasilia en 2015.

La troisième Conférence de haut niveau réunira des délégations de ministres et de représentants chargés des questions de transport, de santé, d'éducation, de sécurité et d'application de la loi, ainsi que des chefs d'entreprise, des organisations non gouvernementales, le milieu universitaire et des organisations internationales, c'est-à-dire tous les acteurs concernés désireux de faire diminuer, voire de réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves dus aux accidents de la route.

Cette conférence aura pour mission d'examiner les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière et les objectifs pertinents du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de donner aux États Membres la possibilité de débattre plus avant des moyens d'atteindre les objectifs du Programme. La Conférence aura aussi pour tâche importante d'élaborer une déclaration prospective pour la période allant jusqu'en 2030.

En conclusion, depuis 1997, la Suède œuvre sans relâche à la réalisation de la « Vision Zéro », dont l'objectif est de réduire à zéro le nombre de décès et de blessés graves dus à des accidents de la route. Nous avons tiré beaucoup d'enseignements de ce travail. La leçon la plus importante est sans doute la nécessité de collaborer de manière complète et systématique, dans le cadre d'une approche multisectorielle, avec tous les acteurs concernés à tous les niveaux de notre société.

Il y a beaucoup à dire sur la sécurité routière, des expériences intéressantes à partager et, surtout, un travail important à faire. Mettons-nous au travail sans plus tarder. Je terminerai donc en remerciant une fois de plus chacun d'entre nous et en souhaitant à tous une chaleureuse bienvenue de la part de la Suède à la troisième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, prévue en 2020.

M. Al Mughairi (Oman) (*parle en arabe*) : Je tiens à remercier la Fédération de Russie des efforts qu'elle a déployés pour permettre l'adoption dans le courant de la journée du projet de résolution A/72/L.48. Je tiens également à remercier toutes les délégations qui ont participé aux consultations et réunions sur le sujet. Enfin, j'aimerais rendre hommage à la communauté internationale pour ses initiatives constructives dans ce domaine.

Chaque année, 1,25 million de personnes meurent dans des accidents de la route, principale cause de décès chez les jeunes entre 15 et 29 ans. D'autres personnes trouvent elles aussi la mort dans ces accidents. En 2011, les Nations Unies ont proclamé la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. En septembre 2015, cet objectif a été complété par les objectifs de développement durable, notamment celui ayant trait à la sécurité, qui vise une réduction de moitié des accidents de la route. Notre délégation a voté pour le projet de résolution sur ce sujet afin de compléter le rôle joué par le Sultanat d'Oman dans le domaine de la sécurité routière. Le Sultanat d'Oman a pris l'initiative

en proposant l'inscription de ce point à l'ordre du jour de l'ONU en 2003 et en organisant la première Semaine des Nations Unies sur la sécurité routière en 2007.

Les efforts déployés par le Gouvernement, le secteur privé et la société civile dans le Sultanat d'Oman, ainsi que la sensibilisation croissante de tous les secteurs de notre société, ont permis d'obtenir des résultats positifs dans le domaine de la sécurité routière. Les statistiques montrent que, malgré le nombre croissant de véhicules sur les routes à Oman, la réduction du nombre d'accidents de la route s'est accélérée, passant de -5 % en 2013 à -25 % en 2016. Cette réduction a permis d'abaisser à 45 % le nombre de décès dus à des accidents de la route entre 2012 et 2016, grâce à Dieu.

Notre ministre des transports et des communications a mis en œuvre des projets routiers répondant aux exigences actuelles, respectueux de l'environnement et conformes aux exigences de sécurité des usagers de la route. Il a adopté une législation destinée à organiser les services de transport routier. Parallèlement, le ministre a mis en place un plan directeur pour les transports publics dans le Sultanat d'Oman, afin de fournir à tous les secteurs de la société un service complet et répondant aux normes de qualité. L'objectif est de décongestionner le trafic routier, faire baisser la consommation d'essence et protéger l'environnement.

Je voudrais, pour terminer, remercier à nouveau le Secrétaire général. Nous espérons améliorer la sécurité routière en intensifiant nos efforts au niveau international et en œuvrant de concert à la réalisation de notre objectif commun, qui est de protéger la vie humaine.

Le Prince Michael de Kent (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : C'est un grand plaisir pour moi que de représenter le Royaume-Uni à l'occasion de ce débat important et qui vient à point nommé. Je suis très reconnaissant au Gouvernement britannique pour la possibilité qui m'est donnée de prendre la parole devant l'Assemblée générale sur la question de la sécurité routière qui, depuis de nombreuses années, constitue une de mes grandes préoccupations. En ce XXI^e siècle, déjà, plus de 20 millions de personnes ont été tuées et plusieurs millions d'autres ont été grièvement blessées dans des accidents de la route à travers le monde. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, chaque jour, 3 500 vies sont perdues dans des accidents de la route prévisibles et évitables. Le prix que nous payons pour notre mobilité est beaucoup trop lourd.

En Grande-Bretagne aujourd'hui, nous avons la chance de disposer d'un des réseaux routiers les plus sûrs au monde. Cette situation n'est pas due seulement à la chance. Elle est le fruit d'une expérience difficile, parfois douloureuse. En 1931, lorsque notre code de la route a été présenté pour la première fois, il n'y avait que 2,3 millions seulement de véhicules à moteur sur nos routes, mais nous avons perdu plus de 7 000 personnes dans des accidents de la circulation. Aujourd'hui, 38 millions de véhicules à moteur circulent en Grande-Bretagne, et nous perdons chaque année un peu plus de 1 700 personnes. C'est encore beaucoup trop, et nous partageons la volonté de tous les États Membres qui participent à ce débat de réduire davantage ces chiffres.

Notre expérience de plusieurs décennies montre qu'il n'y a rien d'inévitable dans l'augmentation du nombre de victimes de la route, mais que l'amélioration de la sécurité routière exige une action sur tous les fronts. Nous avons besoin de routes plus sûres, de véhicules plus sûrs et d'usagers de la route plus responsables. Lentement et douloureusement, nous avons pris conscience des avantages conjugués de ces trois postulats. Nos premières tentatives pour éduquer les conducteurs à faire preuve de davantage de prudence ne se sont révélées fructueuses que lorsque nous les avons assorties de mesures répressives plus fermes. De même, une ingénierie avancée a permis de prendre en compte le facteur sécurité dans la conception de nos routes, et la sécurité des véhicules a été considérablement améliorée grâce à l'installation de technologies vitales, telles que la ceinture de sécurité, les coussins gonflables et le contrôle électronique de la stabilité. Tous les pays peuvent bénéficier de l'adoption d'une approche intégrée similaire, mais adaptée à leurs propres conditions de circulation et aux types de blessures.

L'expérience réussie de la Grande-Bretagne en matière de ceintures de sécurité en est un exemple parfait. Elles ont été rendues obligatoires dans les véhicules en 1967, mais les taux d'utilisation sont restés faibles. Des campagnes d'éducation ont été lancées dans les années 1970 afin d'encourager le port de la ceinture de sécurité et faire passer les taux à environ 40 %. Au début des années 80, à la suite d'une initiative multipartite des membres du Parlement, le port de la ceinture de sécurité est devenu obligatoire. Et je me réjouis que l'un des membres du Parlement, M. Barry Sheerman, qui a mené cette campagne vitale, fasse partie de la délégation britannique présente aujourd'hui dans cette salle. Le taux de port de la ceinture de sécurité britannique est

supérieur à 94 %, et des dizaines de milliers de vies ont été sauvées.

Le défi auquel est toujours confrontée la Grande-Bretagne consiste à réduire davantage le nombre de victimes. En 2015, le Ministère britannique des transports a adopté une nouvelle stratégie de sécurité routière, intitulée « Travailler ensemble pour construire un réseau routier plus sûr ». Cette stratégie reflète la vision, les valeurs et les priorités du Gouvernement pour améliorer la sécurité des routes britanniques. Les initiatives récentes découlant de cette stratégie consistent en des mesures visant à encourager la pratique du vélo et de la marche afin de réduire la dépendance à la voiture, et un investissement dans le déploiement futur de véhicules autonomes.

Un aspect important de la politique britannique en matière de sécurité routière est notre engagement international, en particulier dans le cadre des Nations Unies. Nous soutenons activement le travail accompli par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules et par le Forum mondial sur la sécurité routière, tous deux organisés par la Commission économique pour l'Europe à Genève. Il est essentiel que davantage de pays respectent les règles et normes de sécurité routière des Nations Unies, et nous saluons les efforts déployés par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, M. Jean Todt, pour encourager davantage de gouvernements à devenir parties contractantes.

Le Ministère du développement international de notre gouvernement est également actif dans le domaine de la sécurité routière, en tant que donateur du Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, actuellement présidé par un haut fonctionnaire de ce département. Tout le monde aurait à gagner à une coopération plus étroite entre le Mécanisme et le nouveau Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

La Grande-Bretagne a également contribué de manière dynamique à la sécurité routière mondiale grâce aux efforts de son secteur caritatif indépendant. En 2001, la Fédération internationale de l'automobile a été enregistrée en tant qu'organisme caritatif britannique avec une dotation permanente de 300 millions de dollars. Depuis lors, la Fédération a soutenu des initiatives très importantes. Parmi ces initiatives figure la Commission sur la sécurité routière mondiale, qu'un temps j'ai présidée et qui fut à l'origine de l'appel à une Décennie d'action des Nations Unies et à l'inclusion de la sécurité

routière dans les objectifs de développement durable. Le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, qui fait fonction de mécanisme de coordination des donateurs pour les activités de sécurité routière des banques multilatérales de développement, y figure également, ainsi que le Programme mondial d'évaluation des nouveaux véhicules, qui offre une plate-forme de coopération entre les systèmes de tests de collision et d'évaluation des consommateurs dans le monde entier et l'Initiative mondiale pour la santé et la mobilité de l'enfant, une initiative novatrice de promotion de l'objectif de trajets en toute sécurité vers l'école pour tous les enfants d'ici à 2030.

La Fondation de la Fédération internationale de l'automobile a appuyé toutes ces initiatives. Je les connais bien car la Fondation, le Mécanisme de la Banque mondiale et le Programme mondial d'évaluation des nouveaux véhicules ont tous été les récipiendaires de mes prix internationaux de la sécurité routière, que j'ai eu le plaisir de créer il y a 30 ans afin de souligner les réalisations exceptionnelles en matière de prévention des accidents de la route.

Il me paraît toujours nécessaire de mettre en lumière nos succès en matière de sécurité routière afin d'inciter d'autres pays à suivre notre exemple. La nécessité d'une prévention efficace des accidents de la route n'a jamais été aussi urgente. Je voudrais également souligner le travail d'une autre organisation caritative britannique, la Towards Zero Fondation, que je dirige. La Fondation accueille le Réseau mondial des législateurs de la sécurité routière, qui a été lancé à Londres en 2016. Le Réseau encourage l'échange entre les parlementaires de bonnes pratiques en matière de politiques et de lois sur la sécurité routière, et je suis ravi que le député Barry Sheerman, dont je viens de faire mention, conduise une délégation de haut niveau, composée de 14 parlementaires venant de différents pays, pour participer au présent débat à l'Assemblée générale et à une réunion du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui se tiendra un peu plus tard dans la journée.

Enfin, je tiens à saluer la proposition du Gouvernement suédois d'accueillir la troisième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. Cet événement important marquera la fin de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020, mais débouchera également sur un nouveau niveau d'engagement mondial en faveur de la prévention des traumatismes routiers. La Décennie

d'action a été lancée dans le but de stabiliser puis de réduire le nombre de victimes de la route, mais, au mieux, nous pouvons dire qu'il y a eu une certaine stabilisation mais pas encore de réduction significative. Nous savons que la cible des objectifs de développement durable visant à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici à 2020 ne sera pas atteinte. Par conséquent, il est temps de redoubler d'efforts et de consacrer les deux dernières années de la Décennie des Nations Unies à l'élaboration de nouveaux objectifs en matière de sécurité routière pour 2030.

M. O'Brien (Australie) (*parle en anglais*) : Les accidents de la route représentent un lourd fardeau pour les communautés et les économies du monde entier. Depuis que l'Australie s'est portée coauteur du projet de résolution de l'Assemblée générale proclamant la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (résolution 64/255), nous sommes fiers de soutenir les efforts mondiaux visant à assurer la sécurité routière. Aujourd'hui, nous avons le plaisir de nous porter coauteurs du projet de résolution, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/72/L.48).

L'Australie s'est félicitée de l'adoption des objectifs de développement durable dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, en particulier de l'inclusion d'objectifs spécifiques concernant la sécurité routière. Nous sommes conscients qu'il importe de nous fixer des objectifs ambitieux pour réduire les décès et les blessures dus à des accidents de la route. Dans le projet de résolution de cette année sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée constate avec préoccupation qu'au rythme de progression actuel, l'objectif visant à réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dans le monde ne sera pas atteint. Nous devons accélérer ce rythme afin d'améliorer la sécurité routière.

L'Australie salue la mise en place d'objectifs généraux en matière de sécurité routière et d'indicateurs correspondants pour la sécurité routière et participe à ce processus. Nous avons adopté une approche systématique de la sécurité dans le cadre de notre propre stratégie nationale de sécurité routière et sommes toujours prêts à mettre en commun notre expérience et à apprendre des autres. Nous sommes conscients de la nécessité de travailler avec les pays de notre région et des avantages mutuels découlant du partage des connaissances.

Afin de signifier l'importance que nous attachons à cette question dans notre région, nous avons lancé à

l'opéra de Sydney, la Sydney Opera House, au nom de l'Organisation mondiale de la Santé, la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière en 2017 pour la région du Pacifique occidental.

L'Australie appuie fermement l'appel lancé par l'Assemblée générale aux États Membres pour qu'ils renforcent leur action dans tous les domaines de la sécurité routière, notamment en se dotant d'une législation stricte, en se penchant sur les principaux facteurs de risque, en améliorant les infrastructures, notamment celles des routes ayant la plus forte densité de circulation et des taux élevés de mortalité, et en renforçant la qualité des données de façon que nous puissions suivre les progrès.

M. Candu (République de Moldova) (*parle en anglais*) : C'est un honneur pour moi de prendre la parole devant l'Assemblée, de saluer les efforts déployés par les pays qui sont pionniers dans ce domaine de la sécurité routière mondiale et de veiller à ce que la communauté internationale et les Nations Unies consacrent toute leur attention à cette question. Je tiens à saluer le rapport du Secrétaire général (voir A/72/359), dans lequel il souligne les efforts importants consentis par diverses entités du système des Nations Unies, en partenariat avec différentes parties prenantes, pour relever les défis majeurs dans le domaine de la sécurité routière, auxquels sont confrontés tous les pays, en particulier les pays en développement.

Je m'exprime de cette tribune en qualité d'ambassadeur moldave pour la sécurité routière, nommé par l'Alliance orientale pour un transport sûr et durable. Tout en me réjouissant de cette distinction, je mesure également la responsabilité particulière qui m'incombe de promouvoir des partenariats, de susciter une plus grande mobilisation financière au niveau international et de prendre des mesures législatives et de sensibilisation du public dans mon pays, la République de Moldova.

Alors que touche à sa fin la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, ainsi que son plan mondial, nous pouvons constater les nombreux progrès accomplis, incarnés par plusieurs initiatives régionales et mondiales en faveur de la sécurité routière. Veillons cependant à ne pas pécher par excès d'optimisme, à rester actifs et déterminés à sauver des vies sur les routes, un objectif que nous sommes tout à fait en mesure d'atteindre.

Les chiffres, nous les connaissons, et ils sont alarmants. Chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent dans des accidents de la route, ce qui constitue une cause majeure de décès, en particulier chez les jeunes. Sans mesures résolues, les projections pour l'avenir seront encore plus sombres, et de plus en plus de personnes seront touchées. Cela signifie que les cibles liées à la sécurité routière dans le cadre des objectifs de développement durable, qui visent à réduire de moitié à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route seront non seulement hors d'atteinte, mais totalement compromises.

Il est toutefois possible d'inverser cette tendance en prenant des mesures législatives, en veillant au respect des normes de sécurité élémentaires dans l'industrie automobile, en améliorant la signalisation routière et la gestion du trafic, en menant des campagnes de sensibilisation et d'éducation du public. L'établissement de partenariats internationaux et la garantie d'un financement adéquat pour soutenir ces mesures et lutter contre le fléau des accidents de la route seront déterminants à cet égard. La présente réunion est par conséquent l'occasion non seulement de mettre en avant l'importance de ce problème de santé et de développement à l'échelle mondiale, mais aussi de prendre conjointement des mesures concrètes afin de rendre cet aspect fondamental de notre vie quotidienne plus sûr et plus durable.

La République de Moldova s'est engagée à promouvoir et assurer la sécurité routière. Nous sommes conscients de l'extrême complexité de ce problème et de ses conséquences pour le développement de notre pays. Bien que la République de Moldova ait enregistré une baisse des accidents de plus de 30 % entre 2010 et 2016, ces dernières années ont à nouveau été marquées par une recrudescence des accidents. Cela doit inciter les organes législatifs concernés, le Gouvernement, les partenaires et la société dans son ensemble à faire preuve d'une vigilance accrue et constante afin de garantir la sécurité de nos infrastructures routières et de nos usagers. L'année dernière, j'ai signé, au nom du Parlement moldave, le Manifeste pour la sécurité routière, lancé par le Global Network for Road Safety Legislators, qui fixe des objectifs et des engagements ambitieux, tels que la diminution de moitié du nombre de victimes de la route d'ici à la prochaine décennie, l'amélioration et le développement du réseau routier et l'accessibilité des routes, l'amélioration de la collecte

de données et la mobilisation de fonds pour des routes plus sûres.

L'application de normes et pratiques internationales optimales en matière de gestion de la sécurité routière s'avère tout à fait indispensable alors qu'un nouveau programme pour de meilleures routes en République de Moldova a été lancé en janvier de cette année. Ce programme vise la rénovation des routes départementales et nationales existantes et la construction de nouvelles routes dans l'ensemble du pays. Il s'agit du plus important projet d'infrastructures jamais réalisé dans notre pays, financé au titre du budget national, et il représente un investissement durable sur les plans de la sécurité de la population, de la mobilité, de l'accessibilité, des échanges commerciaux et du développement. Cet ambitieux programme d'infrastructures, fermement axé sur la sécurité routière, s'inscrit dans le cadre de la campagne nationale de sensibilisation de notre population à la sécurité routière. Nous utilisons pour cela des panneaux d'affichage, des expositions, des dépliants, la distribution d'accessoires réfléchissants et la publicité télévisée sur les chaînes nationales.

Je me suis personnellement impliqué dans cette campagne qui avait pour slogan « Veillez à la sécurité de vos enfants en voiture », et je suis heureux de conseiller et d'encourager les parents à utiliser constamment des sièges de sécurité pour leurs enfants, montrant ainsi ce que signifie le fait d'assumer ses responsabilités et de se soucier vraiment de la sécurité des êtres qui nous sont chers. Je me permets également de souligner avec fierté que la République de Moldova est un des 53 pays à satisfaire aux critères de meilleure pratique en matière de lois sur les dispositifs de retenue pour enfants, selon l'Organisation mondiale de la Santé.

Au niveau institutionnel, tout en veillant à mieux coordonner et appliquer les meilleures pratiques internationales, notamment en adoptant la législation de l'Union européenne sur les normes en matière de sécurité routière, nous avons mis en place une plateforme de contrôle parlementaire sur la sécurité routière dans notre pays. Le mois dernier, cette plateforme parlementaire a ouvert la voie à l'introduction d'un module sur l'éducation à la sécurité, dès le cycle préscolaire et à la création d'une entité juridique nationale pour la gestion de la sécurité routière. Nous sommes heureux que nos partenaires internationaux, y compris la Banque mondiale, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, l'Organisation

mondiale de la Santé et d'autres, soient à nos côtés dans ces réalisations et nous attendons avec intérêt leur coopération et leur contribution.

Beaucoup cependant reste à faire, et bien des améliorations et des projets devront être mis en œuvre, ce qui nécessite beaucoup plus que notre volonté politique ou une législation adéquate. Je ne saurais manquer de me faire l'écho ici de la conclusion du Secrétaire général, selon laquelle un engagement accru de la communauté internationale est nécessaire pour augmenter le financement des activités de sécurité routière, y compris par des mécanismes de financement innovants.

Pour terminer, je voudrais rappeler que la sécurité routière n'est pas seulement un privilège de la modernité, mais aussi un moyen de sauver chaque jour des vies. J'espère que les messages adressés aujourd'hui à l'Assemblée encourageront de nouvelles actions et de nouveaux partenariats.

M^{me} Simonyan (Arménie) (*parle en anglais*) : L'Arménie se félicite de la tenue de la présente séance et de la présentation du projet de résolution A/72/L.48, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ». Nous remercions l'auteur principal du projet de résolution, la Fédération de Russie, pour son rôle moteur, son engagement et sa contribution à cette importante initiative.

L'Arménie s'est toujours portée coauteur de ce texte historique, que nous considérons comme un plan d'action destiné à prévenir les décès et blessures dus aux accidents de la route. Au moment où nous lançons notre nouveau programme national pour la sécurité routière, nous sommes déterminés à traduire les engagements figurant dans ce projet de résolution en mesures concrètes et vitales pour l'Arménie. Nous sommes heureux d'indiquer que la résolution 70/260 et les objectifs de développement durable relatifs à la sécurité routière ont été intégrés dans notre programme national pour les cinq prochaines années, en tant que cadre politique global visant l'amélioration de la législation, l'application et le respect des règles de sécurité routière. La Décennie d'action pour la sécurité routière s'est accompagnée d'avancées remarquables en Arménie. Beaucoup a été fait pour améliorer la sécurité routière, notamment par la mise en œuvre et l'application d'une législation pertinente ainsi que de mesures non contraignantes, telles que les initiatives de sensibilisation et d'éducation, en particulier du monde rural, des enfants et des jeunes. Des partenariats avec

les autorités locales ont permis de renforcer la sécurité et la résilience des communautés.

Malgré de nombreuses améliorations, les accidents de la route représentent encore un problème majeur de santé publique et de développement. Les pays en développement sont confrontés à des défis particuliers liés à la sécurité des routes. Le mauvais état des routes et les infrastructures inadéquates ont un effet négatif sur les échanges commerciaux avec les zones rurales, alors que le lien entre la population locale et les marchés demeure un enjeu essentiel pour l'élimination de la pauvreté. Des efforts plus coordonnés s'imposent pour la mise en place d'une infrastructure routière plus sûre, des véhicules plus sûrs et des usagers de la route plus responsables, et nous appuyons l'appel à intensifier la collaboration nationale, régionale et internationale à cette fin. L'Arménie se félicite de la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière en vue de favoriser les progrès dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable liés à la sécurité routière et de leurs cibles mondiales pertinentes.

Nous tenons à exprimer notre reconnaissance à l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière pour son esprit d'initiative et son rôle dans la mobilisation d'une volonté politique et d'une action mondiale. Nous remercions également les commissions régionales des Nations Unies et saluons le rôle de la Commission économique pour l'Europe, en particulier son engagement de longue date en faveur des instruments de sécurité routière.

M. Sarmiento (Philippines) (*parle en anglais*) : Je vous remercie, Monsieur, de me donner la parole pour prononcer cette déclaration au nom des Philippines en appui au projet de résolution A/72/L.48, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Les Philippines souhaitent exprimer leur solidarité avec les États Membres dans leurs efforts pour réduire à l'échelle mondiale les décès et blessures dus aux accidents de la route et permettre l'accès à des systèmes de transport sûrs, efficaces et durables. Les décès et blessures dus à la circulation routière ont non seulement une incidence négative sur l'économie, mais ils déprécient la vie humaine et envoient des signaux de désespoir et de désespoir au public en général.

Les Philippines s'attellent à cette question. Chacun est conscient de l'ampleur du problème. Les Philippines ont promulgué les sept lois suivantes, qui traitent des principaux facteurs de risque recensés

par l'Organisation mondiale de la Santé, en vue de l'adoption d'une législation mondiale sur la sécurité routière fondée sur des preuves. Premièrement, la loi de 1999 relative à l'utilisation de la ceinture de sécurité, qui rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité; deuxièmement, la loi sur les casques de moto de 2009, qui rend obligatoire le port du casque; troisièmement, la loi anti-alcool et anti-drogue au volant de 2013, qui interdit la conduite en état d'ivresse et sous l'emprise de la drogue et d'autres substances intoxicantes; quatrièmement, la loi de 2015 sur la sécurité des enfants à motocyclette, qui interdit à toute personne de conduire une motocyclette avec un enfant et, cinquièmement, la loi contre le risque de distraction au volant, qui pénalise la conduite distraite ou l'utilisation d'appareils mobiles et électroniques au volant; sixièmement, la loi de 2016 sur la limitation de la vitesse sur route, qui vise à lutter contre l'excès de vitesse en rendant obligatoire l'installation de limiteurs de vitesse; et, septièmement, la loi prolongeant la période de validité des permis de conduire, qui exige un examen strict des conducteurs afin d'écarter les candidats non qualifiés. En outre, une loi supplémentaire rendant obligatoire les dispositifs de retenue pour enfants a été adoptée à la Chambre des représentants et sera bientôt examinée au Sénat.

Nous saluons la coopération accrue au sein de la communauté internationale ainsi que l'appui et l'assistance de diverses organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale de la Santé, et des défenseurs de la sécurité routière, tels que la Towards Zero Foundation et le Global Network for Road Safety Legislators, sur cette question. Nos efforts concertés ont permis aux Philippines de promouvoir l'adoption de ces lois sur la sécurité routière et de réaliser les objectifs de développement durable en la matière.

Malgré ces efforts, le nombre d'accidents de la route dans le monde reste trop élevé. Nous sommes très préoccupés par le fait que, au rythme actuel, l'objectif de réduire de moitié d'ici à 2020 le nombre de morts et blessés de la route dans le monde ne sera pas atteint. Aux Philippines, nous aurons également du mal à y parvenir. À la fin de 2016, les accidents de la route tuaient en moyenne 31 personnes par jour, ce qui en fait une des principales causes de décès parmi les jeunes. Ce chiffre correspond à une augmentation de 40% du nombre de décès par rapport à 2006.

Ce qui se passe aux Philippines et dans le monde est démoralisant, mais nous ne devons pas perdre espoir. La majorité des accidents de la route sont évitables. Nous

devons renforcer notre détermination à nous attaquer à ce problème afin de sauver des vies et d'éviter que des personnes ne soient blessées. Beaucoup de familles ont perdu un des leurs dans un tragique accident de la route qui aurait pu être évité si les lois avaient été respectées ou strictement appliquées. Nous pouvons faire quelque chose et nous allons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour trouver une solution à ce problème.

Nous appuyons le projet de résolution publié sous la cote A/72/L.48, qui, entre autres choses, se félicite du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière destiné à appuyer l'action menée en vue de la réalisation des objectifs liés à la sécurité routière, appelle à la collaboration nationale et internationale afin d'atteindre les objectifs fixés et évoque la nécessité d'établir un nouveau calendrier pour la réduction du nombre de tués et de blessés sur les routes. Nous notons tout particulièrement les mesures citées dans le projet de résolution qui, à notre avis, nous permettront de nous attaquer à la question de la sécurité routière sur le plan culturel. C'est ce dont nous avons besoin aux Philippines : créer une culture de la sécurité routière au sein de notre population.

L'invitation à intensifier la collaboration au niveau national, en particulier dans le domaine de l'application de la loi, contribuerait à inculquer le sens de la discipline et à décourager les comportements de conduite dangereux. Les campagnes de sensibilisation par le biais du marketing social permettraient de renforcer au sein de la population le souhait d'accorder la priorité à la sécurité routière au quotidien. En outre, la collaboration multipartite avec les milieux universitaires et les organisations de jeunes pourrait mettre en relief l'éducation et créer une nouvelle génération d'utilisateurs tenant compte de la sécurité routière. Plus important encore, la commémoration des victimes et le travail avec leurs familles et les rescapés permettraient de rappeler les noms et les histoires qui se cachent derrière les statistiques de morts et de blessés et d'encourager la prise de mesures appropriées pour prévenir de tels accidents et autres événements fâcheux à l'avenir.

Je tiens à souligner que chaque vie est précieuse, chaque mort est une mort de trop. Grâce à des efforts concertés, nous continuons de renforcer notre détermination dans ce combat. Nous sommes en première ligne, avec d'autres personnes, pour réaliser notre objectif dans tous ces aspects, politiquement, économiquement, socialement et même culturellement, au service de la sécurité routière. Nous réaffirmons

notre appui à ce projet de résolution ainsi qu'à la poursuite de la mise en œuvre du programme mondial pour l'amélioration de la sécurité routière.

M. Duque Estrada Meyer (Brésil) (*parle en anglais*) : C'est un plaisir et un honneur pour moi d'être ici aujourd'hui pour parler de la sécurité routière, une question qui nous intéresse tous, en particulier dans le contexte de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

D'emblée, je tiens à souligner l'importance de la résolution biennale de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, qui promeut la sensibilisation à cette question à l'échelle mondiale. À cet égard, je salue les efforts déployés par la délégation russe dans son rôle de facilitateur du processus de négociation du projet de résolution qui sera adopté aujourd'hui (A/72/L.48).

Selon le dernier rapport de l'Organisation mondiale de la Santé sur la sécurité routière, 1,3 million de personnes meurent chaque année dans des accidents de la route. Dans 90% des cas, ces décès surviennent dans les pays en développement. Si nous voulons inverser cette tendance et réduire le nombre de décès causés par les accidents de la circulation dans le monde, il faudra une action plus résolue et mieux coordonnée de la part de toutes les parties prenantes. La proclamation de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) nous a fourni un cadre utile pour la coopération et l'action au plan international. Dans ce contexte, je tiens à souligner l'important travail accompli par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, qui n'a cessé de plaider, de concert avec les États Membres et toutes les parties prenantes, en faveur de cette cause aux quatre coins du monde.

Le Brésil est un ardent défenseur de la sécurité routière dans le contexte des objectifs de développement durable. C'est pourquoi nous nous félicitons que la question soit prise en compte dans l'objectif 3 sur la santé et l'objectif 11 sur les villes, dans le contexte du transport durable. Il sera essentiel de renforcer la sensibilisation, de mobiliser une plus forte volonté politique et d'accroître les investissements si nous voulons réaliser la cible 3.6, qui vise à diminuer de moitié à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Je voudrais également souligner l'importance de la cible 11.2, qui met particulièrement l'accent sur les besoins des personnes en situation vulnérable, notamment les femmes, les enfants, les personnes handicapées et les

personnes âgées, qui sont souvent touchées de manière disproportionnée par les accidents de la route entraînant la mort ou des blessures.

L'année dernière, les États Membres ont convenu de 12 objectifs généraux volontaires concernant les facteurs d'insécurité routière et les mécanismes de prestation de services afin de réduire le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Nous encourageons tous les pays à collaborer avec l'Organisation mondiale de la Santé pour mettre en œuvre ces objectifs et élaborer des indicateurs permettant d'évaluer les progrès accomplis afin de maintenir la dynamique en faveur des efforts nationaux relatifs à la sécurité routière.

Au fil des ans, le Brésil a mis en place une législation complète en matière de sécurité routière, en particulier la loi fédérale de tolérance zéro sur l'alcool au volant, qui a permis de réduire le nombre d'accidents imputables à la consommation excessive d'alcool. Le Congrès national a examiné cette question par le menu, en consultation avec les administrations locales et la société civile. À cet égard, je voudrais annoncer qu'en janvier, le Congrès brésilien a adopté une loi portant création d'un plan national visant à réduire le nombre de décès et de blessés dus aux accidents de la route. L'objectif global de ce plan est de réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici 10 ans.

Nous devons renforcer notre action au niveau national et la coopération internationale, dans un esprit de partenariat et de collaboration entre les gouvernements, les organisations internationales, les organisations non gouvernementales, le milieu universitaire et le secteur privé, afin d'améliorer la sécurité routière. À cet égard, je tiens à féliciter l'Organisation mondiale de la Santé et ses partenaires pour avoir organisé, cette semaine, la vingt-cinquième réunion du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Le Brésil a accueilli la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2015, et voudrait féliciter le Gouvernement suédois d'avoir proposé d'accueillir la prochaine Conférence en 2020. Je me félicite également de l'initiative prise par le Secrétaire général et le système des Nations Unies de formuler une stratégie pour la sécurité routière visant à réduire le nombre d'accidents de la route et le nombre de tués et de blessés dans ces accidents parmi les membres du personnel de l'Organisation des Nations Unies et les civils des pays hôtes.

Enfin, je voudrais souligner que le Brésil appuie l'initiative de proclamer une nouvelle décennie d'action en 2020 et de convoquer une réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la sécurité routière dans les prochaines années.

Qu'il me soit permis d'ajouter une note personnelle à ma déclaration. Je suis conscient de l'importance de ce problème. En effet, j'ai perdu un frère parce qu'il ne portait pas de ceinture de sécurité. Par conséquent, j'appuie fermement cette cause.

M^{me} Schnalová (République tchèque) (*parle en anglais*) : Au nom de la République tchèque, je m'associe à la déclaration qui a été prononcée par l'observateur de l'Union européenne.

La sécurité routière est un grave problème de société dans le monde entier, qu'il faut aborder avec le plus grand sérieux. En Europe, le nombre de décès dus aux accidents de la route a diminué, passant de 31 500 en 2010 à 25 300 l'an dernier, et cela a été possible en partie grâce aux mesures législatives adoptées au niveau européen.

Néanmoins, le nombre de décès dus aux accidents de la route demeure trop élevé. Une des mesures législatives, qui peut potentiellement permettre de sauver environ 2 500 vies chaque année sur les routes européennes, est la mise en place d'un système d'appel d'urgence public, connu sous le nom de « système eCall ». En cas d'accident grave de la route, ce système compose automatiquement 112, le numéro d'urgence européen, et appelle les services de secours. Cela permettra de réduire considérablement le temps qui s'écoule entre l'accident et l'arrivée des secours, de moitié dans les zones rurales et de 40 % dans les villes.

Dans ce contexte, je voudrais indiquer qu'en ma qualité de membre tchèque du Parlement européen, j'ai travaillé sur cette législation en tant que rapporteuse principale au Parlement européen. De concert avec les États membres de l'Union européenne, le Parlement européen a adopté cet important règlement en 2015, qui est finalement entré en vigueur au début de ce mois. Ce système sera désormais installé dans tous les nouveaux modèles de voitures et de véhicules utilitaires légers remplissant les conditions d'utilisation au sein de l'Union européenne.

Le système de navigation Galileo, qui est géré par l'Agence européenne du système de navigation par satellite, basée à Prague, joue un rôle important dans le système eCall. Par ailleurs, la République tchèque a

participé activement au processus de mise au point et d'essai du système eCall et figure parmi ses principaux partisans. Certes, le lancement du système eCall est une réalisation importante, mais nous devons poursuivre nos efforts dans différents domaines afin de réduire non seulement le nombre de décès dus aux accidents de la route mais aussi le nombre de personnes qui sont blessées ou grièvement blessées en raison de ces accidents. Par ailleurs, la Commission européenne s'est engagée à promulguer un autre instrument législatif pour améliorer la protection des piétons, la sécurité des véhicules et la sécurité des infrastructures routières. Ce sera probablement fait dans les prochaines semaines.

Malgré toutes les mesures législatives qui ont été prises et les progrès qui ont été réalisés en matière de sécurité routière, trop de personnes meurent encore ou sont gravement blessées chaque jour sur les routes, dans le monde entier. Nous devons poursuivre nos efforts. C'est pour cette raison que nous estimons qu'il est essentiel de fixer un objectif stratégique similaire pour la prochaine décennie : réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents de la route d'ici à 2030, par rapport à 2020. Un appel en faveur de la définition d'un tel objectif a déjà été lancé dans le cadre d'un manifeste mondial connu sous le nom de Manifeste #4RoadSafety, lancé par le Global Network for Road Safety Legislators. Personnellement, c'est un très grand honneur pour moi que de prendre la parole devant l'Assemblée en tant que membre de ce Réseau. Le Manifeste #4RoadSafety appelle les membres de tous les parlements de par le monde à prendre des mesures pour réduire considérablement le nombre de décès dus aux accidents de la route. Je voudrais appeler l'attention des membres de l'Assemblée sur cette initiative et les encourager à adopter les mesures qui y sont proposées.

Par ailleurs, nous nous félicitons vivement de la mise en place du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Nous sommes convaincus qu'il peut contribuer à la réalisation de l'objectif stratégique de réduire le nombre d'accidents de la route et être un outil efficace pour financer des projets importants qui contribueront à améliorer la sécurité routière dans le monde entier.

Nous exhortons chacun à redoubler d'efforts pour réduire le nombre de victimes d'accidents de la route dans le monde. Il faut adopter des mesures plus robustes et ciblées et appliquer efficacement les règlements existants destinés à lutter contre les comportements les

plus dangereux sur la route. Oui, nous pouvons rendre nos routes plus sûres.

M. Poudel Chhetri (Népal) (*parle en anglais*) : Le constat selon lequel les accidents de la circulation sont responsables de plus de 1,3 million de décès chaque année et constituent la dixième cause de mortalité dans le monde, et la principale cause de décès parmi les jeunes, est alarmant. Ces chiffres se passent de commentaires, et doivent nous motiver à prendre des mesures urgentes pour réduire ces accidents. Pour cette raison, nous devons œuvrer de concert pour réduire les accidents de la route grâce à diverses initiatives en faveur de la sécurité routière, et ainsi progresser vers la réalisation de l'objectif de développement durable 3, qui consiste à diminuer de moitié le nombre d'accidents de la route d'ici à 2020.

Le Népal attache une grande importance à toutes les initiatives mondiales en faveur de la sécurité routière. Nous remercions la Fédération de Russie pour son leadership et son appui pour ce qui est du projet de résolution A/72/L.48, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale », qui sera adopté aujourd'hui. Je saisis également cette occasion pour remercier la Vice-Secrétaire générale d'avoir présenté le rapport de l'Organisation mondiale de la Santé (voir A/72/359) au titre de ce point de l'ordre du jour et remercier l'Organisation mondiale de la Santé du rôle qu'elle a joué dans l'élaboration de ce rapport en y incorporant toutes les informations pertinentes.

Nous voulons tous que nos routes soient plus sûres. De nombreux facteurs contribuent à la sécurité routière. Par conséquent, nous devons nous engager à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030 en vue de parvenir à un développement holistique. Nous devons également concrétiser la vision de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, notamment en appliquant toutes les recommandations issues de la Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, notamment celle qui a été accueillie par le Brésil l'an dernier, et en mettant pleinement en œuvre le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe et le Nouveau Programme pour les villes adopté à Quito à la Conférence Habitat III.

Il importe également de souligner que les recommandations du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015 doivent être le fondement de notre action collective en vue de la réalisation de l'ensemble d'objectifs et de cibles ayant trait à la sécurité

routière. Pour ce faire, il faut renforcer la coopération et les partenariats entre toutes les parties prenantes. Nos actes doivent également être guidés par les engagements communs pris dans les résolutions que nous avons adoptées à l'Assemblée générale.

Le Népal est un pays montagneux, dont le territoire est recouvert à plus de 85 % de montagnes ou de collines. La construction et l'entretien des routes sur ce terrain difficile sont extrêmement problématiques. Ces conditions font que nos transports sont non seulement dangereux, mais également difficiles et onéreux. À ces problèmes s'ajoute le risque élevé de catastrophes naturelles dans le pays. Les accidents sont donc fréquents au Népal, et le nombre de victimes est en augmentation. En un an à peine, entre juillet 2016 et juin 2017, nous avons recensé 5 530 accidents, dont 201 graves. Il y a 20 ans, le nombre total d'accidents n'était que de 2 390. Ces chiffres ne prennent pas en compte les ressortissants népalais morts dans des accidents de la circulation à l'étranger.

Les mesures que prend le Gouvernement visent à réduire au minimum voire éliminer les principaux facteurs de risque des accidents, notamment en contrôlant le problème de la vitesse grâce à diverses mesures juridiques, en améliorant les conditions de circulation, en responsabilisant davantage les conducteurs en ce qui concerne la consommation d'alcool et d'autres substances, en faisant respecter toutes les règles de sécurité et en prenant d'autres mesures, le cas échéant. Nous continuons également de mener des activités d'éducation, d'orientation et de formation pour sensibiliser davantage à la sécurité routière.

Enfin, je tiens à souligner que des problèmes persistent et que nous devons travailler de concert pour les régler. Le Népal s'emploie donc à remédier aux principales lacunes et insuffisances signalées dans le rapport du Secrétaire général, en particulier en ce qui concerne la nécessité de fonder nos décisions sur des données, d'accorder une plus grande attention à la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière, de mobiliser des fonds, des ressources et des partenariats supplémentaires, d'aborder la question de la sécurité routière de manière globale et de renforcer l'action dans tous les domaines de la sécurité routière.

Pour garantir la sécurité routière, le Népal est prêt à s'associer aux efforts collectifs afin de parvenir aux résultats souhaités. À cet égard, nous espérons

une collaboration renforcée avec tous les acteurs de la sécurité routière.

M^{me} Giron (Espagne) (*parle en espagnol*) : Au nom de l'Espagne, je tiens à saluer ce moment mémorable qu'est l'adoption imminente du nouveau projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/72/L.48), qui s'inscrit dans le contexte des objectifs du Millénaire pour le développement et du Programme de développement durable à l'horizon 2030 avec l'inclusion de la cible 3.6 de développement durable, à savoir réduire de moitié le nombre de décès et de blessés dus à des accidents de la circulation à l'horizon 2020, et améliorer la mobilité routière en assurant d'ici à 2030 l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables afin d'encourager le développement économique des pays et un plus grand bien-être social de leurs citoyens.

Depuis le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière en 2010 (résolution 64/255), nous devons nous demander ce que nous avons appris qui nous permettra de continuer à renforcer la sécurité routière. Qu'il me soit permis de faire brièvement allusion à la situation en matière de sécurité routière en Espagne, qui s'est améliorée de manière significative grâce à la participation et à la collaboration, notamment avec l'ONU et l'Organisation mondiale de la Santé, ainsi qu'avec d'autres organisations et organismes internationaux, multilatéraux et régionaux qui œuvrent au renforcement de la sécurité routière mondiale.

L'Espagne compte 46 millions d'habitants et une population flottante de touristes qui a dépassé les 82 millions de personnes en 2017, 28 millions de conducteurs et 33 millions de véhicules immatriculés. En 1960, le nombre de morts sur la route était de 1 300 pour un million de véhicules immatriculés. L'année la plus meurtrière pour l'Espagne remonte à 1989, avec 5 940 victimes d'accidents de la circulation. Entre 2004 et 2014, le nombre d'accidents de la route en Espagne a connu une baisse cumulée de 62,5 %. En 2016, avec une circulation beaucoup plus complexe et dense, qu'il s'agisse des conducteurs résidents ou des touristes, et compte tenu de l'augmentation exponentielle de la mobilité, les statistiques sont retombées à 1 810 morts et 9 755 blessés ayant dû être hospitalisés. Nous poursuivons nos efforts pour éviter que cette tendance fléchisse et que les chiffres repartent à la hausse. L'Espagne est en train de modifier sa loi sur la sécurité routière, de réviser sa stratégie nationale, d'élaborer

un nouveau plan stratégique national pour le vélo et de mettre en place une plateforme de véhicules connectés.

Aujourd'hui, en ce moment si important pour la sécurité routière mondiale qu'incarne le projet de résolution, nous voudrions partager les enseignements de l'Espagne en matière d'amélioration de la sécurité routière.

Premièrement, nous estimons qu'il est possible d'améliorer la sécurité routière et que les objectifs fixés sont réalisables. Le moyen le plus efficace pour ce faire est l'adoption de mesures communes ayant une portée aussi vaste que possible, que ce soit au niveau national ou international. L'engagement politique à promouvoir la sécurité routière dans le cadre des politiques mises en oeuvre est un facteur essentiel.

Il est impératif que les pays se dotent de structures nationales spécifiques pour mettre en oeuvre leurs politiques publiques de sécurité routière et leurs stratégies. Dans le cas de l'Espagne, la Direction générale de la circulation regroupe une grande partie des compétences destinées à réaliser cette mission avec des garanties d'efficacité, en s'appuyant toujours sur la collaboration et l'appui interinstitutionnel d'autres administrations publiques nationales, régionales et municipales.

Les citoyens doivent faire partie intégrante du processus d'amélioration de la sécurité routière dans leur pays. À cet effet, il importe de créer un organe consultatif et participatif pour l'ensemble des citoyens, en particulier les victimes et leurs familles. Il faut également collecter des données fiables pour informer la prise de décisions et actualiser en permanence les règles de sécurité routière en mettant l'accent sur les usagers vulnérables. De même, la formation et la sensibilisation à la sécurité routière doivent être incorporées à tous les secteurs gouvernementaux et les agents impliqués dans la sécurité routière doivent être dûment formés. Il importe également d'examiner du point de vue juridique la technologie qui contribue à diminuer le nombre d'accidents de la route, de promouvoir la recherche et d'adopter des accords et des protocoles avalisés par les gouvernements et les entités publiques et privées qui contribuent à la mise en place de mesures visant à améliorer la sécurité routière.

Pour terminer, nous tenons à signaler que, selon nous, il est crucial de partager les données d'expérience et les bonnes pratiques entre les pays, dans le but ultime de renforcer toujours davantage la sécurité routière.

D'ailleurs, à titre d'exemple de bonne pratique partagée, il nous plaît d'informer l'Assemblée que, la semaine prochaine, nous allons célébrer la septième Assemblée générale de l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière, qui illustre l'engagement régional envers la sécurité routière et la mobilité. La nouvelle résolution sur la sécurité routière apporte assurément une aide fondamentale à ce grand objectif.

M. Bolaji (Nigéria) (*parle en anglais*) : Je remercie le Président de l'Assemblée générale d'avoir convoqué la 82^e séance plénière pour examiner le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/72/L.48).

Le Nigéria se réjouit de l'adoption imminente, par consensus, du projet de résolution et nous saluons la détermination et le rôle de premier plan de la Mission de la Fédération de Russie dans ce processus. Nous nous félicitons du travail accompli par l'Organisation mondiale de la Santé, les commissions régionales de l'ONU, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, les commissions économiques régionales et les commissions nationales chargées de la sécurité routière en vue d'établir, d'appliquer et de suivre plusieurs volets du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Ma délégation salue et appuie avec force la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, dont le lancement a lieu aujourd'hui. Nous tenons également à remercier le Secrétaire général de sa note transmettant le rapport de l'Organisation mondiale de la Santé (voir A/72/359) sur le thème du projet de résolution.

Selon les chiffres récents, quelque 1 000 350 personnes sont tuées et près de 50 millions sont blessées chaque année dans des accidents de la circulation; le sujet compte donc parmi les urgences et les questions de développement les plus pressantes de notre temps. Chaque jour, 500 enfants perdent la vie dans une collision routière, et les accidents de la route demeurent la première cause de mortalité des jeunes dans le monde. À ce stade, si nous voulons atteindre la cible 3.6 des objectifs de développement durable d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route doit impérativement diminuer.

Bien que la circulation et la sécurité routières soient reconnues comme un objectif de développement durable indispensable, le financement insuffisant, la

mauvaise qualité des réseaux routiers, le manque de sensibilisation et l'absence de services de soins de santé d'urgence font toujours écueil à notre engagement à réduire le nombre de décès dus à des accidents de la route d'ici à 2020. Le Nigéria a redoublé d'efforts pour relever ces défis en intégrant les travaux de la Commission nationale sur la sécurité routière aux politiques de chaque État de la République fédérale, en mettant un accent particulier sur la sécurité des transports en milieu rural, afin de veiller à ce que personne ne soit laissé pour compte. En octobre 2017, le Nigéria a également approuvé un fonds d'affectation spéciale pour la circulation routière qui devrait accélérer l'achèvement de chantiers majeurs axés sur la construction de routes sûres et d'infrastructures routières, en particulier dans les zones rurales et dans les zones industrielles qui pâtissent de routes en mauvais état. En 2018, selon les estimations, 37 millions de dollars ont été affectés à la construction de ces routes. Avec près de 70 millions de dollars de subventions par an au cours de la prochaine décennie, le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière permettra de sauver 5 millions de vies et d'éviter quelque 50 millions de blessés graves dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Non seulement le Nigéria appuie le fonds des Nations Unies, mais il attend impatiemment de bénéficier de l'appui financier envisagé, qui est nécessaire pour orienter nos interventions afin d'atteindre l'objectif de développement durable qui consiste à diminuer de moitié le nombre de décès.

Une fois de plus, le Nigéria se félicite du lancement du Fonds des Nations Unies et s'engage à le soutenir, car il s'agit d'un moyen de mobiliser un financement supplémentaire, qui, selon nous, renforcera l'organe fédéral chargé de la sécurité routière au Nigéria et profitera au monde entier.

M. Mero (République-Unie de Tanzanie) (*parle en anglais*) : Ma délégation se félicite que la sécurité routière ait été inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée générale, notamment pour ce qui concerne la cible spécifique à la sécurité routière qui figure parmi les objectifs de développement durable. Nous remercions la Fédération de Russie d'avoir facilité la négociation du projet de résolution (A/72/L.48) dont nous sommes saisis.

Les blessures sont une cause importante de la morbidité et de la mortalité dans le monde. Les accidents de la circulation sont responsables d'une proportion importante de ces blessures. La Tanzanie fait partie des pays ayant un taux élevé d'accidents de la

circulation. Les blessures dues aux accidents de la route en Tanzanie sont un grave problème de santé publique, en particulier parmi les hommes adultes, du fait notamment des accidents de moto. Il est donc important de renforcer les mesures préventives au niveau des services d'urgence préhospitaliers.

La Tanzanie est consciente des principaux facteurs d'accidents de la route, notamment l'excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété, le non-port du casque ou la non-utilisation de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants. Il faut s'attaquer à ces facteurs de risque partout dans le monde, en améliorant la réglementation et en veillant à ce qu'elle soit appliquée. Toutefois, pour les pays en développement, la qualité de certaines routes, ainsi que de certains véhicules, peut aussi contribuer au problème.

Rappelant que les objectifs et les cibles de développement durable sont intégrés et indissociables et concilient les trois dimensions du développement durable, et consciente qu'il importe de réaliser les cibles relatives à la sécurité routière, telles que la cible 3.6, à savoir diminuer de moitié à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, et la cible 11.2, à savoir assurer, d'ici à 2030, l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, la Tanzanie ne saurait trop insister sur l'importance d'atteindre les 12 cibles volontaires dans le cadre de la réalisation des objectifs de développement durable.

Nous devons tous mettre en place un plan d'action national complet pour la sécurité routière, qui fixe des objectifs assortis d'échéances à l'horizon 2020; rejoindre un ou plusieurs des principaux instruments juridiques de l'ONU sur la sécurité routière d'ici à 2030; promulguer des règlements concernant les durées de conduite et les temps de repos des chauffeurs professionnels; et nous mettre en conformité avec les réglementations internationales. Surtout, les législateurs doivent soutenir et encourager ces initiatives. Les efforts concertés de toutes les parties prenantes et de la population en général sont indispensables. Dans nos régions, les législateurs ont formé divers réseaux de parlementaires aux fins de créer les conditions stratégiques propices à la réduction du nombre d'accidents. Aujourd'hui, nous sommes heureux de voir une lueur au bout du tunnel, puisque le nombre d'accidents est en train de diminuer.

Conscient que les accidents de la route réduisent la main-d'œuvre, le Gouvernement a entrepris un

certain nombre d'initiatives et d'interventions visant à améliorer la gestion de la sécurité routière en Tanzanie, l'objectif étant de renforcer le cadre institutionnel et l'organisation de la sécurité routière, de renforcer la législation, les stratégies et les politiques relatives à la sécurité routière; d'améliorer la collecte de données sur les accidents et d'accroître l'accès à ces données, y compris les enquêtes sur les accidents; d'améliorer la réglementation du transport routier de marchandises et de voyageurs; de trouver de nouvelles sources de financement; de promouvoir le suivi et l'évaluation; d'améliorer la recherche sur la sécurité routière; de lancer des campagnes de sensibilisation du public aux règles de la sécurité routière; et d'enseigner la sécurité routière à l'école primaire. Nos efforts sont en train de donner des résultats. Selon les données relatives au trafic routier en Tanzanie en 2017, le nombre de décès a baissé de 6,1 % et celui des blessés de 5,1 %, par rapport à 2016.

Les soins d'urgence sur le lieu de l'accident sont essentiels pour que les personnes grièvement blessées arrivent à l'hôpital le plus rapidement possible. Le Gouvernement considère qu'ils sont prioritaires, bien que le manque d'équipement d'urgence demeure un défi faute de financement.

Ma délégation prend acte avec satisfaction de l'action menée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en tant que coordonnateur des activités relatives à la sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Nous remercions l'OMS de préparer le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, qu'elle porte régulièrement à l'attention de nos pays. Ces rapports ont été édifiants pour nos décideurs et nous ont permis de renforcer notre sécurité routière. Nous prenons acte du fait que les accidents de la circulation constituent la dixième cause de décès et de traumatismes dans le monde, tuant plus de 1,3 million de personnes, majoritairement des jeunes de 15 à 29 ans, et causant entre 20 à 50 millions de blessures non mortelles par an. Ce risque est une véritable source d'inquiétude.

En conclusion, ma délégation appuie pleinement le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/72/L.48) et nous nous en porterons coauteur.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) :
Je donne maintenant la parole à l'observatrice de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

M^{me} Ghukasyan (*parle en anglais*) : Je vous remercie, Monsieur, de me donner l'occasion de faire cette courte déclaration au nom de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FICR) et de ses 190 sociétés nationales.

La FICR est le plus vaste réseau humanitaire au monde, dont la mission consiste à prévenir et à soulager la souffrance humaine sous toutes ses formes. Elle a été la première organisation internationale, à cet égard, à appeler dès 1998 l'attention sur les souffrances indicibles causées par les accidents de la route dans son *Rapport sur les catastrophes dans le monde*. Depuis lors, nos sociétés nationales travaillent d'arrache-pied pour lutter contre cette catastrophe humanitaire en dispensant premiers secours et formations, et œuvrent de concert avec les autorités dans chaque pays pour élaborer des législations et des politiques robustes et fondées sur des données en matière de sécurité routière.

Ces efforts sont relayés par notre programme, le Partenariat mondial pour la sécurité routière, qui vise à forger des partenariats avec les gouvernements, le secteur privé et les organisations de la société civile en vue d'améliorer la sécurité routière, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, où les besoins sont les plus criants. S'appuyant sur une approche multisectorielle pour améliorer la sécurité routière dans le monde, le Partenariat mondial pour la sécurité routière est actuellement mis en œuvre dans une quarantaine de pays et porte sur divers domaines. Il plaide notamment pour l'adoption de lois et de politiques plus strictes en matière de sécurité routière, préconise le renforcement des capacités répressives et appuie les interventions visant à renforcer la sécurité routière pour les enfants.

La sécurité routière est un problème facile à ignorer. Il y a deux décennies de cela, notre *Rapport sur les catastrophes dans le monde* l'a qualifié de « crise humanitaire silencieuse », car quand bien même elle affecte quasiment chacun de nous dans cette salle, peu de personnes comprennent l'ampleur du problème, ou le fait qu'elle est la dixième cause de mortalité dans le monde, avec 1,34 million de personnes tuées chaque année sur les routes. À cet égard, l'adoption, il y a huit ans, de la résolution 64/255 proclamant la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière et la création, par la suite, du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ont été des décisions courageuses et audacieuses de la part de l'Assemblée.

Mais, tandis que la Décennie tire à sa fin, nous devons nous poser certaines questions difficiles, comme celle de savoir où nous en sommes aujourd'hui et si nous avons fait assez pour réduire les incidences catastrophiques des accidents sur les individus, les familles, les communautés et les pays. S'il est vrai que le nombre de décès dus aux accidents de la route s'est stabilisé depuis le début de la Décennie, par rapport à la croissance démographique, il est aussi vrai que les chiffres n'ont pas diminué en termes absolus, passant de 1,28 million en 2010 à 1,34 million en 2015, selon les données recueillies dans le monde par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

Or, derrière ces chiffres globaux, il y a l'histoire de ceux qui sont laissés de côté. Comme le reconnaît le projet de résolution de cette année sur l'amélioration de la sécurité routière (A/72/L.48), 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 aussi le plus souvent des usagers vulnérables de la route. À cet égard, nous appelons l'attention de l'Assemblée sur le fait que les accidents de la route restent la principale cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans et peuvent donc être considérés comme une maladie de la jeunesse. Parmi les jeunes, les garçons risquent environ deux fois plus que les filles d'être victimes de traumatismes, et les enfants défavorisés sont aussi exposés à un risque beaucoup plus élevé. Le fardeau que cela fait peser sur les communautés signifie qu'il n'y a pas encore eu suffisamment de progrès.

Et qu'il reste beaucoup à faire. À cet égard, nous saluons la décision des États Membres de tenir une troisième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, en Suède en 2020, pour réunir une nouvelle fois nos dirigeants afin qu'ils continuent à œuvrer au plus haut niveau à la promotion de la sécurité routière pour tous les citoyens. En effet, la volonté politique reste une nécessité aussi vitale qu'essentielle, et nous devons faire très attention à ne pas baisser la garde.

Toutefois, nul besoin d'attendre la fin de la Décennie pour agir. Il y a des mesures que les gouvernements peuvent et doivent prendre immédiatement pour améliorer la sécurité routière. Nous encourageons les États Membres à mettre en œuvre l'éventail complet d'interventions fondées sur des données factuelles contenues dans le module technique « Save LIVES » de l'OMS, et à les incorporer

dans leurs stratégies nationales de sécurité routière. Nous appelons plus particulièrement à l'application effective de lois robustes et globales, et exhortons tous les gouvernements à œuvrer activement pour renforcer leur législation et garantir des programmes énergiques pour l'application de la loi, assortis d'un financement durable. Une telle action peut offrir des avantages immédiats et peu onéreux pourvu que les ressources soient correctement hiérarchisées et ciblées.

Pour sa part, la FICR, de concert avec les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et le Partenariat mondial pour la sécurité routière, continuera d'œuvrer avec tous les États Membres et les organisations concernées à la réalisation des objectifs contenus dans le projet de résolution, et nous attendons avec intérêt de participer de façon constructive à la Conférence ministérielle sur la sécurité routière prévue en 2020, en Suède.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le dernier orateur dans le débat sur cette question.

L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/72/L.48, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ». Je donne la parole au représentant du Secrétariat.

M. Nakano (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : Je voudrais annoncer que, depuis le dépôt du projet de résolution A/72/L.48, outre les délégations énumérées dans le document, les pays suivants s'en sont portés coauteurs : Andorre, Angola, Argentine, Australie, Autriche, Bangladesh, Belgique, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Cabo Verde, Canada, Chypre, Croatie, Danemark, Égypte, Équateur, Érythrée, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Japon, Kazakhstan, Liban, Libéria, Libye, Luxembourg, Malawi, Malte, Maroc, Monaco, Mongolie, Monténégro, Myanmar, Ouganda, Ouzbékistan, Palaos, Philippines, Qatar, République arabe syrienne, République de Moldova, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Marin, Sénégal, Serbie, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Soudan, Suède, Tchad, Tchèque, Turquie et Viet Nam.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée décide d'adopter le projet de résolution A/72/L.48?

Le projet de résolution A/72/L.48 est adopté (résolution 72/271).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Avant de donner la parole à l'orateur au titre des explications de position, je rappelle aux délégations que les explications sont limitées à 10 minutes et que les délégations doivent prendre la parole de leur place.

Je donne maintenant la parole au représentant des États-Unis d'Amérique.

M. Bagwell (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Les États-Unis se sont joints aujourd'hui à d'autres États Membres pour adopter la résolution 72/271 sur la sécurité routière mondiale. Toutefois, les États-Unis estiment nécessaire de se dissocier des paragraphes 5, 6, 9, 17, 21, 21, 22 et 24. Nous maintenons aussi fermement que, même si l'objectif de la résolution 72/271 peut être bien intentionné, nous continuons de nous interroger sur la nécessité de cette résolution étant donné l'extrême particularité des questions locales et nationales liées à la sécurité routière.

Nous saisissons cette occasion, comme nous l'avons fait en d'autres occasions, pour apporter d'importants éclaircissements sur le libellé du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Nous rappelons que le Programme 2030 n'est pas contraignant, ne crée ni n'affecte les droits ou obligations en vertu du droit international et ne crée pas de nouveaux engagements financiers.

Les États-Unis reconnaissent que le Programme 2030 est un cadre mondial pour le développement durable qui peut aider les pays à œuvrer en faveur de la paix et de la prospérité dans le monde. Nous nous félicitons de l'appel dans le Programme 2030 à la responsabilité partagée, y compris la responsabilité nationale, et soulignons que tous les pays ont un rôle à jouer dans la réalisation de sa vision. Le Programme 2030 reconnaît que chaque pays doit s'efforcer de le mettre en œuvre conformément à ses propres politiques et priorités nationales. Les États-Unis comprennent que le paragraphe 18 du Programme 2030 appelle les pays à mettre en œuvre le Programme d'une manière compatible avec les droits et obligations des États en vertu du droit international.

Nous soulignons également notre reconnaissance mutuelle, au paragraphe 58 du Programme 2030, selon laquelle la mise en œuvre doit respecter les mandats indépendants d'autres processus et institutions, y compris les négociations, et ne pas leur porter préjudice.

Il ne préjuge pas des décisions et des actions en cours dans d'autres instances et ne sert pas de précédent. Par exemple, le Programme n'engage pas à fournir un nouvel accès au marché pour les biens ou les services et n'interprète ni ne modifie aucun accord ou décision de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), y compris l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce.

En ce qui le vingtième alinéa du préambule, les États-Unis sont préoccupés par l'inclusion de l'expression « normes techniques » dans ce type de document. Les normes et les règlements techniques ont des significations spécifiques dans le contexte de l'Organisation mondiale du commerce, et il existe des engagements de l'OMC liés à ces termes. Les États-Unis estiment que l'utilisation des termes « normes techniques » dans le texte, sans autre explication, pourrait entraîner une certaine confusion quant aux normes auxquelles il est fait référence et quant à la conformité de ces normes aux définitions et aux engagements pris par les membres dans le cadre de l'OMC.

Aussi, s'agissant du paragraphe 3, nous tenons à signaler notre préoccupation au sujet du libellé concernant l'approbation consensuelle et encourageant l'adoption et l'utilisation d'indicateurs. Nous ne voudrions pas que ces phrases impliquent que les objectifs et les indicateurs de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ont été approuvés par tous les États membres de l'OMS, ou que nous encouragerions l'adoption à la fois des objectifs et des indicateurs. La réunion tenue cette année pour discuter des indicateurs n'a pas abouti à un consensus final, et il n'existe aucun plan ferme pour poursuivre la discussion dans le cadre d'un forum public.

Les États-Unis se dissocient de l'accord sur les paragraphes 5 et 6. Les États-Unis s'opposent à la référence spécifique et louangeuse à des accords qui, dans de nombreux cas de référence, ont été conclus dans le cadre d'une sous-organisation régionale des Nations Unies à laquelle, dans certains cas, seul un petit nombre de Membres de l'ONU sont parties contractantes et qui ont été utilisés, dans certains cas, par les parties contractantes pour poursuivre des objectifs de politique commerciale qui ne sont pas toujours conformes aux obligations stipulées par l'OMC. En particulier, les États-Unis sont très préoccupés par l'utilisation de cette déclaration pour encourager les membres à adhérer à ces accords.

Les États-Unis se dissocient de l'accord sur les paragraphes 9, 17, 21, 21, 22 et 24. Ils s'opposent à la référence spécifique aux normes des Nations Unies, car celle-ci donne l'impression qu'il existe une norme préférée approuvée par les Nations Unies, alors qu'en fait, les normes sont élaborées par un organisme régional et d'une manière qui n'est pas conforme à la définition des normes internationales de l'OMC. La mention spécifique d'un type particulier de norme n'est pas non plus nécessaire pour l'objectif de ces paragraphes, ou même de cette résolution, qui est de plaider en faveur de la sécurité routière. Une formulation neutre préconisant l'adoption de règlements sur la sécurité des véhicules pour tous les nouveaux véhicules devrait convenir à l'objet et à l'intention de cet énoncé.

Enfin, les États-Unis maintiennent que les gouvernements nationaux sont les mieux placés pour trouver un équilibre entre la sécurité et les autres facteurs qui influencent leur adoption de normes et de règlements, et nous n'appuyons aucune référence ou tentative de création d'une norme des Nations Unies.

Le Président par intérim (parle en anglais) :
Nous avons entendu le seul orateur au titre des explications de position.

Puis-je considérer que l'Assemblée générale en a ainsi terminé avec son examen du point 12 de l'ordre du jour?

Il en est ainsi décidé.

Point 7 de l'ordre du jour (suite)

Organisation des travaux, adoption de l'ordre du jour et répartition des questions inscrites à l'ordre du jour

Le Président par intérim (parle en anglais) :
Pour que l'Assemblée se prononce sur le projet de résolution A/72/L.43, il sera nécessaire de rouvrir l'examen de la question.

Puis-je considérer que l'Assemblée générale souhaite rouvrir l'examen du point 11 de l'ordre du jour?

Il en est ainsi décidé.

Point 11 de l'ordre du jour (suite)

**Le sport au service du développement et de la paix :
édification d'un Monde pacifique et meilleur grâce
au sport et à l'idéal olympique**

Projet de résolution (A/72/L.43)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la représentante du Turkménistan qui va présenter le projet de résolution A/72/L.43.

M^{me} Ataeva (Turkménistan) (*parle en anglais*) : Au nom de la délégation turkmène, je tiens à remercier toutes les délégations pour leurs négociations constructives et fructueuses, qui ont abouti à l'élaboration du projet de résolution de fond A/72/L.43, à l'occasion de la Journée mondiale de la bicyclette.

Les objectifs mondiaux, tels qu'ils ont été énoncés dans les objectifs de développement durable, ont pour ambition de réaliser les droits de l'homme pour tous. Le cyclisme y contribue déjà aux quatre coins du globe, ce qui constitue une bonne raison d'investir davantage dans la pratique du vélo. Rendre les transports plus durables est essentiel pour l'humanité et la planète.

La bicyclette joue un rôle majeur dans la mobilité personnelle à travers le monde. Commode, bonne pour la santé et d'un prix abordable, elle pourrait être utilisée beaucoup plus dans les transports urbains, ce qui contribuerait à réduire la consommation d'énergie et les émissions de dioxyde de carbone dans le monde. Près d'un milliard de personnes roulent à vélo chaque jour, pour se déplacer, mais aussi dans le cadre de leurs loisirs et de leurs activités sportives.

Nous le savons tous, la bicyclette est un mode de transport qui sert l'humanité depuis deux siècles, mais qui est également utilisée dans le sport. À cet égard, je tiens à signaler que les transports et le sport sont une des priorités de la politique du Turkménistan. Vu l'importance du sport au service du développement durable, notre pays réaffirme sa ferme volonté de renforcer la coopération internationale dans le domaine du sport afin de mettre en œuvre les principes du développement et de la paix, d'autonomiser les populations et de s'atteler aux questions relatives à la santé, à l'éducation, à l'intégration sociale et autres.

À cet égard, le Turkménistan, en tant que membre du Groupe des amis du sport au service du développement et de la paix, ainsi que l'un des pays précurseurs dans la promotion des transports, a décidé de combiner les transports et le sport dans ce projet de résolution en mettant l'accent sur la bicyclette.

La journée du cyclisme organisée le 7 avril à Achgabat constitue un exemple récent de la promotion de la bicyclette au Turkménistan. Ce jour-là, de concert avec la communauté internationale, le Turkménistan

a célébré en grande pompe la Journée mondiale de la santé. Un rassemblement de cyclistes a été organisé, ainsi que de nombreuses autres activités sportives dans l'ensemble du pays, unissant des milliers de personnes autour de l'idée d'un mode de vie sain.

L'objectif premier de la création de la Journée mondiale de la bicyclette est de célébrer, chaque année, la bicyclette, utilisée depuis deux siècles. L'un des objectifs secondaires est de mobiliser à l'échelle mondiale les efforts des enthousiastes de la « petite reine » afin de présenter le rôle du cyclisme comme une solution aux problèmes du monde dans des domaines tels que les transports, la pollution, les changements climatiques, la pauvreté, la santé et l'éducation, avec comme objectif commun d'agir dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies. Proclamer une Journée mondiale de la bicyclette sous l'égide des Nations Unies nous aiderait à rassembler différentes initiatives civiques et citoyennes autour d'une action mondiale.

Plusieurs journées notables sont célébrées par l'ONU, qui mettent toutes en relief des efforts et des accomplissements importants. La bicyclette, en tant qu'instrument qui sert loyalement l'humanité, mérite, elle aussi, sa journée de reconnaissance.

Nous remercions les délégations qui ont parrainé le projet de résolution et espérons qu'il sera adopté par consensus.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/72/L.43, intitulé « Journée mondiale de la bicyclette ». J'informe les membres qu'ils ne peuvent plus se porter coauteur du projet de résolution via l'application eSponsorship.

Je donne la parole au représentant du Secrétariat.

M. Nakano (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : J'informe les délégations que depuis le dépôt du projet de résolution, outre ceux énumérés dans le document publié sous la cote A/72/L.43, les pays suivants s'en sont portés coauteurs : Afghanistan, Angola, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bahreïn, Bangladesh, Bhoutan, Burkina Faso, Canada, Colombie, Costa Rica, Cuba, Égypte, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Honduras, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Irlande, Islande, Jordanie, Kazakhstan, Kirghizistan, Liban, Libéria, Libye, Liechtenstein, Maldives, Maroc, Monaco, Myanmar, Ouzbékistan, Pakistan, Palaos, Pays-Bas,

Pérou, Qatar, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Singapour, Sri Lanka, Soudan, Tchad, Thaïlande, Tunisie et Venezuela (République bolivarienne du).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale décide d'adopter le projet de résolution A/72/L.43?

Le projet de résolution A/72/L.43 est adopté (résolution 72/272).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée en a ainsi terminé avec son examen du point 11 de l'ordre du jour?

Il en est ainsi décidé.

Point 14 de l'ordre du jour (*suite*)

Application et suivi intégrés et coordonnés des textes issus des grandes conférences et réunions au sommet organisées par les Nations Unies dans les domaines économique et social et dans les domaines connexes

Projet de décision (A/72/L.47)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de décision A/72/L.47, intitulé « Thème et thèmes subsidiaires de la deuxième Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud ».

Puis-je considérer que l'Assemblée décide d'adopter le projet de décision A/72/L.47?

Le projet de décision A/72/L.47 est adopté (décision 72/554).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Avant de donner la parole aux orateurs au titre des explications de position, je rappelle aux délégations que les explications de position sont limitées à 10 minutes et que les délégations doivent prendre la parole de leur place.

M. El-Ashmawy (Égypte) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de faire la présente déclaration au nom du Groupe des 77 et de la Chine.

Tout d'abord, au nom du Groupe, je tiens à remercier le Président de l'Assemblée d'avoir convoqué la présente séance. Je pense que nous pouvons tous nous féliciter d'avoir adopté la décision sur le thème et les thèmes subsidiaires de la deuxième Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud, qui doit se tenir en Argentine du 20 au 22 mars 2019.

Dans ce contexte, nous saluons le thème général qui a été retenu, à savoir « Rôle de la coopération Sud-Sud et mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 : difficultés et perspectives », sur recommandation du Secrétaire général. La coopération Sud-Sud est une manifestation de solidarité entre les peuples et les pays du Sud. Elle contribue à leur bien-être national, à leur autonomie nationale et collective et à la réalisation des objectifs de développement arrêtés au plan international.

En outre, tel qu'indiqué dans le document final de Nairobi adopté par la Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud, la coopération Sud-Sud et le programme d'action y afférent doivent être définis par les pays du Sud et devraient continuer à être régis par les principes de la souveraineté nationale, de l'appropriation et de l'indépendance nationales, de l'égalité, de l'absence de conditions, de la non-ingérence dans les affaires intérieures et de l'intérêt mutuel. La coopération Sud-Sud offre des possibilités de renforcer la coopération internationale en vue de la réalisation des objectifs de développement durable. Néanmoins, je tiens à rappeler que la coopération Sud-Sud ne saurait se substituer à la coopération Nord-Sud, mais qu'elle la complète.

Le Groupe des 77 et la Chine voudraient également saisir cette occasion pour réitérer la demande faite par les États Membres, dans la résolution 72/237, au Corps commun d'inspection, de présenter, d'ici à la fin de la soixante-douzième session, un rapport sur l'état d'avancement des suites données aux recommandations qu'il a faites au système des Nations Unies pour le développement au sujet de l'application de mesures visant à renforcer encore le Bureau des Nations Unies pour la coopération Sud-Sud.

Enfin, je voudrais exprimer notre gratitude au Représentant permanent de l'Ouganda pour le rôle de chef de file qu'il a joué en sa qualité de Président du Comité de haut niveau pour la coopération Sud-Sud, ainsi qu'aux autres membres du Bureau. Qu'il me soit également permis de saluer l'engagement constant de l'Argentine en faveur du renforcement de la coopération Sud-Sud. Il y a 40 ans, l'Argentine accueillait la première Conférence des Nations Unies sur la coopération technique entre pays en développement. L'année prochaine, l'Argentine accueillera la deuxième Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud. Nous espérons vivement que cette conférence permettra de renforcer la coopération

Sud-Sud sur la base du Plan d'action de Buenos Aires et du document final de Nairobi adopté par la première Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud.

M. Bagwell (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Les États-Unis appuient fermement la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire. Même si nous nous sommes joints au consensus sur le thème et les thèmes subsidiaires de la Conférence de haut niveau sur la coopération Sud-Sud qui se tiendra à Buenos Aires en 2019, nous voudrions saisir cette occasion pour réitérer notre appel en faveur de la transparence et de processus consultatifs à l'avenir. Nous attendons avec intérêt des négociations ouvertes et transparentes sur le projet de document final, et non un projet de résolution qui sera adopté simultanément par la Deuxième Commission. À cette fin, nous attendons un calendrier détaillé de toutes les négociations et consultations qui seront menées avant la Conférence, lequel, d'après ce que nous avons cru comprendre, est toujours en cours d'élaboration.

Enfin, tout en prenant acte de la note d'information du Secrétaire général, nous nous opposons fermement à l'utilisation d'enceintes multilatérales pour promouvoir des initiatives ou des programmes bilatéraux qui mettent en avant les politiques et les programmes économiques et politiques d'un pays donné. C'est une chose que les États Membres mettent tout en œuvre pour assurer l'harmonie entre leurs partis ou politiques nationaux et les instruments multilatéraux mais c'en est une autre - tout à fait déplacée de surcroît - qu'un État Membre essaie de se servir des enceintes de l'ONU pour glorifier les réflexions politiques de son dirigeant actuel et donner un vernis de légitimité à des initiatives économiques mercantilistes. Le but de la coopération Sud-Sud doit être l'établissement de véritables partenariats en faveur du développement durable, et non l'exportation asymétrique de la capacité excédentaire d'un pays vers un autre dans le cadre de ce qui ressemble à de l'exploitation néocolonialiste.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le dernier orateur au titre des explications de position.

Nous allons à présent entendre les déclarations après l'adoption de la décision 72/554.

Je donne la parole à l'observatrice de l'Union européenne.

M^{me} Pape (Union européenne) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Union européenne et de ses États membres.

Nous nous félicitons de la note d'information du Secrétaire général sur les préparatifs de la deuxième Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud, qui se tiendra à Buenos Aires en mars 2019, ainsi que de la décision 72/554, qui a été adoptée aujourd'hui. Nous attendons avec intérêt la tenue en temps opportun de négociations ouvertes, sans exclusive et transparentes en vue d'établir un projet de document final de la Conférence de haut niveau, négociations qui devraient débiter avant la fin de novembre. Dans ce contexte, nous proposons également de remplacer, en 2018, le projet de résolution annuel de la Deuxième Commission sur la coopération Sud-Sud par un projet de décision faisant référence au projet de document final et aux préparatifs de la Conférence.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée a ainsi achevé la phase actuelle de l'examen du point 12 de l'ordre du jour.

Point 7 de l'ordre du jour (*suite*)

Organisation des travaux, adoption de l'ordre du jour et répartition des questions inscrites à l'ordre du jour

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Les membres se souviendront qu'à sa 2^e séance plénière, le 15 septembre 2017, l'Assemblée générale a décidé de renvoyer le point 19 de l'ordre du jour à la Deuxième Commission. Afin que l'Assemblée puisse se prononcer rapidement sur le document dont elle est saisie, puis-je considérer que l'Assemblée décide d'examiner directement le point 19 de l'ordre du jour en séance plénière et de passer immédiatement à son examen?

Il en est ainsi décidé.

Point 19 de l'ordre du jour (*suite*)

Développement durable

Projet de résolution (A/72/L.42)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la représentante du Turkménistan, qui va présenter le projet de résolution A/72/L.42.

M^{me} Ataeva (Turkménistan) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de présenter le projet de résolution A/72/L.42 intitulé « Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et le Fonds international pour le

sauvetage de la mer d'Aral ». Il me plaît de souligner le large appui interrégional apporté à ce projet de résolution. Au cours du processus de négociation sur le texte du projet de résolution, nous avons tout mis en œuvre pour préserver un climat constructif et parvenir à un consensus.

Le nom « mer d'Aral » est aujourd'hui associé à une catastrophe écologique dans la région de l'Asie centrale. Avant son rétrécissement, la mer d'Aral était jadis le quatrième plus grand lac du monde. On y trouvait des ports et des usines de transformation des produits halieutiques, et des navires de pêche naviguaient au large de ses côtes. Toutefois, depuis les années 60, le niveau de la mer et le volume d'eau ont baissé rapidement suite au tarissement de ses principaux affluents. Au cours des 50 à 55 dernières années, le volume d'eau de la mer d'Aral a été divisé par plus de 15. Le niveau d'eau a baissé de 29 mètres et 5,5 millions d'hectares de sable salé sont apparus à sa surface. Cela a eu une incidence négative sur l'écologie, la flore et la faune et la vie des populations de la région.

Les conséquences dangereuses de la catastrophe qui se déroule en mer d'Aral se font sentir dans le monde entier. Selon des experts internationaux, on retrouve des sels toxiques provenant de la région de la mer d'Aral dans plusieurs régions, notamment au large de l'Antarctique, sur les glaciers du Groenland, dans les forêts de la Norvège et dans de nombreuses autres régions du monde. Aujourd'hui, force est de constater, hélas, que la reconstitution de la mer d'Aral n'est plus possible. La tâche la plus importante de notre temps consiste à réduire l'impact destructeur de la crise dans la mer d'Aral sur l'environnement et la survie des millions de personnes qui vivent dans le bassin de la mer d'Aral.

En 1993, les chefs d'État des pays d'Asie centrale ont créé le Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral afin de lutter contre la crise écologique et d'améliorer la situation socioéconomique dans le bassin de la mer d'Aral, dont la situation a été reconnue par la communauté internationale comme étant une des pires catastrophes du XX^e siècle. Avec le projet de résolution A/72/L.42, les pays coauteurs veulent appeler l'attention des États Membres de l'ONU sur le fait que sans l'appui et l'assistance des institutions financières internationales et des pays développés, et si l'ONU ne joue pas un rôle directeur, il sera impossible de régler ce problème. Le projet de résolution prend en compte le fait que les conséquences humanitaires, environnementales

et socioéconomiques néfastes de la tragédie qui touche le bassin de la mer d'Aral dépassent largement les frontières de la région et constituent une préoccupation mondiale. À cet égard, le projet de résolution réaffirme que l'un des buts des Nations Unies est de réaliser la coopération internationale en résolvant les problèmes internationaux d'ordre environnemental, économique, social ou humanitaire. Nous sommes convaincus que ce projet de résolution élargira les possibilités de renforcer la coopération entre l'ONU et le Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral.

Pour conclure, nous espérons que cet important projet de résolution sera adopté par consensus. Nous appelons tous les pays à se joindre aux coauteurs et à appuyer le projet de résolution A/72/L.42 afin de donner un nouvel élan à nos efforts communs. Je saisis également cette occasion pour remercier les pays qui se sont déjà portés coauteurs du texte.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/72/L.42, intitulé « Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et le Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral ». Il n'est plus possible de se porter coauteur du projet de résolution via l'application eSponsorship.

Je donne la parole au représentant du Secrétariat.

M. Nakano (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : Je voudrais indiquer que, depuis le dépôt du projet de résolution A/72/L.42, outre ceux énumérés dans le document, les pays suivants s'en sont portés coauteurs : Afrique du Sud, Autriche, Azerbaïdjan, Chine, Équateur, Fédération de Russie, Gabon, Géorgie, Lettonie, République de Moldova et Turquie.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée souhaite adopter le projet de résolution A/72/L.42?

Le projet de résolution A/72/L.42 est adopté (résolution 72/273).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Avant de donner la parole aux orateurs au titre des explications de position, je rappelle aux délégations que les explications de position sont limitées à 10 minutes et que les délégations doivent prendre la parole de leur place.

M^{me} Moldoisaeva (Kirghizistan) (*parle en russe*) : En 2016, la République kirghize a décidé de

geler sa participation au Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral et à ses organes du fait de leur inefficacité et de l'absence de progrès concernant la réforme du Fonds. En 2010 et 2011, les négociations à cet égard entre les experts des pays de la région n'ont rien donné. La réforme suppose que tous les pays membres du Fonds déploient des efforts concertés et que des experts régionaux participent à l'examen de cette question, y compris en ce qui concerne la gestion du Fonds. La République kirghize est disposée à fournir des experts pour contribuer à l'examen des questions liées à la réforme du Fonds, pourvu qu'y participent des représentants de tous les États d'Asie centrale. La République kirghize s'est associée au consensus sur le projet de résolution A/72/L.42, mais elle espère que les pays d'Asie centrale parviendront à réformer le Fonds afin de renforcer son efficacité et celle de ses organes, en prenant en compte les besoins et les priorités de tous les États d'Asie centrale.

M. Salarzai (Afghanistan) (*parle en anglais*) : Je tiens en premier lieu à remercier la Mission permanente du Turkménistan du dynamisme dont elle a fait preuve en déposant le projet de texte devenu la résolution 72/273 et d'avoir fait en sorte qu'il soit adopté par consensus. Tout en exprimant notre appui à la résolution sur le renforcement de la coopération entre l'ONU et le Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral, nous souhaitons faire quelques observations.

Premièrement, l'Afghanistan attache une grande importance à la promotion et au renforcement de la coopération régionale sous toutes ses formes. À cet égard, nous considérons les ressources aquifères communes comme des éléments devant contribuer à instaurer une collaboration et une coopération constructives. L'Afghanistan attache de l'importance aux principes de gestion globale et durable en ce qui concerne l'utilisation des ressources aquifères communes. Enfin, en tant qu'État observateur auprès du Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral, l'Afghanistan tient à assurer l'Assemblée de son engagement continu et de son rôle positif dans la promotion de la coopération internationale en vue de régler les problèmes qui touchent la mer d'Aral.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le dernier orateur au titre des explications de position.

L'Assemblée a ainsi achevé la phase actuelle de son examen du point 19 de l'ordre du jour.

Point 117 de l'ordre du jour (*suite*)

Suite donnée aux textes issus du Sommet du Millénaire

Projet de résolution (A/72/L.46)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/72/L.46, intitulé « Portée, modalités, forme et organisation de la troisième Réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la prévention et la maîtrise des maladies non transmissibles ».

Puis-je considérer que l'Assemblée générale souhaite adopter le projet de résolution A/72/L.46?

Le projet de résolution A/72/L.46 est adopté (résolution 72/274).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Avant de donner la parole aux orateurs au titre des explications de position, je rappelle aux délégations que les explications de position sont limitées à 10 minutes et que les délégations doivent prendre la parole de leur place.

M. Bagwell (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Les États-Unis appuient l'adoption de la résolution sur les modalités de la réunion sur la prévention et la maîtrise des maladies non transmissibles (résolution 72/274). Nous remercions l'Italie et l'Uruguay, les cofacilitateurs de la résolution, du travail qu'ils ont accompli. Nous remercions également l'Uruguay d'avoir convoqué et organisé la Conférence mondiale sur les maladies non transmissibles de l'Organisation mondiale de la Santé, sous la présidence de la Finlande et de la Russie, et de ses efforts en faveur de l'élaboration du document final, qui offre un aperçu des discussions tenues à cette occasion sur les maladies non transmissibles.

La lutte contre les maladies non transmissibles reste une urgence mondiale, car ces maladies sont la principale cause de décès prématurés dans le monde et représentent 60 % de la charge mondiale de morbidité. Un travail considérable est accompli pour étayer l'action nationale et internationale visant à réduire le taux de mortalité global lié aux maladies non transmissibles, mais également en ce qui concerne un large éventail de mesures de maîtrise et de réduction des risques.

Nous nous réjouissons à la perspective de partager l'expérience des États-Unis en matière de lutte contre les maladies non transmissibles et de contribuer à faire avancer le programme consacré aux maladies

non transmissibles lors de la réunion de haut niveau, qui représente une occasion importante de faire le bilan des progrès réalisés et des lacunes, d'encourager la collaboration entre tous les secteurs et parties prenantes et d'accélérer les efforts de prévention et de lutte contre ces maladies.

Le thème de la réunion de haut niveau – « Multiplier les initiatives multipartites et multisectorielles nationales visant à prévenir et à maîtriser les maladies non transmissibles, notamment dans la perspective du Programme de développement durable à l'horizon 2030 » – insiste à juste titre sur la nécessité cruciale de mettre en place une collaboration interdisciplinaire et entre toutes les parties prenantes si nous voulons progresser de manière concrète et régulière pour atteindre l'objectif de réduire d'un tiers, d'ici à 2030, par la prévention et le traitement, le taux de mortalité prématurée due à des maladies non transmissibles et promouvoir la santé mentale et le bien-être.

Un travail positif considérable est actuellement réalisé dans tous les secteurs pour lutter contre les maladies non transmissibles, et la réunion de haut niveau est une plateforme qui permettra de faire connaître les initiatives contribuant le plus efficacement à aider les États Membres à réaliser notre Programme 2030. Les États-Unis se félicitent de cette occasion de partager notre expérience en matière de lutte contre les maladies non transmissibles et attendent avec hâte que nous soyons en mesure de mobiliser les ressources du monde universitaire, de la société civile et du secteur privé pour élaborer des solutions concrètes et réalisables en vue de sauver la vie de ceux qui souffrent de maladies non transmissibles.

Nous attendons avec intérêt la contribution de l'entretien interactif qui donnera à toutes les parties prenantes l'occasion de proposer des approches novatrices pour progresser sur la voie de la prévention et de la maîtrise des maladies non transmissibles. Les États-Unis souhaitent faire part des observations et préoccupations suivantes que suscitent le rapport du Secrétaire général (A/72/662) sur les progrès accomplis en matière de prévention et de maîtrise des maladies non transmissibles, et le rapport du Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), qui sont tous deux mentionnés dans la résolution.

Nous croyons comprendre que le rapport de l'OMS a été révisé, et attendons avec intérêt la publication de cette nouvelle version. Nous attendons également avec

intérêt une nouvelle publication du rapport du Secrétaire général. Nous serions reconnaissants à l'OMS et au Secrétariat de confirmer que les rapports actualisés seront disponibles dans un proche avenir et que ces rapports mis à jour et révisés serviront de base à la poursuite des travaux de préparation de la réunion de haut niveau.

Les États-Unis ont fait part de leur position concernant la feuille de route de Montevideo, qui conserve toute sa pertinence tandis que nous poursuivons les préparatifs de la réunion de haut niveau. Nous tenons à souligner que, compte tenu de la complexité des facteurs de risque et causes des maladies non transmissibles, il convient de ne pas ancrer les stratégies de lutte contre les maladies non transmissibles principalement sur l'expérience liée au tabac – produit engendrant une dépendance et que l'on ne saurait comparer aux aliments et boissons transformés. Les stratégies de lutte contre les maladies non transmissibles doivent être globales, économiques, fondées sur des faits et multisectorielles par nature. Les recommandations et mesures prises doivent être basées sur la science et étayées par des preuves de leur efficacité pour ce qui est d'améliorer les résultats en matière de santé publique, et non simplement fondées sur leur efficacité s'agissant de modifier les habitudes d'achat sans qu'une amélioration correspondante de la santé publique soit constatée.

Enfin, nous sommes également impatients de parvenir à une approche consensuelle des futurs travaux des cofacilitateurs et d'adopter un document final concis qui renouvellera l'engagement politique s'agissant des maladies non transmissibles et posera les jalons d'approches davantage basées sur le partenariat pour régler les problèmes liés aux maladies non transmissibles.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le dernier orateur au titre des explications de position.

Nous allons maintenant entendre les déclarations après l'adoption de la résolution 72/274.

Je donne la parole au représentant de l'Uruguay.

M. Rosselli Frieri (Uruguay) (*parle en anglais*) : Au nom de l'Ambassadeur Cardi, Représentant permanent de l'Italie, et en mon nom propre, je tiens à remercier le Président de l'Assemblée générale de nous avoir confié la coprésidence du processus, et à remercier toutes les délégations de leur participation et de leur mobilisation constructives durant les négociations sur la résolution 72/274, intitulée « Portée, modalités, forme et organisation de la troisième réunion de haut niveau de

l'Assemblée générale sur la prévention et la maîtrise des maladies non transmissibles ».

Nous nous félicitons du consensus obtenu sur l'adoption de la résolution aujourd'hui, et attendons avec intérêt de travailler conjointement au cours des prochains mois pour préparer l'examen d'ensemble des progrès accomplis dans la prévention et la maîtrise des maladies non transmissibles, qui est un enjeu majeur pour le monde entier.

Nous tenons à assurer aux membres que nous sommes déterminés à veiller à ce que les consultations sur le projet de document final qui sera adopté par l'Assemblée générale répondent à un processus ouvert à tous, transparent et dirigé par les États Membres eux-mêmes. Aux côtés de l'Ambassadeur Cardi, je reste à la disposition des États Membres pour œuvrer à la réalisation des objectifs ambitieux de notre programme.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je remercie sincèrement l'Ambassadeur Sebastiano Cardi, de l'Italie, et l'Ambassadeur Elbio Rosselli Friari, de l'Uruguay, qui, en leur qualité de cofacilitateurs des consultations, ont fait montre d'une grande compétence et de beaucoup de patience dans leur conduite des délibérations et des négociations complexes sur la résolution 72/274. Je remercie également les membres de leurs précieuses contributions pour parvenir à un accord sur la résolution.

L'Assemblée a ainsi achevé la phase actuelle de son examen du point 117 de l'ordre du jour.

Point 123 de l'ordre du jour (*suite*)

Renforcement du système des Nations Unies

Projet de résolution (A/72/L.45)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la représentante du Honduras, qui va présenter le projet de résolution A/72/L.45.

M^{me} Flores (Honduras) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur, au titre du point 123 de l'ordre du jour de l'Assemblée générale à sa soixante-douzième session, de présenter le projet de résolution A/72/L.45, intitulé « Association internationale des Représentants permanents auprès de l'Organisation des Nations Unies ». Nous remercions la délégation bélarussienne d'avoir joué un rôle de chef de file dans le processus de rédaction et de consultation, et tous les coauteurs et les États Membres de leur participation et de leur appui constructifs.

En mai 1948, l'Assemblée générale a adopté la résolution 257 (III), sur la création de missions permanentes, dans laquelle elle considérait que leur présence contribue à la réalisation des buts et principes des Nations Unies et permet d'assurer la liaison nécessaire entre les États Membres et le Secrétariat dans les périodes entre les sessions des différents organes des Nations Unies, et qui évoquait la généralisation de l'institution des missions permanentes et la présentation des pouvoirs des représentants permanents.

L'Association internationale a été fondée le 2 février 1988 au Siège par un groupe de Représentants permanents animés d'un même esprit et agissant à titre personnel, dans le but de constituer une plateforme institutionnelle de communication constante entre les Représentants permanents auprès de l'ONU, aussi bien actuels qu'anciens et futurs. La création de l'Association a permis de promouvoir le rôle de la communauté diplomatique, qui se distingue en contribuant à l'harmonisation des mesures prises par toutes les nations pour atteindre nos objectifs communs.

Comme l'a dit le Président de l'Association internationale, M. Samir S. Shihabi :

« Ceux qui assument la responsabilité de représenter leur pays ont un devoir envers la société tout entière. Les qualités, l'expérience, la perspective qu'incarnent les éminents membres de l'Association internationale constituent un atout sans équivalent pour les Nations Unies comme pour la communauté dans son ensemble. »

L'ancien Secrétaire général, M. Pérez de Cuellar, membre et premier parrain de l'Association, a déclaré que :

« Ayant moi-même été Représentant permanent de mon pays auprès de l'ONU, je suis convaincu que vous êtes résolu à aider l'ONU dans sa quête pour garantir la paix, promouvoir et protéger les droits de l'homme et instaurer le développement durable. J'espère sincèrement que l'Association jouira d'un immense succès, en récompense de l'imagination et de l'assiduité remarquables qui l'ont lancée sur sa route. »

En l'espace de 30 années, par le truchement des Présidents de l'Association, de ses conseils d'administration et de ses membres, et de leur coopération et leurs efforts dévoués, l'Association internationale des Représentants permanents a promu le dialogue

interculturel et consolidé les travaux et le prestige de l'Organisation et de la communauté internationale.

Enfin, je formule le vœu sincère que ce projet de résolution sera adopté par consensus.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/72/L.45, intitulé « Association internationale des Représentants permanents auprès de l'Organisation des Nations Unies ».

Je donne la parole au représentant du Secrétariat.

M. Nakano (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : Je voudrais annoncer que depuis le dépôt du projet de résolution A/72/L.45, outre ceux énumérés dans le document, les pays suivants s'en sont également portés coauteurs : Bangladesh, Cabo Verde, Cuba, Inde, Islande, Kazakhstan, Malaisie, Pakistan, Pays-Bas et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale souhaite adopter le projet de résolution A/72/L.45?

Le projet de résolution A/72/L.45 est adopté (résolution 72/275).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de Bélarus, qui souhaite s'exprimer au titre des explications de position sur la résolution qui vient d'être adoptée.

M. Dapkiunas (Bélarus) (*parle en anglais*) : Il y a deux mois, l'Association internationale des Représentants permanents auprès de l'Organisation des Nations Unies fêtait son trentième anniversaire. Aujourd'hui, grâce à la résolution 72/275, elle reçoit enfin la reconnaissance qui lui est due, une promesse de se voir attribuer un espace plus adapté et de recevoir l'appui informatique dont elle a tant besoin de la part des experts en technologies de l'information de l'ONU.

Il n'est jamais trop tard pour bien faire – et la raison pour laquelle l'Association a été créée est bonne et juste. L'Association internationale des Représentants permanents n'est pas un club de loisirs. Elle n'est même pas un syndicat d'ambassadeurs, au sens conventionnel du terme. Elle est, je crois, l'outil capable de briser le mur du formalisme à l'ONU qui est le plus sous-estimé. Souvent sans le faire exprès ou contre notre gré, la dépersonnalisation et l'indifférence forment les briques dont sont faits les murs qui nous entourent ici-même. Et

souvent ce sont le double langage et la langue de bois qui cimentent ces briques entre elles.

Depuis qu'elle existe, l'Association internationale des Représentants permanents s'emploie à véhiculer une idée simple, mais néanmoins forte : quel que soit le pouvoir des institutions, c'est l'être humain qui compte le plus. Si l'espoir et la promesse de la Charte des Nations Unies viennent à se concrétiser pleinement un jour, ce ne sera pas grâce à la magie des instructions politiques concurrentes qui parviennent à l'ONU depuis les innombrables capitales du monde, mais parce que les ambassadeurs auprès de l'ONU, encouragés et soutenus par l'activité de l'Association, auront utilisé leurs pouvoirs extraordinaires et plénipotentiaires pour maintenir des liens personnels, trouver le courage de communiquer, de faire preuve d'ouverture, et chercher des moyens de renforcer la confiance, la sincérité et l'empathie.

L'Association internationale des Représentants permanents auprès de l'Organisation des Nations Unies n'est pas une machine. Elle est définie en toutes circonstances par la personnalité de celui ou celle qui la dirige et la guide. Voilà pourquoi aujourd'hui je voudrais rendre hommage à tous les Présidents de l'Association, dont le dévouement désintéressé lui a permis de continuer à avancer.

Sur une note plus personnelle, je voudrais mentionner tout particulièrement les Présidents que j'ai connus et dont je me souviens, et dont l'action sincère a motivé l'appui du Bélarus à la cause de l'Association : l'Ambassadeur Mihnea Motoc, de la Roumanie; l'Ambassadeur Hjálmar Hannesson, de l'Islande; l'Ambassadrice Byrganym Aitimova, du Kazakhstan; l'Ambassadeur Daniele Bodini, de Saint-Marin et Président honoraire de l'Association, qui nous fait l'immense honneur d'être présent dans la salle; et l'Ambassadrice Mary Elizabeth Flores du Honduras, Présidente en exercice de l'Association internationale des Représentants permanents et cerveau dévoué de la notoriété et de la visibilité accrues de notre association. Comptant parmi les coauteurs du texte initial de la résolution, je voudrais humblement lui dédier le présent document de l'Assemblée générale.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée a ainsi achevé la phase actuelle de son examen du point 123 de l'ordre du jour.

La séance est levée à 13 h 5.