



Assemblée générale

Soixante-dixième session

91^e séance plénière

Vendredi 15 avril 2016, à 10 heures
New York

Documents officiels

Président : M. Lykketoft..... (Danemark)

La séance est ouverte à 10 h 10.

Point 113 de l'ordre du jour (suite)

Élections aux postes devenus vacants dans les organes subsidiaires et autres élections

b) Élection de trente membres à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Le Président (*parle en anglais*) : Les membres se souviendront qu'à sa 50^e séance plénière, le 9 novembre 2015, l'Assemblée générale a élu les 23 États suivants membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pour un mandat de six ans prenant effet le 27 juin 2016 : Argentine, Australie, Autriche, Bélarus, Brésil, Chili, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Inde, Israël, Italie, Liban, Maurice, Pakistan, Philippines, Pologne, République islamique d'Iran, République tchèque, Roumanie, Thaïlande, Turquie, et République bolivarienne du Venezuela. Par conséquent, ces 23 États ne sont pas éligibles.

Les membres se souviendront également qu'il reste trois sièges à pourvoir par le Groupe des États d'Afrique et un siège à pourvoir par le Groupe des États d'Asie et du Pacifique.

J'aimerais rappeler aux membres qu'à compter du 27 juin 2016, les États suivants continueront d'être représentés à la Commission : Allemagne, Arménie, Bulgarie, Cameroun, Canada, Chine, Côte d'Ivoire,

Danemark, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, France, Grèce, Honduras, Hongrie, Indonésie, Japon, Koweït, Libéria, Malaisie, Mauritanie, Mexique, Namibie, Panama, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour, Suisse, et Zambie. Par conséquent, ces 30 États ne sont pas éligibles.

L'Assemblée générale va maintenant procéder à l'élection de cinq membres pour remplacer ceux dont le mandat vient à expiration le 26 juin 2016.

Conformément à l'article 92 du Règlement intérieur, l'élection aura lieu au scrutin secret et il n'y aura pas de nominations. Toutefois, j'aimerais rappeler le paragraphe 16 de la décision 34/401, selon lequel la pratique consistant à ne pas avoir recours au scrutin secret pour les élections aux organes subsidiaires lorsque le nombre de candidats correspond au nombre de sièges à pourvoir doit devenir la pratique normale, à moins qu'une délégation ne demande expressément qu'une élection donnée fasse l'objet d'un vote.

Si tel n'est pas le cas, puis-je considérer que l'Assemblée décide de procéder à cette élection sans recourir au scrutin secret?

Il en est ainsi décidé.

Le Président (*parle en anglais*) : En ce qui concerne les candidatures, je voudrais informer les membres que, pour les six sièges à pourvoir par le Groupe des États d'Afrique, le Groupe a entériné le Kenya, le Lesotho, la Libye, le Nigéria et l'Ouganda.

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>).

16-10630(F)



Document adapté

Merci de recycler



Étant donné que le nombre de candidats pour ce groupe est égal ou inférieur au nombre de sièges à pourvoir par le Groupe, puis-je considérer que l'Assemblée générale souhaite déclarer le Kenya, le Lesotho, la Libye, le Nigéria et l'Ouganda élus pour un mandat de six ans prenant effet le 27 juin 2016?

Il en est ainsi décidé.

Le Président (*parle en anglais*) : Je félicite le Kenya, le Lesotho, la Libye, le Nigéria et l'Ouganda d'avoir été élus membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

En ce qui concerne le poste restant à pourvoir par le Groupe des États d'Afrique et celui restant à pourvoir par le Groupe des États d'Asie et du Pacifique, l'Assemblée générale tiendra des élections après notification par les États Membres intéressés de ces deux régions.

L'Assemblée a ainsi achevé son examen du point 113 b) de l'ordre du jour.

Point 13 de l'ordre du jour (*suite*)

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Note du Secrétaire général (A/70/386)

Projet de résolution (A/70/L.44)

Le Président (*parle en anglais*) : J'aimerais consulter les membres en vue de donner la parole à M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière. S'il n'y a pas d'objection, je considérerai que l'Assemblée générale décide, sans créer de précédent, d'inviter M. Todt à faire une déclaration à la présente séance.

Il en est ainsi décidé.

Le Président (*parle en anglais*) : Conformément à la décision qui vient d'être prise, je donne maintenant la parole à M. Todt.

M. Todt : Je mesure l'importance et l'honneur qui me sont accordés de m'adresser à l'Assemblée générale, à sa soixante-dixième session, en ma qualité d'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière. Il est donc de mon devoir et de ma responsabilité de poser un certain nombre de questions et d'interrogations alarmantes et dérangeantes, car elles nous obligent à nous remettre en question. Ces questions concernent la cause pour laquelle depuis de nombreuses années, avec d'autres, je me bats farouchement. Je veux parler

de la lutte contre l'insécurité routière ou, pour parler en diplomate, de la lutte en faveur de la sécurité routière.

Tout d'abord, pourquoi et comment parler d'une hécatombe silencieuse, d'un fléau si considérable que l'on préfère en général en parler le moins possible. Je pourrais rappeler ces chiffres terrifiants, hélas, bien connus, qui sont mentionnés dans le projet de résolution A/70/L.44, que va bientôt présenter le représentant de la Fédération de Russie, à qui il faut rendre hommage. Mais, étant donné le temps si court dont je dispose, je me contenterai de dire, pendant les cinq minutes qui me sont imparties, que 12 personnes sont tuées sur les routes toutes les cinq minutes, que 480 personnes seront blessées plus ou moins gravement et que deux enfants trouveront la mort. Alors, pourquoi ce silence? Je n'ai pas vraiment de réponse.

Il n'y a bien entendu pas de hiérarchie ou de classement des catastrophes et de leurs victimes, et nul ne peut ni ne doit faire de comptabilité macabre. Je ne m'y essaierai donc pas. Mais comment éviter de se demander pourquoi ces deux poids et deux mesures? Pourquoi cette résignation? Pourquoi ce fatalisme, dont nous sommes tous responsables? La prise de conscience serait-elle plus profonde si, au lieu de parler en années, je parlais en décennies? Il faudrait alors dire que tous les 10 ans, il y a 13 millions de morts sur les routes, un demi-milliard de blessés, près de 2 millions d'enfants tués? Et ces chiffres ne tiennent pas compte de l'augmentation de la population et de sa mobilité galopante.

Où mieux qu'ici rappeler que la sécurité routière est également un problème de solidarité et de développement, problème que l'urbanisation et la motorisation, dont il sera question à Quito lors de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), ne feront qu'accroître et aggraver si nous n'y réagissons pas. Car ici aussi ce qui frappe, ce sont les inégalités entre les pays les moins avancés et à revenu intermédiaire qui, avec 82 % de la population mondiale et avec 54 % des véhicules immatriculés, connaissent 90 % des décès par accident de la route, alors que les autres, les pays à haut revenu, avec 18 % de la population et 46 % de véhicules, comptent 10 % des décès. Encore un chiffre, le dernier : le coût des accidents de la route et leurs conséquences est estimé à environ 500 milliards de dollars chaque année. Nul besoin de beaucoup d'imagination pour concevoir à quoi ces sommes gigantesques pourraient être utilisées.

Comment accepter ensuite que les sommes affectées à la lutte contre ce fléau mondial, cette véritable hécatombe soient aussi parcimonieuses, aussi réduites, presque ridicules? C'est en effet de quelques dizaines de millions de dollars dont je parle. J'ai bien dit, quelques dizaines de millions de dollars seulement, alors que – et je m'en réjouis sincèrement – on dispose de plusieurs dizaines de milliards de dollars pour remédier aux autres fléaux mondiaux. Là encore, on doit se demander pourquoi il existe une telle différence, un tel fossé.

Le projet de résolution, qui sera bientôt présenté, permettra – je l'espère – des avancées concrètes, car sans des moyens financiers importants rien de décisif ni d'efficace ne pourra être entrepris. C'est pourquoi je voudrais insister sur l'importance du paragraphe 20 du projet de résolution et sur les avancées qui pourraient en résulter. Il s'agira donc de l'une des priorités de mon activité pendant la deuxième année de mon mandat en tant qu'Envoyé spécial, à savoir obtenir la création effective et le financement du fonds mondial des Nations Unies pour la sécurité routière demandé dans le projet de résolution.

Il y a une autre question que je souhaite poser. Alors que l'ONU et ses institutions spécialisées sont mobilisées et que 58 conventions ont déjà été élaborées dans le cadre des Nations Unies, pourquoi continue-t-on à construire, dans un certain nombre de pays, des véhicules qui ne respectent pas les normes fondamentales de sécurité? Et ce qui est encore plus inquiétant, c'est que ces véhicules sont construits dans les mêmes usines, souvent sur la chaîne de montage voisine de celle qui respecte strictement les normes de sécurité, car ces véhicules sont destinés à l'exportation. Pourquoi ces différences délibérées. La liste pourrait être encore longue. La même question se pose en effet pour la construction des routes, le respect effectif des lois, les normes de sécurité et l'installation des panneaux de signalisation, etc.

Je voudrais pour terminer insister également sur l'importance de l'éducation à la sécurité routière. En ce troisième millénaire, il faut que chaque enfant apprenne non seulement à lire, écrire et compter, mais aussi à circuler comme piéton, cycliste, motocycliste et futur conducteur de véhicule. C'est un objectif ambitieux et tellement facile à atteindre. Imaginons qu'une fois par semaine, une seule heure soit consacrée à l'éducation à la mobilité. Quel progrès considérable cela représenterait et combien de victimes pourraient

être épargnées? Comment ne pas rappeler ici, devant l'Assemblée générale, qu'en 1948 l'Assemblée a adopté la Déclaration universelle des droits de l'homme, dont l'article 3 stipule que

« Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne. »

Le droit à la vie, c'est de cela qu'il s'agit d'abord et surtout, et c'est bien pour cela que nous nous battons. Ne l'oublions pas, ne serait-ce que pour ces millions de personnes victimes de l'insécurité routière.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Fédération de Russie, qui va présenter le projet de résolution A/70/L.44.

M. Kononuchenko (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : L'amélioration de la sécurité routière est une priorité pour la majorité des pays dans le monde. Depuis le début de la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, des résultats significatifs ont été obtenus en ce qui concerne la diminution du nombre des accidents de la route. L'inscription de ce thème dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution 70/1) nous offre la possibilité d'examiner cette question non seulement du point de vue des pertes en vies humaines, mais aussi en tant qu'élément du développement durable dans ses trois dimensions – économique, sociale et environnementale.

C'est un grand honneur pour nous de présenter le projet de résolution A/70/L.44, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ». Ce projet de résolution s'appuie sur les résolutions pertinentes adoptées les années précédentes, rend compte des nouveaux éléments de la stratégie à long terme dans le domaine de la sécurité routière, notamment la nomination d'un Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, l'adoption de la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière lors de la seconde Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, et prend note également des étapes clés des futurs efforts destinés à remédier aux incidences négatives des accidents de la route. Je ne mentionnerai que les aspects les plus importants de ces efforts.

Premièrement, le projet de résolution appelle au développement et au renforcement des partenariats avec la participation des États et des organisations internationales, notamment les institutions du système des Nations Unies, la société civile et le secteur privé, afin d'améliorer la situation sur les routes. En tant qu'un

des mécanismes susceptibles de contribuer à la mise en commun et à la coordination des efforts, le projet de résolution A/70/L.44 prend note d'un tel mécanisme consultatif en tant que Collaboration des Nations Unies en matière de sécurité routière.

Deuxièmement, le projet de résolution vise la création d'un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière qui pourrait être un instrument supplémentaire d'aide financière, un catalyseur pour attirer les investissements nécessaires à la mise en œuvre des programmes en matière de sécurité routière.

Troisièmement, le projet de résolution invite les organisations pertinentes, notamment l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions économiques régionales, au premier chef la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, à fournir aux pays concernés une assistance pour l'amélioration du cadre juridique normatif et des normes techniques en matière de sécurité routière, ainsi que pour l'élaboration de nouveaux indicateurs ciblés des facteurs de risque majeurs dans ce domaine.

Il est également significatif qu'il soit fait mention dans le projet de résolution de la tenue prochaine de la troisième Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable, de la Conférence mondiale de l'Organisation mondiale de la Santé sur la promotion de la santé et des événements qui se sont déroulés dans le cadre de la quatrième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière.

La préoccupation dominante du Programme 2030 étant que personne ne soit laissé de côté, il était important que nous mettions l'accent sur les groupes les plus vulnérables au problème de la sécurité routière, c'est-à-dire les enfants et les personnes handicapées.

Nous notons que les négociations se sont déroulées dans un climat constructif et avec la participation de toutes les parties prenantes. Nous tenons à exprimer toute notre reconnaissance aux délégations pour leur participation active à ce processus. Je souhaiterais remercier en particulier nos collègues de la Mission permanente du Brésil auprès de l'ONU pour leur précieuse contribution. Nous appelons tous les États Membres à appuyer le projet de résolution A/70/L.44 et les invitons à s'en porter coauteurs.

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

M. Parenti (Union européenne) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres.

L'Union européenne et ses États membres se félicitent du projet de résolution A/70/L.44, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ». Nous tenons à remercier en particulier la Fédération de Russie pour son rôle moteur et les efforts qu'elle a consentis pour parvenir à ce résultat.

En 2015, 26 000 personnes sont mortes sur les routes en Europe, l'équivalent d'une ville moyenne. À l'échelle mondiale, les accidents de la route ont coûté la vie à plus de 1,2 million de personnes, soit l'équivalent de la population de la neuvième ville la plus peuplée des États-Unis. Chaque année, 50 millions de personnes sont blessées des suites d'un accident de la circulation. De façon générale, les accidents de la route sont la cause principale des décès, notamment des décès dans une tranche d'âge de 15 à 29 ans. C'est inacceptable, et cela montre que nos systèmes de transport routier dans le monde sont foncièrement dangereux et qu'une seule erreur humaine peut être catastrophique pour des personnes, des familles et des sociétés.

L'Europe a adopté une position claire vis-à-vis de ce problème de santé majeur. Sur la base de notre livre blanc sur les transports, l'Europe devrait se rapprocher de l'objectif « zéro accident mortel » d'ici à 2050, mais nous n'y parviendrons pas du jour au lendemain. Un système de cibles intermédiaires et d'indicateurs de sécurité s'impose pour orienter nos efforts dans ce sens. C'est pourquoi nous avons approuvé les objectifs du développement durable en septembre 2015 et leur cible 3.6, qui vise à diminuer de moitié, à l'échelle mondiale, d'ici à 2020, le nombre des décès et des blessures dus à des accidents de la route. Dans ce contexte, la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière, adoptée à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui s'est tenue en novembre 2015, et le projet de résolution A/70/L.44, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale », témoignent clairement des efforts faits au niveau international pour atteindre ces difficiles objectifs.

Afin de prévenir les accidents de la route et de disposer d'un système routier sûr, nous devons adopter une démarche globale associant toutes les parties prenantes. Le cadre politique de l'UE pour la sécurité routière 2011-2020, qui guide nos efforts en faveur de la sécurité routière, en est un bon exemple. Ce cadre met l'accent sur de nouvelles priorités essentielles, telles que

la diminution des accidents sur le réseau routier rural et pour les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes, enfants et personnes âgées). En outre, nous avons fait fond sur nos engagements antérieurs, notamment en durcissant les contrôles et les amendes; en encourageant les initiatives, à l'échelle nationale, destinées à lutter contre la conduite sous l'emprise de la drogue et de l'alcool; en investissant dans les infrastructures routières et en améliorant les conditions de circulation; et en renforçant la législation en matière de délivrance des permis de conduire et les critères d'aptitude à la conduite. Ces mesures ont permis de diminuer de 17%, entre 2011 et 2015, le nombre de blessés sur les routes.

Même si le taux de blessés sur les routes régionales en UE est le plus faible à l'échelle mondiale, il n'en demeure pas moins inacceptable. Nous devons continuer à mettre en commun nos meilleures pratiques et à échanger des informations aux niveaux national, régional et mondial, avec la participation active de la société civile et du secteur privé. Nous devons également renforcer nos efforts afin d'inscrire la question de la sécurité dans le cadre plus large des villes et du transport durable. Nous connaissons les principales causes de mortalité sur la route : l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et le non-usage de la ceinture de sécurité. Pour rendre les routes plus sûres, nous devons améliorer la sécurité des infrastructures routières, des véhicules et des usagers de la route. Cela exige la mise en œuvre et l'exécution de lois adéquates, mais aussi de mesures d'accompagnement telles que des initiatives de sensibilisation et d'éducation.

Les accidents de la circulation posent un problème de santé publique majeur et les défis paraissent souvent insurmontables, mais tout espoir n'est pas perdu. De nombreux pays dans le monde ont déjà démontré qu'il était possible, grâce à une démarche globale et multisectorielle, d'éviter que des personnes soient tuées ou gravement blessées dans des accidents de la circulation. Mettons à profit ces expériences. Nous ne pouvons pas nous permettre de baisser la garde en matière de sécurité routière, car des millions de vies sont en jeu.

M. Ba Omar (Oman) (*parle en arabe*) : Je fais cette déclaration au nom du Représentant permanent d'Oman, qui, malheureusement, ne peut être parmi nous aujourd'hui.

Au nom du Gouvernement du Sultanat d'Oman, je tiens à remercier le Secrétaire général de son rapport

(A/70/386), qui rend compte des efforts accomplis pour améliorer la sécurité routière mondiale. Ce rapport fournit des informations sur les mesures récentes prises par les États pour mettre en œuvre les recommandations figurant dans les résolutions de l'Assemblée générale portant sur l'amélioration de la sécurité routière. Je tiens également à saluer les efforts constructifs accomplis par la communauté internationale dans ce domaine.

Oman a été le premier pays à lancer une campagne sur la sécurité routière au niveau international. Oman a demandé l'inscription à l'ordre du jour de l'Organisation d'un point consacré à cette question, dans l'intérêt des générations futures. Après que l'Assemblée générale ait inscrit pour la première fois à son ordre du jour la question de la sécurité routière, l'Assemblée a adopté, le 23 mai 2003, la résolution 57/309, présentée par un Sultanat d'Oman convaincu de l'importance de la sécurité routière à l'échelle mondiale. Mettant en avant le caractère tragique des accidents de la route dus à un manque de prévention en matière de sécurité routière, l'Assemblée générale a adopté par la suite plusieurs résolutions portant sur la sécurité routière. Des réunions ont été organisées au niveau ministériel afin d'appeler l'attention sur les décès dus aux accidents de la route et la nécessité de renforcer la sécurité sur les routes et de fournir une assistance technique en matière de sécurité aux niveaux régional et international.

La sécurité routière est devenue une question prépondérante à l'ordre du jour de l'ONU et d'autres organisations internationales, c'est pourquoi la communauté internationale attache une grande importance à ce que toutes les parties concernées coopèrent pour réduire l'insécurité sur les routes. Environ 1 million de personnes meurent chaque année, et près de 50 millions sont gravement blessées, des suites d'accidents de la circulation partout dans le monde, ce qui soumet à une forte pression la communauté internationale.

Le Sultanat d'Oman consent d'importants efforts pour améliorer la sécurité routière. Ainsi, le Sultanat a promulgué un décret établissant un comité national sur la sécurité routière, chargé de définir une stratégie globale unique pour réduire le nombre d'accidents de la circulation, gérer leur incidence négative et traiter les problèmes connexes. Cette stratégie nous permettra de nous conformer aux normes internationales en matière de construction de routes sûres. S'agissant de nos efforts de sensibilisation, nous améliorons chaque semaine la publication des statistiques en la matière.

Nous collaborons également avec les médias et publions chaque année plus de 100 lettres de sensibilisation, qui sont distribuées dans les régions lointaines du Sultanat, en ciblant les universités, les étudiants et l'ensemble de la collectivité. Nous réalisons des documentaires afin de sensibiliser l'opinion publique à l'importance de la sécurité routière. Certains de ces films ont été récompensés dans le monde entier. Afin de sensibiliser davantage les jeunes générations à la sécurité routière, nous avons créé une école de la circulation pour les enfants représentant le modèle réduit d'une véritable ville, afin que les enfants puissent se familiariser aux règles et aux lois en matière de sécurité routière. Nous formons également les forces de sécurité et les différents usagers de la route à la sécurité routière. En outre, au début du mois d'avril, la Société de gaz naturel liquéfié d'Oman a lancé un projet, intitulé « Un cadeau pour la nation », qui vise à diminuer les accidents de la circulation grâce à la mise en place d'un institut pour la sécurité routière dans la province de Sur.

Les efforts consentis par mon Gouvernement et notre secteur privé et une meilleure prise de conscience au sein de notre société ont permis à Oman d'obtenir des résultats positifs en ce qui concerne la diminution des accidents sur nos routes. Les statistiques indiquent une diminution du nombre de décès sur nos routes de 50 %, et de 30 % des blessés, depuis 2012, alors que le nombre de véhicules enregistrés sur nos routes a augmenté de 25 %.

J'aimerais pour terminer renouveler notre reconnaissance, à vous, Monsieur le Président, et au Secrétaire général. Nous assurons l'Assemblée générale de notre engagement à améliorer les efforts internationaux destinés à garantir une sécurité renforcée sur les routes et à coopérer à cet objectif commun.

M. De Aguiar Patriota (Brésil) (*parle en anglais*) : Je remercie la Fédération de Russie d'avoir présenté le projet de résolution sur la sécurité routière et facilité les négociations de ces dernières semaines. Je tiens également à remercier le Sultanat d'Oman et l'Envoyé spécial du Secrétaire général, M. Jean Todt, pour le rôle moteur qu'ils ont joué. Enfin, je salue le rapport présenté par le Secrétaire général.

En novembre dernier, le Brésil a eu l'honneur d'accueillir la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. Cette Conférence, parrainée par l'Organisation mondiale de la Santé, avec le soutien de nombreux autres acteurs, notamment la Commission économique pour l'Europe et d'autres

commissions régionales des Nations Unies, a accueilli, à Brasilia, 2 200 participants d'une façon vraiment participative. Le document final issu de la Conférence, la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière, a été rédigé dans le cadre d'un processus de négociation inclusif et devrait être entériné aujourd'hui par l'Assemblée générale. Ce faisant, l'ONU se conformera dans ses directives et ses mesures en matière de sécurité routière au modèle porteur de transformation qu'offre le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution 70/1).

La sécurité routière constitue un des aspects du développement, de l'égalité et de la durabilité et reflète la manière dont nous communiquons avec la sphère publique au sein de notre espace commun et partagé. Elle est directement liée à l'Objectif 3 de développement durable, qui vise à permettre à tous de vivre en bonne santé et à promouvoir le bien-être de tous à tout âge, mais aussi à l'Objectif 11, où il nous est rappelé qu'il faut faire en sorte que les villes soient ouvertes à tous, sûres, résilientes et durables. Les politiques de transport public durables doivent être au cœur de nos priorités en matière de sécurité routière. La plupart des victimes se trouvent dans les pays en développement; plus de la moitié d'entre elles ne sont pas des automobilistes. Il s'agit de piétons, de cyclistes, de motocyclistes et, plus largement, d'un certain nombre de personnes qui utilisent des moyens de transport peu sûrs. Les populations vulnérables telles que les femmes, les enfants et les personnes handicapées devraient faire l'objet d'une attention particulière à cet égard.

J'aimerais souligner l'importance du mandat qui sera confié par l'Assemblée générale à l'Organisation mondiale de la Santé afin qu'elle coopère, avec les États Membres, à la réalisation d'objectifs mondiaux volontaires destinés à remédier aux principaux facteurs de risque, tels que la conduite en état d'ivresse, l'excès de vitesse, le défaut de port du casque pour les motocyclistes, la non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, ainsi que les mécanismes de prestation de services. Cette tâche est indispensable pour atteindre les cibles ambitieuses établies dans les objectifs de développement durable pour la sécurité routière. La coopération internationale, notamment le renforcement des capacités et le transfert de technologie sont essentiels à cet égard. Le Brésil suivra de près les discussions coordonnées engagées par le Secrétaire général sur la création d'un fonds pour la sécurité routière.

Le projet de résolution A/70/L.44 permettra d'envoyer un message politique fort qui, nous l'espérons, trouvera un écho lors de l'Assemblée mondiale de la Santé, en mai prochain, à Genève, et de la troisième Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable, qui se tiendra en Octobre prochain, à Quito. Ces deux processus fourniront des mandats et susciteront le sentiment d'urgence nécessaire pour atteindre les objectifs ambitieux de la Décennie d'action pour la sécurité routière et du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

M^{me} Power (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Je tiens également à remercier l'Ambassadeur Churkin, qui s'est personnellement investi dans l'examen de cette question, ainsi que la Fédération de Russie, dont l'engagement ferme et constant a permis de mettre en lumière ce grave problème, et j'invite instamment toutes les nations à contribuer à son règlement. Les États-Unis sont fiers de s'être portés coauteurs d'un projet aussi important que le projet de résolution A/70/L.44. Nous exhortons tous les États Membres non seulement à l'adopter, mais aussi à traduire leurs engagements dans les faits au travers d'initiatives concrètes en matière de politique publique.

Les accidents de la route tuent environ 1,2 million de personnes chaque année. Réfléchissons un instant à ce chiffre : environ 1 200 000 personnes sont tuées chaque année. C'est plus que le nombre total de citoyens de 40 États Membres de l'ONU – année après année – pour des raisons à la fois prévisibles et évitables.

Ces pertes en vies humaines ne sont pas réparties de manière homogène dans le monde. Les nations à revenu faible et intermédiaire sont les plus durement touchées. Alors qu'elles comptabilisent à peine plus de la totalité des véhicules dans le monde, 90 % des accidents mortels se produisent dans ces nations. C'est la raison pour laquelle les Objectifs de développement durable consacrent une cible spécifique à la sécurité routière mondiale parmi les objectifs relatifs à la santé.

Ce qui est plus choquant encore, c'est le nombre disproportionné d'accidents mortels. Les décès de la circulation sont de loin la première cause de décès chez les jeunes de 15 à 29 ans à travers le monde. L'Assemblée générale débat régulièrement des graves menaces pour la vie humaine; cette question en fait clairement partie. Et son coût ne se mesure pas seulement en termes de pertes humaines, mais aussi à ses répercussions sur le développement. L'Organisation mondiale de la Santé

(OMS) chiffre à 3 % du produit intérieur brut mondial les décès et blessures dus aux accidents de la route.

À mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, nous pouvons faire état de certaines avancées. Le nombre de décès annuels est resté quasiment stable depuis 2007, alors que la population mondiale continue de croître d'environ 1,1 % par an, ce qui correspond à une augmentation d'environ 80 millions de personnes par an. Depuis 2010, 79 pays ont connu une baisse du nombre d'accidents mortels sur la route. Mais, parallèlement, 68 autres nations ont connu une hausse de ces accidents. Personne ne peut se satisfaire de ce progrès. Nous devons faire davantage.

Que pouvons-nous faire de plus? Nombre de décès peuvent être évités grâce à une amélioration de la législation, de la conception des routes, de la gestion du trafic, des équipements de sécurité, des réponses d'urgence et du comportement humain. Le simple fait d'attacher sa ceinture diminue les blessures graves et mortelles de 40 % à 65 %. Les conducteurs, en particulier ceux qui conduisent en état d'ivresse, sous l'emprise de la drogue, en état de somnolence ou qui sont distraits, constituent l'élément central de ce problème. La menace découlant de l'inattention est particulièrement aiguë, car nous ne prenons pas réellement conscience dans nos pays des dangers de la conduite, quand on envoie des textos, que l'on téléphone ou que l'on n'est pas pleinement attentif à la route.

Ayons bien à l'esprit que chaque fois qu'un conducteur quitte la route des yeux pour envoyer un texto, cinq secondes se sont écoulées. Si ce conducteur conduit à une vitesse de 55 miles par heure – soit à environ 89 km/h – en regardant son téléphone, il aura quasiment parcouru en aveugle la longueur d'un terrain de football durant ces cinq secondes. Si nous imaginons ce que cela représente de fermer les yeux pendant cinq secondes tout en conduisant, nous prendrons conscience à quel point il est dangereux d'envoyer un texto en conduisant.

Une étude de 2014 a montré qu'à tout moment pendant la journée aux États-Unis, plus de 587 000 conducteurs utilisent leur téléphone portable en conduisant. Les résultats sont évidemment épouvantables. Cette même année, 3 179 personnes dans ce pays ont trouvé la mort, et 431 000 ont été blessées, dans des collisions impliquant des conducteurs distraits. Au moins un accident mortel sur 10 dans ce pays – et presque un accident avec blessés sur cinq – est dû à un conducteur distrait.

Nos gouvernements et nos sociétés commencent mesurer la gravité de la menace. Selon l’OMS, 139 pays ont voté des lois interdisant l’usage du téléphone portable au volant. Ici, aux États-Unis, nous avons organisé deux sommets nationaux sur la conduite distraite, interdit l’usage des textos et du téléphone portable pour les conducteurs commerciaux, encouragé les États à adopter des lois strictes et lancé de multiples campagnes de sensibilisation aux dangers et au coût humain découlant de la conduite distraite. Nous avons désigné ce mois d’avril « Mois de sensibilisation à la conduite distraite », et nous avons lancé une nouvelle campagne de sensibilisation auprès du public et des opérations de répression pour faire respecter la loi. Mais, face au nombre des décès et aux tragédies qu’ils engendrent, nous pouvons et devons faire davantage.

Nous avons retenu la leçon suivante : ceux qui sont les plus déterminés à convaincre le public des dangers liés à la conduite distraite sont souvent les victimes de ce fléau. J’aimerais terminer mon intervention en contant à l’Assemblée la brève histoire de l’une de ces personnes.

En 2008, Jacy Good rentrait chez elle à Lancaster, en Pennsylvanie, avec ses parents, après une cérémonie de remise de diplômes à son université, quand leur véhicule a été heurté de plein fouet par un semi-remorque. Les parents de Jacy ont été tués, et elle a été gravement blessée. Les médecins ne lui laissaient que 10 % de chances de survivre à la première nuit. L’accident a été causé par un conducteur distrait qui parlait au téléphone.

Mais Jacy a défié le destin et survécu, et alors que cet accident l’a laissée partiellement paralysée et avec des défaillances cognitives mineures, il a fait également d’elle une avocate convaincante pour sensibiliser le public aux dangers de la conduite distraite et à la nécessité de faire des réformes pour remédier à ce fléau mortel. Depuis 2011, lorsqu’elle et son mari, Steve, ont créé une organisation dédiée à cette question, *HangUpAndDrive.com*, Jacy est intervenue dans près de 600 manifestations organisées dans 32 États.

Envoyer des textos en conduisant est un comportement meurtrier à l’échelle mondiale, qui touche de façon disproportionnée notre jeunesse. Nous devons prendre ce problème à bras le corps. Si nous y parvenons, si nous y apportons l’énergie, l’innovation et l’engagement dont Jacy Good a fait preuve, nous pourrions sauver des millions de vies.

Lord Robertson (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : C’est un grand honneur pour moi que de représenter à nouveau le Royaume-Uni à l’Assemblée générale au cours de cette séance consacrée à la sécurité routière mondiale. Je voudrais remercier le Gouvernement du Royaume-Uni de me donner, alors que je suis un membre de l’opposition, l’occasion de prendre la parole aujourd’hui en son nom.

En septembre dernier, ici même, les Gouvernements du monde entier ont adopté les Objectifs de développement durable. Pour la première fois, des objectifs mondiaux ont inclus un objectif sur la sécurité routière, un objectif clair et sans ambiguïté, destiné à diminuer de moitié les accidents de la route d’ici à 2020. Au Brésil, en novembre dernier, beaucoup d’entre nous ont participé à la conférence de haut niveau sur la sécurité routière afin de définir un programme pour la mise en œuvre de cet objectif mondial et adopter la Déclaration de Brasilia. Plus de 70 ministres et 2000 représentants ont participé à la Conférence. Prenant la parole à la cérémonie de clôture, j’ai qualifié la Déclaration de manifeste pour le changement, et c’est un grand plaisir que de constater que les changements proposés à Brasilia ont été repris dans le projet de résolution que nous adopterons officiellement, ici, aujourd’hui.

Le projet de résolution prie instamment tous les gouvernements de jouer un rôle de premier plan et de coopérer et appelle les bailleurs de fonds à appuyer un nouveau fonds mondial. Il pose un défi moral clair à tous les fabricants mondiaux de voitures afin qu’ils respectent les normes de sécurité fondamentales, irréfutables et minimales établies par les Nations Unies d’ici à 2020. Il souligne le lourd tribut payé par les enfants et les adolescents et appelle les pays à s’acquitter des obligations que leur impose la Convention relative aux droits de l’enfant, créée pour protéger nos jeunes. Il souligne la nécessité de gérer les autoroutes et les rues des villes de façon qu’elles soient sûres pour tous, établit un lien entre la mobilité sûre et la protection de l’environnement et démontre pourquoi la sécurité routière doit être au cœur du nouveau programme urbain qui sera adopté à la fin de cette année à l’occasion de la troisième Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable.

Ce projet de résolution peut nous permettre de réaliser un changement. Mais nous n’y parviendrons que si nous décidons ensemble de traduire les mots qu’il renferme en actes concrets dans nos rues. Et nous

devons agir immédiatement. En effet, comme le Premier Ministre, David Cameron, l'a déclaré :

« Toutes les six secondes, une personne est tuée ou gravement blessée sur les routes du monde. Remédier à cela en urgence doit être une priorité pour la communauté internationale. »

Le Royaume-Uni répond aux objectifs de développement durable. En décembre dernier, le Gouvernement a publié une nouvelle déclaration politique sur la sécurité routière, qui repose sur une approche pour un système sûr et expose la façon dont il remplira l'engagement contenu dans son programme électoral de réduire le nombre de décès sur la route chaque année. La déclaration politique du Royaume-Uni se réfère au Plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 en tant que cadre organisationnel. Elle contient un plan précis pour diminuer le nombre des victimes, grâce à des mesures pour protéger les usagers de la route vulnérables, réprimer les excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse et encourager l'utilisation de voitures plus sûres. Afin d'améliorer la sécurité des infrastructures, l'organisation des autoroutes anglaises vise désormais l'objectif zéro, en veillant à ce que d'ici à 2020, 90 % des trajets sur ses réseaux stratégiques s'effectuent sur des routes ayant une évaluation de sécurité de trois étoiles ou plus. Afin de soutenir les efforts mondiaux, le Département du développement international du Royaume-Uni finance le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, afin de pouvoir apporter une réponse locale au carnage routier considérable que connaissent les pays à faible revenu.

Je suis très fier que la Fédération internationale de la Fondation de l'automobile, organisation de charité indépendante que je préside, soit en première ligne de la campagne destinée à recueillir des fonds afin de lutter contre l'épidémie de morts et de blessés sur les routes. Notre Fondation a permis de créer et de financer deux autres organisations de charité au Royaume-Uni, le Programme international d'évaluation des routes et le Global New Car Assessment Programme, qui coopèrent aujourd'hui avec des dizaines de pays dans le monde afin d'améliorer les infrastructures et la sécurité des automobiles. Nous soutenons fermement les efforts de haut niveau déployés par l'Envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière, M. Jean Todt, que nous venons d'entendre, pour assurer le financement sans précédent de la sécurité routière. Et nous nous

réjouissons de travailler avec l'UNICEF et d'autres partenaires nationaux et mondiaux sur une nouvelle initiative pour la santé des enfants, l'objectif étant que chaque enfant puisse se rendre à l'école en toute sécurité.

Nous faisons cela parce que si nous voulons atteindre les Objectifs de développement durable, nous devons être ambitieux, et nous devons réussir. Nous devons réussir pour Lavna, cette jeune fille de 14 ans, tuée par un camion sur le chemin de son école, à Londres, le jour même où nous étions réunis à Brasilia. Nous devons réussir pour Sammy, heurté et tué à l'âge de 13 ans sur le chemin de son école, ici, à New York. Et nous devons réussir pour Maria, une jeune fille de 11 ans du Brésil, qui a été primée pour un essai à l'occasion d'une compétition scolaire sur la sécurité routière. Dans cet essai, Maria dit ce qui suit :

« Vous devez aimer la vie, votre vie et celle des autres. Je crois que si tous les conducteurs pensaient ainsi, de nombreux enfants auraient encore leurs parents et de nombreux parents auraient encore leurs enfants. »

Dix mois seulement après avoir écrit ces mots, Maria et son père ont été tués après qu'une voiture eut heurté leur motocyclette.

Nous pouvons donc décider ici aujourd'hui que ces pertes en jeunes vies humaines signifient quelque chose. Nous pouvons décider ici aujourd'hui que nous en avons fini avec les excuses et les atermoiements et que nous allons appliquer les solutions dont nous connaissons l'efficacité et éviter d'autres morts inutiles. Nous disposons désormais de nouveaux objectifs en faveur du développement durable, parmi lesquels celui particulièrement ambitieux de diminuer de moitié les victimes sur les routes dans les cinq prochaines années. Tant de vies sont en jeu. Nous ne pouvons nous permettre d'échouer. C'est pourquoi nous devons adopter le projet de résolution présenté aujourd'hui et œuvrer ainsi ensemble à la mise en œuvre du changement dont le monde a désespérément besoin.

M. Belin (Suède) (*parle en anglais*) : La Suède s'associe à la déclaration prononcée précédemment au nom de l'Union européenne.

La Suède se félicite de l'adoption prochaine par consensus par l'Assemblée générale du projet de résolution A/70/L.44, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale », et nous voudrions remercier la Fédération de Russie pour son rôle de premier plan et les efforts déployés dans ce sens.

Les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique mondial qui exige une attention mondiale et dont le projet de résolution présenté aujourd'hui en est l'expression. Il y a 50 ans, le nombre de tués sur les routes en Suède s'élevait à 17 pour 100 000 habitants; depuis lors, ce chiffre est tombé à moins de trois pour 100 000. Cette tendance est l'une des raisons pour lesquelles un pays comme la Suède a adopté la Vision Zéro et peut sérieusement envisager la possibilité de mettre en place un système sûr pour tous les usagers de la route.

Avant d'en arriver là, nous avons parcouru un long et tumultueux chemin et notre savoir et nos compétences se sont accrues au fil du temps. L'expérience nous a appris une chose importante : le travail constant et efficace consacré à la sécurité routière doit être global. Nous devons étudier chacun des aspects du système, à savoir les infrastructures routières, l'environnement urbain, les limitations de vitesse et la conception des véhicules, ainsi que les aspects relatifs à l'utilisation du système, à savoir la vitesse, la conduite en état d'ivresse, le port de la ceinture et du casque. Nous avons appris également que la sécurité routière est complexe et multisectorielle. Nous devons faire participer les différents acteurs concernés aux niveaux local, national, régional et international, tels que les gouvernements, le secteur privé, les municipalités et les organisations non gouvernementales, car ils ont tous une influence sur les différents aspects du système de transport routier.

Afin de prendre en compte chacun des aspects du système routier et que tous les acteurs concernés œuvrent à un objectif commun, nous avons besoin d'une vision à long terme sur un système sûr ainsi que de cibles et d'indicateurs à court terme pour évaluer les progrès réalisés. Sur la base de son expérience, la Suède appuie pleinement la cible 3.6 des Objectifs de développement durable, mais également la cible 11.2 et ses incidences sur la sécurité routière. Les accidents de la route constituent un aspect important de la durabilité. Les gens ont besoin de marcher, de circuler à vélo, de conduire et d'emprunter les transports publics. Cela ne doit pas être associé au risque d'être tué ou gravement blessé.

Les progrès accomplis par la Suède en matière de sécurité routière auraient été impossibles sans l'aide de la communauté internationale. Nous nous félicitons donc de l'adoption prochaine du projet de résolution A/70/L.44 et de la poursuite de la collaboration internationale dans ce domaine.

M. Roet (Israël) (parle en anglais) : J'ai failli ne pas pouvoir être présent ici aujourd'hui. Alors que je conduisais dans les terribles embouteillages de New York, presque hors de moi, je me suis rappelé ce que je venais faire ici et combien il importe d'être calme au volant.

Tout d'abord, je tiens à remercier l'Organisation mondiale de la Santé pour son rôle de premier plan dans le sauvetage de vies humaines et la Fédération de Russie qui a conduit les négociations sur le projet de résolution A/70/L.44.

Israël est attaché depuis longtemps à la promotion de la sécurité routière. C'est la raison pour laquelle nous intervenons chaque année lors de cette séance. Cette question a toujours figuré parmi nos priorités nationales.

L'année 2015 a marqué une étape décisive en matière de développement. Les États Membres ont conclu des accords historiques, notamment le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution 70/1) et le Programme d'action d'Addis-Abeba. Aujourd'hui, en 2016, nous entamons la mise en œuvre des engagements que nous avons pris à l'égard des générations futures. Quant à la sécurité routière, le Programme s'est fixé comme objectif ambitieux de diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020 et d'assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs et fiables, à un coût abordable, d'ici à 2030.

Nous sommes face à des défis immenses. Le transport routier est au cœur de nos sociétés et constitue la pierre angulaire de nos économies. Pourtant, chaque année, 1,25 million de personnes décèdent, 50 millions sont blessées des suites d'un accident de la route et beaucoup souffrent d'un handicap à long terme ou permanent. Ces accidents sont une tragédie pour les victimes et leurs familles, mais ils ont aussi de lourdes conséquences sur le plan socioéconomique. Ceci est particulièrement vrai dans les pays à faible revenu, qui comptabilisent 90 % des accidents de la route à l'échelle mondiale, alors qu'ils ne représentent que 50 % du parc automobile mondial.

Les accidents de la route privent les familles de leurs principaux soutiens ou les contraignent à faire face à de coûteux soins médicaux. Les familles plongent alors dans le cercle vicieux de la pauvreté. Selon la Banque mondiale, les accidents de la route représentent pour les gouvernements des pays en développement 1 à 5 % de

leur produit intérieur brut. Par conséquent, en sauvant des vies sur la route, nous combattons aussi la pauvreté et favorisons la prospérité.

Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière précise les domaines sur lesquels les autorités nationales doivent mettre l'accent pour améliorer la sécurité routière. Cela permettra de stabiliser et, à terme, de réduire le niveau estimé des accidents de la route à l'échelle mondiale. Des progrès ont déjà été accomplis. À cet égard, il convient de mentionner les activités croissantes des organisations régionales, telles que la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, pour améliorer la sécurité routière au sein de leurs membres.

M. Cardi (Italie), Vice-Président, assume la présidence.

Israël a constaté que des mesures en apparence simples peuvent faire la différence. Notre Gouvernement s'emploie à modifier la culture routière en Israël, grâce à des stratégies et des campagnes de marketing, notamment par des panneaux d'affichage comportant l'inscription « Pensez à votre vie! ». Une campagne précédente nous a rappelé que, sur la route, nous n'avons pas toujours à prouver que nous avons raison, mais plutôt à choisir d'agir de façon avisée. L'Agence nationale de la sécurité routière créée par Israël promeut la mise œuvre de règlements et de politiques, élabore des programmes de formation des conducteurs et travaille en étroite collaboration avec d'autres institutions gouvernementales, ainsi qu'avec les organisations non gouvernementales (ONG) s'occupant de sécurité routière.

Ces actions nous permettent de sensibiliser tous les secteurs de la société, y compris les secteurs qui, de tout temps, ont connu un taux d'accidents de la route supérieur à celui de l'ensemble de la population. L'Agence nationale de sécurité routière encourage également le développement de systèmes de transport intelligents. Grâce aux ordinateurs et aux technologies de l'information à bord des véhicules et dans les infrastructures, les systèmes de transport intelligents permettent à l'autorité des transports, aux prestataires de services et aux usagers privés de la route d'être mieux informés, de prendre des décisions plus sûres et plus intelligentes. Cela s'est traduit par une meilleure utilisation des ressources et du temps, ce qui contribue à la protection de l'environnement. Un exemple de ces technologies destinées à sauver des vies humaines nous est donné par la société israélienne

Mobileye. Cette société innovante a mis au point un système perfectionné fondé sur la vision, qui envoie un message d'alerte en cas de risque de collision. Telles sont quelques-unes des mesures prises par Israël en faveur de la sécurité routière. Nous poursuivrons cette politique et encourageons l'innovation pour améliorer la sécurité routière.

Les décès et les blessures dus aux accidents de la route sont évitables. Les efforts des gouvernements, des ONG et du secteur privé nous permettront d'atteindre les objectifs énoncés dans la Décennie d'action ainsi que les cibles relatives à la sécurité routière établies par le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Ensemble, nous pouvons améliorer la sécurité de nos routes et de nos populations. La tradition juive nous enseigne que sauver une vie revient à sauver le monde entier. Unissons-nous pour sauver le monde, une vie après l'autre.

M. Lamek (France) : Au nom de la France, je vous remercie pour la tenue de cette séance et je félicite la délégation de Russie pour avoir préparé et facilité les négociations sur le projet de résolution A/70/L.44, qui sera adopté aujourd'hui par l'Assemblée générale. Je voudrais en particulier saluer l'action de l'Envoyé spécial du Secrétaire général, M. Jean Todt, pour son engagement au service de la sécurité routière.

Nous nous associons à la déclaration prononcée au nom de l'Union Européenne et de ses États membres.

Avec plus de deux décès et 100 blessés par seconde dans le monde dus aux accidents de la route, dont une grande partie sont des enfants et des jeunes, il y a urgence à agir et à mettre en œuvre les 10 mesures élémentaires préconisées par l'Organisation mondiale de la Santé afin d'éviter la moitié des décès et accidentés des routes d'ici 2020, comme nous nous y sommes collectivement engagés, ici même, en septembre dernier (voir A/70/PV.4).

Depuis le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière, la relative stabilité de ces chiffres, dans un contexte de croissance mondiale de la population et des véhicules laissent espérer que des vies ont été sauvées, et ce notamment par l'adoption par 17 pays de plus de lois limitant les facteurs de risques d'accidents de la route, comme l'interdiction de la conduite en état d'ivresse, le port du casque. Il nous faut donc poursuivre sur cette voie.

Ne laisser personne de côté signifie, pour la France, une action déterminée pour sauver 2000 vies de plus sur

les routes. Le passé nous montre que ce résultat est à notre portée. Au cours de la dernière décennie 2001-2010, la France est passée d'un peu plus de 8000 tués en 2001 à moins de 4000 en 2010, pour arriver en 2014 au nombre de 3 384. Nous n'aurions pas atteint ce résultat si, en 2002, la volonté politique au plus haut niveau ne s'était pas manifestée. Cet engagement a porté ses fruits et il n'a pas faibli au cours des années.

Le suivi attentif des statistiques doit nous permettre d'adapter nos actions. Ainsi, face au rebond du nombre de tués de 2014 à 2015, le Gouvernement français a mis en œuvre un plan d'urgence de 26 mesures, dont la lutte contre les dangers du téléphone en conduisant, l'alcool au volant pour les conducteurs novices ou encore les excès de vitesse, par l'utilisation d'un nouveau type de radars, le radar autonome, qui est plus performant.

Ne laisser personne de côté signifie également s'attaquer à ce fléau dans les régions où les accidents de la route représentent un poids disproportionné. Les pays en développement subissent près de 90 % de la totalité des décès dans le monde, et l'Afrique doit faire face à des taux de mortalité sur ses routes près de trois fois plus élevés que ceux constatés en Europe. À ce titre, la France a résolument souhaité s'engager dès 2009, pour la mise en œuvre de ce programme mondial, comme lors de l'organisation chaque année depuis 2010 des « Journées francophones de la sécurité routière ». La France renforce également ses liens bilatéraux avec des pays comme l'Algérie, le Sénégal et le Liban, par des conventions permettant de favoriser l'échange de bonnes pratiques.

Le troisième rapport du Secrétaire général (A/70/386) depuis l'entrée dans la Décennie d'action pour la sécurité routière, illustre la multitude d'actions engagées. Je souhaite ainsi saluer l'engagement de l'ensemble des acteurs engagés dans ce combat, l'Organisation mondiale de la santé, la Commission économique pour l'Europe, l'ensemble du système des Nations Unies qui, en collaboration avec les gouvernements, les ONG et l'ensemble de la société civile font tous un travail considérable.

Tout comme à Brasilia, la France continuera à prendre sa part dans cette mobilisation, au service de tous, et en particulier des plus vulnérables, afin de ne laisser personne de côté.

Ces synergies entraîneront, j'en suis sûr, des progrès significatifs, sauvant ainsi des millions de vies sur notre planète.

M^{me} Girón (Espagne) (*parle en espagnol*) : Nous nous félicitons du projet de résolution portant sur l'amélioration de la sécurité routière (A/70/L.44), qui illustre parfaitement la coopération internationale entre l'ensemble des gouvernements, les secteurs publics et privés en vue de diminuer le nombre d'accidents de la route.

Conformément aux normes internationales et dans le cadre des initiatives publiques et privées menées au niveau national, l'Espagne a sensiblement amélioré la sécurité routière. Entre 1989 et 2014, nous avons constaté une diminution de 82 % des décès sur la route. Notre expérience nous montre qu'il est tout à fait possible d'améliorer la sécurité routière grâce à une stratégie bien définie en matière de sécurité routière et axée sur les cinq facteurs de risque en matière de sécurité routière définis au niveau international. Un certain nombre d'avancées technologiques se sont certes révélées utiles, mais c'est surtout la coopération internationale entre tous les pays, par le biais des organisations internationales aux niveaux régional et mondial, qui a été la plus importante. L'Espagne dispose d'une bonne expérience en la matière, comme en témoigne notre collaboration avec nos collègues d'Amérique latine, auxquels nous serons toujours reconnaissants pour la confiance dont ils ont fait preuve dans notre entreprise commune.

Enfin, nous voudrions remercier l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière pour son rôle de premier plan et pour l'appui qu'il a apporté aux initiatives en matière de sécurité routière menées récemment au niveau mondial. Mais par-dessus tout, s'agissant de l'avenir, nous devons améliorer la sécurité routière à l'échelle mondiale, grâce à une coopération avec tous les acteurs, tant publics que privés. Car, en définitive, nous sommes tous des citoyens.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Conformément à la résolution 49/2, du 19 octobre 1994, je vais maintenant donner la parole à l'observateur de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

M. Watson (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier le Président de me donner l'occasion de faire cette brève intervention au nom de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FICR).

Depuis 1998, année où pour la première fois dans son *Rapport sur les catastrophes dans le monde*, la FICR a

qualifié les accidents de la route d'urgence humanitaire, la FICR, en coopération avec les sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, a pris un éventail de mesures pour améliorer la sécurité routière mondiale. Nos sociétés nationales sont ainsi largement reconnues pour leurs services d'urgence et la formation qu'elles dispensent. En outre, beaucoup d'entre elles travaillent en étroite coopération avec leurs gouvernements pour élaborer des lois et des politiques en matière de sécurité reposant sur des éléments concrets, ainsi que pour mettre en œuvre sur le terrain des initiatives en matière de sécurité routière. Ces efforts sont appuyés par notre programme, le Partenariat mondial pour la sécurité routière, qui vise à établir 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 revenu faible et intermédiaire, où les besoins sont les plus criants.

Alors que nous sommes à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière, nous constatons les progrès immenses qui ont été accomplis pour remédier à cette crise d'origine humaine. À cet égard, la FICR tient à rendre hommage à tous ceux qui ont contribué à la création de la Décennie d'action et œuvré sans relâche à la réalisation de ses objectifs. Récemment, l'inscription dans les Objectifs de développement durable de cibles particulièrement ambitieuses en matière de sécurité, la nomination par le Secrétaire général d'un Envoyé spécial pour la sécurité routière et la tenue de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, au Brésil, ont donné l'élan politique indispensable pour prendre de nouvelles mesures à l'échelle mondiale. Il reste cependant beaucoup à faire, et des politiques doivent être mises en œuvre maintenant.

Selon les toutes dernières données de l'Organisation mondiale de la Santé, les accidents de la route se sont stabilisés à 1,25 million par an, mais le coût humain et économique des accidents de la route reste édifiant. Du point de vue humanitaire, le risque de décès ou de blessures sur la route demeure omniprésent dans de nombreuses communautés à travers le monde. Par exemple, il existe des villes et des villages où des véhicules roulent à 100 km/h dans des zones scolaires parce que la police de la route n'a aucune autorité et ne dispose d'aucun moyen pour y remédier. Il existe également des villes et des villages où des usagers de la route blessés ne sont pas secourus parce qu'il n'y a pas de protection juridique pour les bons samaritains dans leur pays, et où des adultes et des enfants tombés

de leurs motocyclettes souffrent de blessures à la tête mettant leur vie en danger soit parce qu'ils ne sont pas obligés de porter un casque, soit parce qu'ils ne peuvent se procurer que des casques de qualité inférieure offrant une faible protection. Des événements de ce genre se produisent quotidiennement et en ce moment même partout dans le monde. La réalité est ainsi : si vous êtes pauvre ou si vous vivez dans un pays où la motorisation se développe rapidement, il est probable que vous soyez victime un jour d'un grave traumatisme dû à un accident de la route.

Des changements s'imposent aux niveaux local, national et mondial si nous voulons atteindre nos objectifs ambitieux en matière de sécurité routière. Il est essentiel de bâtir de solides partenariats multisectoriels et multipartites. À cet égard, nous nous félicitons du projet de résolution A/70/L.44, qui établit des mesures claires pour les États Membres, les institutions des Nations Unies et les autres acteurs concernés. Nous appuyons en particulier l'appel lancé aux gouvernements afin qu'ils adoptent et mettent en œuvre des politiques plus fermes en matière de sécurité routière, qui soient pertinentes au niveau local et fondées sur la connaissance des faits. Afin d'optimiser leur efficacité, ces politiques doivent être appliquées, de façon cohérente et homogène, et être assorties des ressources nécessaires. Plus généralement, la sécurité routière doit faire l'objet d'une plus grande attention, d'une volonté politique et des ressources nécessaires.

Pour sa part, la FICR continuera d'œuvrer avec tous ses États membres et avec les organisations pertinentes à la réalisation des objectifs figurant dans le projet de résolution. La réalisation des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière non seulement bénéficiera à la société tout entière, mais aidera aussi en particulier les plus pauvres et les plus vulnérables d'entre nous, en veillant à ne laisser personne de côté.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Nous venons d'entendre le dernier orateur dans le débat sur cette question.

L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/70/L.44, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Je donne la parole au représentant du Secrétariat.

M. Botnaru (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : Je signale que, depuis la présentation du projet de résolution, outre les délégations qui

figurent dans le document, les pays suivants se sont également portés coauteurs du projet de résolution A/70/L.44 : Allemagne, Andorre, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Cameroun, Canada, Chypre, Danemark, Finlande, France, Émirats arabes unis, Espagne, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Grèce, Guyana, Hongrie, Inde, Islande, Japon, Liban, Luxembourg, Monaco, Monténégro, Maroc, Pays-Bas, Nicaragua, Pologne, Portugal, Qatar, République tchèque, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Suède, Turkménistan et Uruguay.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale décide d'adopter le projet de résolution A/70/L.44?

Le projet de résolution A/70/L.44 est adopté (résolution 70/260).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale en a ainsi terminé avec son examen du point 13 de l'ordre du jour?

Il en est ainsi décidé.

Point 23 de l'ordre du jour (*suite*)

Groupes de pays en situation particulière

Suivi de la quatrième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés

Projet de résolution (A/70/L.45)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/70/L.45, intitulé « Modalités de l'Examen approfondi de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Istanbul en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020 ».

Puis-je considérer que l'Assemblée générale souhaite adopter le projet de résolution A/70/L.45?

Le projet de résolution A/70/L.45 est adopté (résolution 70/261).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la représentante de la Thaïlande, qui souhaite expliquer sa position sur la résolution qui vient d'être adoptée. Je rappelle que les explications de vote sont limitées à 10 minutes et que les délégations doivent prendre la parole de leur place.

M^{me} Chartsuwan (Thaïlande) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de faire la présente déclaration au nom du Groupe des 77 et de la Chine. Dès l'abord, qu'il me soit permis d'adresser les remerciements du Groupe des 77 et de la Chine aux facilitateurs pour leurs orientations constructives, leurs efforts incessants et leur inébranlable patience pendant les négociations sur la très importante résolution 70/261.

Le Groupe souhaite également remercier nos délégations pour leur engagement constructif et la souplesse dont elles ont fait preuve pendant la négociation de cette résolution. Étant donné que 47 des 48 membres du Groupe des 77 figurent officiellement parmi les pays les moins avancés, nous ne saurions manquer de souligner l'importance que revêt pour le Groupe l'Examen approfondi de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Istanbul en faveur des pays les moins avancés pour la Décennie 2011-2020. Il est crucial que l'Examen à mi-parcours soit inclusif par nature, non seulement en ce qui concerne la pleine participation des États, mais aussi en ce qui concerne la participation active et constructive des acteurs concernés. Nous pourrions ainsi déterminer la voie future d'un partenariat authentique qui permette aux pays les moins avancés de quitter le groupe des pays les moins avancés. À nos yeux, l'adoption de ces modalités marque le début d'un processus visant à assurer que l'Examen à mi-parcours reflète les engagements que nous avons pris en 2015 d'obtenir des résultats positifs qui permettent aux principaux facilitateurs de parvenir à la mise en œuvre efficace de ces engagements par les pays les moins avancés.

Le Groupe des 77 et de la Chine se réjouissent par avance de coopérer de façon active, constructive et approfondie avec les co-facilitateurs, tous les membres et les États observateurs aux délibérations et négociations portant sur le projet de document final pour l'Examen à mi-parcours avant la tenue de la conférence à la fin du mois de mai.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée générale a ainsi achevé la phase actuelle de son examen du point 23 a) de l'ordre du jour.

La séance est levée à 11 h 25.