Nations Unies A/76/PV.90

Assemblée générale

Soixante-seizième session

Documents officiels

90e séance plénière
Jeudi 30 juin 2022, à 10 heures
New York

Président : M. Shahid . . . . . (Maldives)

La séance est ouverte à 10 h 5.

Réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde

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

Amélioration de la sécurité routière mondiale

Projet de résolution (**A/76/L.70**)

Le Président (*parle en anglais*) : Je déclare ouverte la réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Cette réunion se tient conformément à la résolution 75/308, du 21 juillet 2021, et a lieu au titre du point 13 de l'ordre du jour, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Déclaration du Président

Le Président (*parle en anglais*) : Je voudrais commencer par observer une minute de silence à la mémoire de toutes les personnes qui ont perdu la vie ou qui ont été grièvement blessées sur les routes du monde entier.

Les membres de l'Assemblée générale observent une minute de silence.

Le Président (*parle en anglais*) : Les statistiques sur la sécurité routière sont à la fois impressionnantes et inquiétantes. Près de 1,3 million de vies sont perdues chaque année dans des accidents de la route. Dans certains pays, les coûts des accidents de la route représentent jusqu'à 3 % de leur produit intérieur brut annuel. Et les traumatismes dus à un accident de la circulation sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes âgés de 15 à 29 ans. Cette tendance peut changer. Cette tendance doit changer. La présente réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde est précisément un pas vers cet objectif. Sous le thème « La sécurité routière à l'horizon 2030 : garantir une décennie d'action et de réalisations », nous pouvons forger la volonté politique nécessaire et agir concrètement pour contribuer à sauver des vies. Alors que nous entamons nos discussions, j'ai cinq grands messages à transmettre.

Premièrement, aucun décès sur nos routes n'est acceptable. Pendant bien trop longtemps, nous avons accepté un nombre de décès bien trop élevé. Nous laissons l'immense gamme d'avantages cruciaux découlant de systèmes de transport sûrs nous passer à côté. C'en est assez. La sécurité routière relève du droit universel à la santé, qui est un droit fondamental de chaque être humain, où qu'il se trouve et quelle que soit sa situation. La sécurité est primordiale.

Deuxièmement, le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) est essentiel pour réduire le nombre de morts et stimuler le développement. Il appelle à un basculement fondamental dans la manière dont nous abordons la mobilité. Il fait le meilleur usage de nos investissements dans des systèmes de transport sûrs et vise à réduire de moitié le nombre de décès évitables d'ici à 2030. L'approche pour un système sûr tient compte du fait que le transport

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).

Document adapté

Merci de recycler

routier est un système complexe d'éléments liés entre eux qui se renforcent les uns les autres. La sécurité doit donc être au premier plan et au centre de nos préoccupations lorsque nous déterminons comment organiser, concevoir et bâtir les systèmes de mobilité. Il est crucial que l'ensemble des partenaires et des acteurs impliqués dans la mise en place de systèmes de transport sûrs participent à l'élaboration de stratégies de sécurité routière.

Troisièmement, la présente réunion de haut niveau pourrait marquer un tournant décisif dans le traitement de la question de la sécurité routière dans le monde. Il est capital que les gouvernements approuvent le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et donnent suite à ses recommandations sans tarder, notamment en fixant des objectifs de réduction nationaux et infranationaux, en énonçant des plans d'action détaillés, en employant une approche qui mobilise l'ensemble des pouvoirs publics, en assurant un financement viable et en adoptant des politiques et pratiques soucieuses d'égalité des sexes et non discriminatoires. Surtout, la mise en œuvre du Plan mondial, qui est cruciale, doit être guidée par des pratiques reposant sur des données factuelles.

Quatrièmement, il faut impérativement un leadership porteur de transformation et une bonne gouvernance. Afin que cela fonctionne, la sécurité routière doit avoir rang de priorité politique aux plus hauts niveaux de l'État. Il est indispensable que les pouvoirs publics dirigent et facilitent la stratégie de sécurité routière du pays. Ils doivent établir et entretenir des mécanismes de coordination larges et inclusifs afin de veiller à ce que tous les ministères et les partenaires soient pleinement engagés dans la construction de systèmes de transport sûrs. Les gouvernements sont essentiels pour fournir les cadres juridiques et les financements. Par ailleurs, des investissements à long terme et durables s'imposent également en vue de tirer parti des investissements existants plus largement dans le secteur du transport.

Enfin, cinquièmement, chacun à un rôle à jouer. L'approche pour un système sûr appelle toutes les parties concernées à partager la responsabilité de la sécurité routière et à prendre part à la conception des politiques de sécurité routière. Nous devons faire participer les jeunes, qui sont touchés de manière disproportionnée par les accidents de la route. Nous devons tenir compte des questions de genre dans toutes les politiques, y compris en veillant à ce que la voix et les vues des femmes soient entendues dans la conception des politiques visant à garantir une mobilité sûre et inclusive. Nous devons tenir compte de l'opinion des groupes vulnérables, tels que les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. Des urbanistes aux ingénieurs et des milieux universitaires à la société civile, tout le monde a un rôle important à jouer. Nous devons faire en sorte que toutes les parties prenantes acceptent leurs responsabilités et que des mécanismes soient mis en place pour les appuyer. Je pense notamment à tous ceux qui ont leur part dans la conception et l'entretien de nos routes, la fabrication de nos véhicules et l'administration de nos programmes de sécurité. Le rôle du secteur privé est crucial.

La réunion de haut niveau de ce jour sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde nous offre une occasion rare d'apporter les changements nécessaires pour renforcer la volonté politique, accroître l'investissement et tirer les enseignements de l'expérience afin d'accélérer la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Alors que s'alourdit le bilan tragique des accidents sur nos routes, le temps de l'action est venu pour les gouvernements, les sociétés et les communautés. Les systèmes de mobilité sûrs portent la promesse d'un avenir plus sûr, plus sain et meilleur pour chacun et chacune, partout. Il nous faut saisir cette occasion.

Je donne maintenant la parole au Secrétaire général, S. E. M. António Guterres.

Le Secrétaire général : Qu'il me soit permis tout d'abord de remercier les membres pour leur présence aujourd'hui en faveur de la sécurité routière, un des nombreux grands défis auxquels notre monde est confronté. Je voudrais également saluer mon envoyé spécial, Jean Todt, et le remercier pour son leadership et son engagement sans relâche.

Les accidents de la route sont une épidémie silencieuse ambulante, et la réunion d'aujourd'hui est une occasion vitale d'améliorer la situation, de prendre des mesures concrètes et d'œuvrer à des changements durables. Chaque année, 1,3 million de personnes meurent sur la route, et 50 millions sont gravement blessées. Aujourd'hui, les accidents de la route représentent la première cause de mortalité au monde chez les jeunes de 5 à 29 ans. Neuf victimes sur 10 vivent dans des pays à revenu intermédiaire ou à bas revenu. Cette tragédie est d'autant plus inacceptable que beaucoup de ces morts pourraient parfaitement être évitées.

(*l'orateur poursuit en anglais*)

Plusieurs facteurs contribuent aux accidents de la route : le mauvais état des infrastructures, l'urbanisation non planifiée, des systèmes de protection sociale et de santé défaillants, la méconnaissance des règles de sécurité routière, et des inégalités persistantes, tant au sein des pays qu'entre eux. Parallèlement, des routes dangereuses sont un obstacle majeur au développement. Les accidents de la route peuvent plonger des familles entières dans la pauvreté, quand le soutien de famille perd la vie ou qu'on se retrouve ruiné parce qu'on n'a plus de revenus et qu'on doit payer des frais médicaux très lourds. Les accidents de la route font également perdre aux pays en développement entre 2 et 5 points de produit intérieur brut chaque année.

Des routes sûres favorisent le développement durable. Notre objectif est simple : réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici 2030 et promouvoir une mobilité durable fondée sur la sécurité. Je compte sur les membres pour informer et sensibiliser le public et permettre une collaboration plus inclusive et une coordination plus étroite entre les secteurs et entre les parties prenantes. Nous devons prendre d'urgence des mesures plus ambitieuses afin de réduire les plus grands facteurs de risque, à savoir : les excès de vitesse ; la conduite sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou d'un psychotrope ; le fait de ne pas attacher sa ceinture de sécurité, de ne pas porter de casque ou de ne pas utiliser les sièges enfant ; le mauvais état des routes et des véhicules ; une mauvaise sécurité des piétons ; une répression insuffisante des infractions routières.

Nous avons besoin de financer davantage des infrastructures durables et sûres et d'investir dans l'écomobilité et l'urbanisme vert, en particulier dans les pays à bas revenu ou à revenu intermédiaire. Enfin, il nous faut adopter une approche plus globale de la sécurité routière. Cela suppose de mieux intégrer la sécurité routière aux politiques nationales, dans tous les domaines : éducation, santé, transports, atténuation des changements climatiques, aménagement du territoire, gestion des catastrophes.

J'encourage tous les États Membres à adhérer aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et à se doter de plans d'action mobilisant l'ensemble de la société, en adoptant des approches résolument centrées sur la prévention. J'exhorte tous les donateurs à accroître leurs précieuses contributions financières et techniques par l'intermédiaire du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Chacun et chacune d'entre nous peut contribuer à rendre les routes plus sûres pour toutes et tous partout sur la planète. Ensemble, nous pouvons sauver des vies, favoriser le développement et faire advenir un monde plus sûr sur les routes, en ne laissant personne de côté.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie le Secrétaire général de sa déclaration.

Avant de poursuivre, et ainsi qu'annoncé dans ma lettre distribuée le 29 juin, il est proposé que la séance d'ouverture de la présente réunion comprenne également une déclaration de M. Stewart Simonson, Sous-Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé et Représentant spécial du Directeur général pour la réforme de l'Organisation des Nations Unies, au nom du Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé.

Puis-je considérer que l'Assemblée décide que la séance d'ouverture de sa réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, tenue en application de la résolution 75/308, comprendra une déclaration de M. Stewart Simonson, Sous-Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé et Représentant spécial du Directeur général pour la réforme de l'Organisation des Nations Unies, au nom du Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé ?

Il en est ainsi décidé (décision 76/570 A).

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à M. Stewart Simonson, Directeur général adjoint de l'Organisation mondiale de la Santé et Représentant spécial du Directeur général pour la réforme de l'Organisation des Nations Unies, qui va faire une déclaration au nom du Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé.

M. Simonson (Organisation mondiale de la Santé) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de faire la déclaration suivante au nom du docteur Tedros Ghebreyesus, Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé.

Les systèmes de transport que nous utilisons chaque jour facilitent l'ouverture au monde. Mais ils sont beaucoup trop dangereux, polluants et gaspilleurs. Chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent dans des accidents de la route, soit environ 3 500 vies perdues chaque jour. Les accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes. La motorisation croissante des systèmes de transport s'accompagne de risques de décès, de

blessures, d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et de dépendance aux combustibles fossiles. Les piétons et les cyclistes, qui sont souvent les membres les plus défavorisés de la société, utilisent également les voies rapides, ce qui augmente considérablement le risque d'accidents de la circulation. C'est un prix trop élevé à payer pour la mobilité.

Placer la sécurité au cœur de nos systèmes de transport est un impératif moral urgent. Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), qui a été lancé l'année dernière par le docteur Ghebreyesus, appelle à une approche globale, équilibrée et réalisable pour améliorer la sécurité des routes en plaçant la sécurité au cœur des politiques de transport, d'environnement, d'urbanisme et de développement. Le Plan promeut l'usage sûr des modes de transport tels que la marche, le vélo et les transports publics. Il appelle au contrôle de la vitesse et souligne l'importance de la conception des infrastructures routières, des normes de sécurité des véhicules et de la législation en tant qu'éléments clefs d'une approche intégrée pour un système sûr afin de prévenir les décès et les blessures.

Le secteur de la santé joue un rôle essentiel dans la prévention des décès et des handicaps de longue durée. Le Plan mondial attire l'attention sur la nécessité de renforcer les interventions après un accident, notamment les soins de traumatologie d'urgence et les services de réadaptation. Il appelle également à des réponses justes pour les victimes et leurs familles. En effet, c'est ce plan qui guidera la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière. À cet égard, une réduction de 50 % du nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici à 2030 est un objectif ambitieux mais réalisable. En fait, une réduction de seulement 7 % par an au cours de la prochaine décennie entraînera une réduction globale de plus de 50 %. Il est important que les décideurs politiques gardent toujours à l'esprit que la mobilité sans risque est fondamentalement un droit humain.

Cette réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la sécurité routière dans le monde est importante et arrive à point nommé. Il faut que les Présidents, les Premiers Ministres, les maires et les ministres dirigent ces efforts en assurant la coordination entre tous les secteurs afin de garantir la sécurité des routes. Améliorer la conception des environnements urbains et des systèmes de transport pour protéger et promouvoir la santé et le bien-être nécessite une approche multisectorielle intégrée, étayée par des cadres politiques, pour promouvoir simultanément la santé humaine et la santé environnementale.

L'Organisation mondiale de la Santé encourage la société civile, le monde universitaire et le secteur privé à apporter leur contribution pour assurer la sécurité de nos routes. Étant donné qu'il s'agit du groupe le plus touché par les accidents de la route, il faut associer véritablement les jeunes à la planification de l'avenir de leur mobilité. L'Organisation mondiale de la Santé encourage les dirigeants à s'inspirer du Plan mondial pour élaborer leurs propres politiques et programmes nationaux de sécurité. Des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables sont à notre portée. Les discussions qui se tiendront au cours des deux prochains jours contribueront à promouvoir une action à l'échelle de l'ensemble de l'administration autour d'une vision commune de l'avenir de la mobilité et de ses liens avec la santé humaine et planétaire. Cela est particulièrement important au moment où nous nous relevons et où nous reconstruisons après la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19).

Je voudrais remercier le Président de l'Assemblée générale pour le rôle de premier plan qu'il a joué pour mener à bien le processus concernant ce projet de déclaration politique qui porte sur des questions de fond, et qui est tourné vers l'avenir et orienté vers l'action (A/76/L.70), et pour avoir convoqué cette réunion de haut niveau. Je tiens également à remercier le Secrétaire général et son Envoyé spécial pour la sécurité routière, M. Jean Todt, pour leur leadership et leur vision.

Enfin, je tiens à exprimer ma gratitude à tous les membres de l'Assemblée pour leur dévouement et leur engagement en faveur de la sécurité routière. L'Organisation mondiale de la Santé, qui a été chargée par l'Assemblée générale d'assurer la coordination des efforts du système des Nations Unies en matière de sécurité routière, se réjouit de collaborer avec tous les membres afin que la sécurité routière devienne une réalité dans tous les pays du monde.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

M. Todt (*parle en anglais*) : C'est un véritable honneur d'ouvrir cette toute première réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la sécurité routière dans le monde. Le fait que nous ayons réussi à organiser cette réunion montre que la sécurité routière est

désormais reconnue comme un problème mondial urgent qui requiert nos efforts conjoints. Au cours de la première Décennie d'action pour la sécurité routière, qui a débuté en 2010, nous avons acquis une grande expérience sur la manière d'aborder cette question urgente, qui permet de sauver des vies. Mais les accidents de la route constituent toujours l'une des principales causes de décès et de traumatismes à l'échelle mondiale, car ils font plus de 1,3 million de décès et environ 50 millions de blessés par an, et les pays en développement enregistrent 90 % de ces victimes. Ce n'est qu'en conjuguant nos efforts partout que nous pourrons mettre fin à cette destruction qui s'intensifie sur nos routes.

En assistant aux tables rondes et aux manifestations qui seront organisées au cours des deux prochains jours, nous devons garder à l'esprit le thème visant à garantir une décennie d'action et de réalisations. L'action et les réalisations sont en effet nécessaires. Le monde conjugue ses efforts pour s'attaquer à la menace invisible et omniprésente que représentent les accidents de la route. L'augmentation du financement de la sécurité routière au cours des dernières années est encourageante mais ne suffit pas. Par ailleurs, nous avons désormais plus de partenaires, notamment dans le cadre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière, du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, du Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde et de bien d'autres. Toutefois, nous devons faire davantage.

Avant que je ne commence à travailler dans le domaine de la sécurité routière il y a plus de 10 ans, j'ai eu une longue carrière dans la course automobile. En matière de courses, le succès est facile à mesurer – quand quelqu'un gagne, il a fait son travail ; quand quelqu'un ne gagne pas, il n'a pas fait son travail. Malheureusement, mesurer le succès en matière de sécurité routière n'est pas aussi simple. Il n'est pas si facile de savoir quelle vie nous avons sauvée. Cela pourrait même concerner certains d'entre nous ici aujourd'hui. Ce qui est certain, c'est que nous connaissons tous quelqu'un qui a perdu la vie dans un accident de la route. Nous devons avoir la conviction que grâce à des efforts soutenus pour atteindre notre objectif, le nombre effroyable de décès et de blessures dus aux accidents de la route va diminuer.

Même si nous avons fait des progrès dans certains pays, il existe toujours un écart inacceptable entre ce qui se passe dans le monde développé et dans le monde en développement. Au cours des 45 dernières années, le parc automobile européen a augmenté de plus de trois fois, mais le nombre de victimes a diminué de cinq fois. Dans le monde en développement, cependant, tant le nombre de véhicules que le nombre de victimes sont en augmentation. L'Afrique, par exemple, qui ne compte que 2 % des véhicules dans le monde, a le taux de létalité dû aux accidents de la route le plus élevé. Certaines des solutions sont simples, comme la réduction de la vitesse et le port d'un casque ou d'une ceinture de sécurité. D'autres sont plus compliquées. Par exemple, la construction d'axes routiers très fréquentés loin des écoles réduit considérablement le nombre de décès. Mais pour qu'une telle solution soit efficace, nous devons intervenir très tôt dans la planification des villes et des routes. Cela exige la participation de tous. C'est pourquoi nous nous efforçons aujourd'hui, au cours de notre deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, qui s'achève en 2030, de conjuguer nos efforts pour réaliser les objectifs liés à la sécurité routière avec ceux qui visent à atteindre les objectifs de développement durable. De cette manière, nous pouvons également atteindre un grand nombre de nos objectifs mondiaux concernant les changements climatiques, les questions de genre, les villes, l'éducation, la santé des enfants et les droits humains.

L'histoire nous a appris que si le monde travaille ensemble de cette manière, nous pouvons réaliser ce qui semblait impossible. Il y a un siècle et demi, à peine, l'espérance de vie moyenne mondiale à la naissance était d'environ 32 ans. Aujourd'hui, grâce principalement à la médecine, elle est de 73 ans, soit plus du double. Notre objectif est de réduire de 50 % le nombre de morts sur la route. Nous avons beaucoup moins de temps pour y parvenir, mais nous disposons déjà d'une grande partie des solutions. En travaillant ensemble pour appliquer une approche systématique à tous nos modes de transport, nous pouvons atteindre cet objectif.

L'Assemblée peut compter sur mon engagement à réaliser notre objectif commun. Je souhaite aux membres des manifestations très réussies durant ces deux jours à New York.

Le Président (*parle en anglais*) : Nous venons d'entendre le dernier orateur dans le cadre de la séance d'ouverture de cette réunion de haut niveau. Je remercie le Secrétaire général d'avoir pris le temps d'être avec nous ce matin. Il va maintenant nous quitter pour honorer d'autres engagements.

L'Assemblée va maintenant examiner le projet de résolution A/76/L.70, intitulé « Déclaration politique issue de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde ».

Je donne la parole à la représentante du Secrétariat.

M^me^ Norman-Chalet (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : L'état des incidences financières suivant a été établi conformément à l'article 153 du Règlement intérieur de l'Assemblée générale. Cet état sera également distribué aux États Membres.

Aux termes du paragraphe 18 du projet de résolution A/76/L.70, l'Assemblée générale déciderait

> « de convoquer une réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, en 2026, à New York, [...] réunion dont la portée et les modalités seront arrêtées au plus tard à la quatre-vingtième session de l'Assemblée générale ».

L'adoption du projet de résolution n'aurait aucune incidence financière sur le budget-programme. Lorsqu'il aura été décidé du format, de la portée et des modalités de la réunion de haut niveau, le Secrétaire général réévaluera les incidences budgétaires correspondantes et en informera l'Assemblée, conformément à l'article 153 du Règlement intérieur. En outre, conformément à la pratique établie, la date de la réunion de haut niveau sera fixée en consultation avec le Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences.

L'état des incidences financières dont je viens de donner lecture sera publié dans le *Journal des Nations Unies* sous le lien eStatements de la présente séance.

Le Président (*parle en anglais*) : L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/76/L.70. Puis-je considérer que l'Assemblée générale décide d'adopter le projet de résolution A/76/L.70 ?

Le projet de résolution A/76/L.70 est adopté (résolution 76/294).

Le Président (*parle en anglais*) : Avant de donner la parole aux délégations qui souhaitent expliquer leur vote après le vote, je rappelle que la durée des explications de vote est limitée à 10 minutes et que les délégations doivent prendre la parole de leur place.

Je donne maintenant la parole au représentant de la Fédération de Russie.

M. Chumakov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : Je vous remercie, Monsieur le Président, des efforts que vous avez personnellement déployés pour assurer l'adoption de la Déclaration politique sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde (résolution 76/294). Nous sommes également reconnaissants à votre chef de cabinet, l'Ambassadeur Nagaraj Naidu Kakanur, et au Bureau de l'Organisation mondiale de la Santé auprès de l'ONU à New York pour leur contribution exceptionnelle à la préparation de ce document positif.

La Russie appuie la Déclaration politique et se félicite de son adoption par l'Assemblée générale. Le texte vient étayer un certain nombre de principes essentiels à la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), notamment le droit à la santé, une approche systémique et intersectorielle de la sécurité routière, avec la participation de tous les secteurs de la société, l'importance de la planification et la définition d'objectifs précis. Le document énonce des mandats importants, notamment s'agissant d'entreprendre, en 2026, un examen à mi-parcours de la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action et de renforcer le travail spécialisé de l'Organisation mondiale de la Santé.

Dans le même temps, nous regrettons que l'Assemblée n'ait pas été en mesure d'adopter le texte plus complet préparé dans le cadre de mandats définis par le Président de l'Assemblée à la suite d'un processus ouvert de six mois. Le document ne tient donc pas pleinement compte d'un certain nombre de sujets importants, notamment la sensibilisation et l'éducation, l'accent mis sur les usagers de la route vulnérables, les limitations de vitesse, le financement, les technologies de pointe, la recherche scientifique, la normalisation, le rôle des transports publics, l'aide aux victimes d'accidents de la route, les contributions du secteur privé, le partenariat avec l'ONU en matière de sécurité routière, les conséquences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), etc.

Toute personne qui le souhaite peut confirmer ces lacunes en consultant la version originale du document, soumise à la procédure d'approbation tacite le 24 mai et publiée sur le site Web de l'Organisation des Nations Unies. La responsabilité de ces lacunes incombe à un groupe de pays qui a bloqué le texte de manière absurde en se fondant sur des motifs politisés sans rapport avec le thème de la présente réunion, en violation de la pratique établie et au mépris du travail effectué par les

autres États. Résultat : la sécurité routière a été mise à mal, notamment dans les pays en développement. Nous condamnons ce comportement destructeur et insensé, qui ne passera pas inaperçu. Néanmoins, nous nous félicitons de l'adoption de la Déclaration politique, qui marque un progrès significatif en la matière.

Le Président (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le seul orateur au titre des explications de vote après le vote.

Je saisis cette occasion pour remercier une fois encore tous les États Membres pour leurs échanges constructifs et leur soutien au cours de ce processus, qui a permis de parvenir à un accord sur une déclaration politique concise et pragmatique, comme le prévoit la résolution 75/308. Je tiens également à exprimer ma reconnaissance à S. E. M. Gbolié Désiré Wulfran Ipo, Représentant permanent adjoint de la Côte d'Ivoire auprès de l'Organisation des Nations Unies, et à S. E. M. Dmitry Chumakov, Représentant permanent adjoint de la Fédération de Russie auprès de l'Organisation des Nations Unies, pour leur travail. Je remercie également mon chef de cabinet, l'Ambassadeur Nagaraj Naidu Kakanur qui, avec une grande compétence, a facilité la deuxième phase des négociations intergouvernementales et mené à bien l'élaboration d'une déclaration politique définitive.

Avant de donner la parole aux orateurs inscrits sur la liste pour la séance plénière, je rappelle aux délégations que, comme le prévoit la résolution 75/308, la durée des déclarations est limitée à trois minutes pour les délégations parlant en leur nom propre et à cinq minutes pour les délégations s'exprimant au nom d'un groupe d'États.

Je donne maintenant la parole au Vice-Premier Ministre et Ministre de la mobilité et des travaux publics du Luxembourg, à S. E. M. François Bausch,.

M. Bausch (Luxembourg) (*parle en anglais*) : Qu'il me soit permis tout d'abord de vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir convoqué cette réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, et de vos efforts qui nous ont permis ce matin d'adopter par consensus la Déclaration politique (résolution 76/294). Outre toutes les autres crises auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui, notamment les changements climatiques, la pauvreté, la faim, les crises sanitaires telles que la pandémie mondiale, et les crises géopolitiques et les guerres, il y a une crise que les gens ont tendance à oublier, celle de la sécurité routière.

Chaque jour, des gens meurent dans nos rues. Quel crime commettent-ils ? Aucun. Ils veulent simplement se rendre d'un point À à un point B. Dans certains pays, les accidents de la route sont la cause la plus fréquente de décès, en particulier chez les jeunes. C'est un désastre. Cela n'est pas acceptable. La grande majorité des décès dus aux accidents de la route dans le monde se produisent dans les pays dits à faible revenu ou à revenu intermédiaire. Nous avons connu une situation similaire en Europe au milieu des années 1970, lorsque le nombre de décès dus aux accidents de la route avait augmenté de façon spectaculaire. Les problèmes étaient sensiblement les mêmes dans tous les pays. La plupart des décès étaient dus à la conduite à grande vitesse ou à la conduite en état d'ivresse. La vitesse était la principale cause des décès dus aux accidents de la route, et l'est toujours. Malgré tous nos efforts pour construire des routes plus sûres, et malgré toutes les innovations en matière de sécurité des véhicules, la vitesse reste le problème majeur s'agissant de la sécurité routière.

Si nous pensons aux infrastructures routières aujourd'hui, nous les voyons principalement comme des infrastructures pour les voitures. Mais, en fait, les routes devraient être des couloirs multimodaux sécurisés pour chaque mode de transport, y compris pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Cela est particulièrement vrai dans les zones urbaines, où se trouvent les utilisateurs d'infrastructures les plus vulnérables. Nous devons ralentir la circulation dans ces zones. Nous devons rendre nos villes aux populations, aux piétons, aux cyclistes et à tous les autres utilisateurs de la mobilité lente.

Nous devons réorganiser l'espace public dans nos villes. Nous devons créer des villes pour les populations. Il est important de faire prendre conscience du fait que l'espace public est pour tout le monde. L'une des nouvelles tendances les plus alarmantes en matière de sécurité routière, c'est la distraction. Un téléphone portable, une tablette, un appareil de navigation – tous ces objets peuvent réduire l'attention des conducteurs. L'envoi de SMS au volant est aussi dangereux que la conduite en état d'ivresse. Si nous voulons réduire le nombre de morts sur les routes, il nous faut un plan d'action global et une volonté politique forte.

Afin d'atteindre l'objectif fixé par les Nations Unies pour les Décennies d'action pour la sécurité routière, le Luxembourg a mis en place des plans d'action concernant la sécurité routière. Les deux plans, respectivement pour les périodes 2014-2018 et 2019-2023, comprennent un total de 57 mesures spécifiques pour réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route. Elles comprennent un ensemble de mesures de prévention et d'éducation, mais aussi des mesures d'exécution. Grâce à ces programmes, nous avons réussi à réduire de près de 50 % le nombre de décès dus aux accidents de la route au cours des 10 dernières années. Le Luxembourg enregistre aujourd'hui 38 décès dus aux accidents de la route par million d'habitants par an, ce qui correspond à la moyenne européenne.

Nous avons encore beaucoup à faire et beaucoup de travail devant nous. C'est pourquoi notre principal objectif est de réaliser la « Vision zéro », c'est-à-dire zéro mort et zéro blessé. Pour y parvenir, il faudra du temps, de la persévérance politique et, bien sûr, de l'argent. C'est pourquoi, lorsque j'ai entendu parler pour la première fois du projet de création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, il était absolument clair pour moi que le Luxembourg devait en faire partie. Toutes les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité routière – de la formation et des tests à l'éducation des conducteurs et à la sensibilisation à la sécurité routière, en passant par l'application efficace de la loi et l'amélioration des infrastructures – ont un prix. Pour aider les pays à élaborer leurs propres programmes de sécurité routière et à lutter contre les catastrophes quotidiennes sur nos routes, ce nouveau Fonds est d'une importance capitale. Je tiens donc à remercier tous ceux qui ont contribué à sa mise sur pied, et j'espère qu'il permettra de sauver de nombreuses vies dans les années à venir.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports de la Malaisie, S. E. M. Wee Ka Siong.

M. Siong (Malaisie) (*parle en anglais*) : Qu'il me soit permis de parler brièvement des efforts faits par la Malaisie pour améliorer la sécurité routière.

Conformément aux engagements que nous avons pris dans le cadre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et des objectifs de développement durable à l'horizon 2030, le Gouvernement malaisien, en collaboration avec les gouvernements des États de la région, les partenaires industriels, les agences non gouvernementales et d'autres partenaires de la sécurité routière, s'efforce de faire en sorte que la sécurité routière fasse partie des normes de notre vie quotidienne et soit considérée comme une priorité absolue dans les déplacements de chacun.

En Malaisie, les décès de motocyclistes représentent plus de la moitié – pour être exact, 64 % – du total annuel des décès dus aux accidents de la route. S'attaquer aux aspects « sécurité » de l'utilisation des motocycles est donc devenu primordial pour atteindre l'objectif de réduction de 50 % du nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Le nombre élevé d'utilisateurs et le nombre presque égal de motocycles par rapport aux autres véhicules à moteur sur la route nous posent un énorme défi dans la formulation de politiques de sécurité efficaces pour les motocyclistes.

Nous accordons une grande attention aux neuf recommandations formulées par le Groupe d'experts académiques de l'Administration suédoise des transports dans son rapport de haut niveau, en particulier celles relatives aux véhicules plus sûrs et à la prolifération de technologies plus sûres dans la construction des véhicules et la conception des infrastructures. À cet égard, nous envisageons sérieusement de favoriser l'adoption des technologies de sécurité des véhicules en créant une demande pour celles-ci et en soutenant les chaînes de production. Nous avons constaté un impact très positif sur les constructeurs de véhicules grâce au programme d'évaluation des nouvelles voitures de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), qui vise à peupler les routes malaisiennes de voitures plus sûres jour après jour. Nous travaillons également à rendre obligatoire l'installation d'un système de freinage antiblocage sur tous les nouveaux modèles de motocycles, initialement pour ceux dont la cylindrée est supérieure ou égale à 150 cm3, dans les deux prochaines années.

Nous participons au Programme international d'évaluation des routes depuis 2016, et nous mettons désormais en place un programme plus ciblé sur la sécurité des motocycles dans le cadre du Programme malaisien d'évaluation des routes, l'accent étant notamment mis sur les voies réservées aux motocycles sur nos routes nouvellement construites. En outre, l'Institut malaisien de recherche sur la sécurité routière établit également des partenariats étroits avec de nombreuses organisations compétentes de la région de l'ASEAN afin de rassembler la communauté autour de l'objectif commun de rendre le transport routier plus sûr. Ces partenariats peuvent conduire à une collaboration plus large, à l'exécution de projets d'amélioration de la

sécurité routière et à des échanges de savoir-faire spécialisé, de connaissances et d'expérience en vue de rendre les routes plus sûres pour toutes les parties concernées.

Tous ces efforts ont été institutionnalisés dans le Plan malaisien de sécurité routière 2022-2030, élaboré par le Ministère des transports et soutenu par toutes les parties prenantes concernées. Le Plan a été préparé conformément aux recommandations formulées par l'ONU dans sa résolution 74/299, qui a déclaré la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière. En outre, des cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030 relatives à la sécurité routière, telles que les cibles 3.6 et 11.2, ont également été adoptées dans le Plan, avec pour principal objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Le Plan englobe 10 domaines prioritaires qui ont été identifiés comme étant les plus importants pour réduire considérablement le risque de décès et de blessures graves sur les routes malaisiennes. En particulier, deux domaines prioritaires, à savoir ceux de la conduite plus sûre des motocycles et des véhicules plus sûrs, comprendront des stratégies et des actions clefs pour améliorer la sécurité des motocyclistes et des motocycles en Malaisie.

Pour finir, nous sommes heureux de constater l'adoption aujourd'hui par l'Assemblée générale de la Déclaration politique issue de la réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde (résolution 76/294), qui réaffirme notre engagement collectif en faveur de la coopération internationale en matière de sécurité routière. Travaillons tous ensemble pour atteindre les objectifs ultimes de sécurité afin d'améliorer nos vies aux niveaux national et mondial.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports de l'Argentine, S. E. M. Alexis Guerrera.

M. Guerrera (Argentine) (*parle en espagnol*) : Je tiens à remercier le Secrétaire général António Guterres,et le Président de l'Assemblée générale, le Ministre Abdulla Shahid, d'avoir convoqué cette réunion de haut niveau qui est si importante pour préserver la sécurité et la vie de nos citoyens et citoyennes.

En Argentine, nous avons fait un travail remarquable en matière de sécurité routière. Les dernières statistiques montrent que le nombre de décès dus aux accidents de la route est toujours inférieur de 25 % aux chiffres d'avant la pandémie. Cela a été possible grâce au fait que nous avons travaillé et coopéré avec l'Organisation mondiale de la Santé, l'Organisation panaméricaine de la santé et les organisations non gouvernementales argentines sur des politiques publiques concrètes de contrôle, de sensibilisation et d'accompagnement de l'État, à travers ses organismes, par exemple, par des campagnes de communication et la prévention de la conduite en état d'ivresse au moyen de 19 opérations de contrôle simultanées dans les 24 provinces du pays.

Les statistiques actuelles montrent une réduction de moitié du nombre de cas de conduite en état d'ivresse, ce qui est un exemple de ce qui peut être réalisé lorsqu'une politique publique de sensibilisation est maintenue dans le temps. À cet égard, nous contrôlons les excès de vitesse, nous menons des opérations pour empêcher la circulation sur l'accotement stabilisé, nous travaillons en collaboration avec d'autres départements ministériels politiques pour éradiquer les courses de rue clandestines, nous encourageons le port obligatoire du casque pour les motocyclistes et nous contrôlons le port de la ceinture de sécurité dans les voitures et dans les transports publics longue distance, ainsi que les dispositifs de sécurité pour enfants, entre autres.

Nous travaillons en coordination avec les instances locales en matière d'éducation, ce qui permet d'obliger les enseignants de toutes les matières à intégrer la sécurité routière dans leurs programmes. Les enfants qui acquièrent des connaissances dès leur plus jeune âge sont capables de reproduire les bonnes pratiques et, grâce à eux, nous touchons également le reste de la famille. Afin d'éduquer également les adultes à une culture routière améliorée, moins violente et plus inclusive, nous avons intégré un module sexospécifique dans le permis de conduire national. Le processus d'obtention d'un permis comprend donc un contenu qui contribue à bannir les stéréotypes et à garantir que les femmes et les différentes couches de la population accèdent aux mêmes droits et aux mêmes possibilités en tant que usagers du réseau routier. Plus de 190 000 personnes ont suivi cette formation depuis sa mise en œuvre, et un programme est déjà en cours de déploiement dans les 23 capitales provinciales du pays afin de fournir aux femmes à faible revenu et aux femmes chefs de famille les outils nécessaires pour obtenir leur premier permis de conduire.

Le soutien en période de deuil est un besoin très important pour de nombreuses familles à la suite d'un accident de la route, et l'État peut mettre ses ressources à disposition pour contribuer à soulager leur souffrance.

Nous avons donc mis en place un réseau fédéral d'assistance aux victimes d'accidents de la route et à leurs proches via une ligne d'assistance téléphonique dédiée – le 149. Le service soutient et conseille gratuitement les personnes une fois la situation d'urgence passée, notamment en fournissant une assistance psychologique et juridique, des conseils sur les services sociaux, une assistance médicale et à la réadaptation, un relogement et un hébergement et un soutien économique, entre autres ressources. Les politiques que nous promouvons nous ont déjà permis d'éviter une moyenne de cinq décès par jour, par rapport aux chiffres des 10 dernières années, ce qui signifie que 1 825 personnes supplémentaires par an sont encore auprès de leurs proches.

Beaucoup reste à faire, et nous sommes profondément peinés par chaque victime d'accident de la route. C'est pourquoi nous continuons à travailler pour améliorer encore les normes de notre pays. En collaboration avec les autorités provinciales, nous sommes déjà en train de mettre en place un système fédéral de notation afin que les citoyens et citoyennes soient traités de manière égale devant la loi dans tout le pays et que leurs infractions ne soient pas simplement résolues par des moyens financiers. Ainsi, chaque permis commencera avec un capital de 20 points, dont le nombre sera réduit pour chaque infraction commise par les conducteurs, quel que soit l'endroit du pays où ils le font. Grâce à ce système, le traitement des infractions n'est plus un simple exercice de recouvrement des contraventions, et il permettra également au Gouvernement national de s'appuyer sur de meilleures statistiques concernant le respect des réglementations dans chacune des juridictions locales du pays.

Nous militons actuellement pour une loi sur l'alcoolémie zéro, qui est déjà en discussion au Congrès national, afin d'éliminer toute marge de tolérance quant au taux d'alcoolémie avec lequel un véhicule peut être conduit dans tout le pays. Plusieurs régions d'Argentine appliquent déjà cette loi avec succès, et les statistiques indiquent que les décès et les blessures dus aux accidents de la route ont diminué en conséquence. Les rapports montrent que l'alcool est présent dans une personne sur quatre qui meurt dans un accident de la route, et le fait que nous ayons la plus grande marge de tolérance de la région incite les conducteurs argentins à spéculer sur la quantité d'alcool qu'ils peuvent consommer, ce qui les conduit à mettre en danger leur vie et celle de leurs concitoyens.

Nous militons également pour l'adoption d'une loi qui crée des classifications d'infractions pénales pour les homicides et les blessures sur la route, avec des peines de prison allant de huit à 25 ans et une interdiction de conduire à vie pour les cas les plus graves, tels que ceux impliquant des décès lors de courses de rue clandestines. Nous voulons durcir les peines et sensibiliser les conducteurs imprudents qui mettent en danger leur vie et celle des autres.

Toutes ces actions s'inscrivent dans le cadre d'une vision claire définie par notre Président, qui aligne l'Argentine sur l'objectif mondial consistant à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Il s'agit d'un engagement que nous avons pris en tant qu'État par l'intermédiaire de notre agence nationale de sécurité routière, et que nous avons l'obligation de respecter, car cela signifie protéger la vie de nos citoyens et citoyennes.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports et des mines de la Jamaïque, S. E. M. Audley Shaw.

M. Shaw (Jamaïque) (*parle en anglais*) : La Jamaïque est heureuse de participer à la réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde en vue de s'attaquer au fléau des accidents de la route et des décès dus à ces accidents. Nous saluons les efforts sincères de cet organe.

Dans le monde, les accidents de la route causent chaque année près de 1,3 million de décès évitables et environ 50 millions de blessés, et ils sont la première cause de mortalité des enfants et des jeunes dans le monde. La Jamaïque n'est pas été épargnée par les effets destructeurs des accidents de la route, puisque nous avons observé une augmentation constante des taux de mortalité depuis 2012. Les décès ont augmenté en moyenne de 10 % entre 2012 et 2019. En 2021, 487 personnes ont été tuées sur le réseau routier de notre pays, soit une augmentation de 12 % par rapport aux 433 décès de 2020. Il est généralement admis que les pays en développement, bien qu'ils possèdent moins de véhicules que les pays développés, enregistrent une part plus importante des décès dans le monde. L'impact socioéconomique sur les pays en développement est dévastateur.

En octobre 2021, en tant qu'orateur principal lors du lancement de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), le Premier Ministre

jamaïcain, S. E. M. Andrew Holness, a annoncé l'adoption de l'approche pour un système sûr, qui reste au cœur de la deuxième Décennie d'action, envoyant ainsi un signal clair quant à l'engagement de la Jamaïque envers l'objectif des Nations Unies de réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Nous affirmons notre engagement envers la deuxième Décennie d'action afin d'établir des priorités et de formuler une politique qui servira de modèle pour l'élaboration de plans et d'objectifs nationaux et locaux.

L'Organisation des Nations Unies estime que 13 millions de décès et 500 millions de blessés au cours de la prochaine décennie entraveront le développement durable, en particulier dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire. Pour contribuer à inverser la tendance à la hausse du nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route, il faudra une coopération entre les organismes multilatéraux, les pays développés et les pays en développement et les organisations non gouvernementales, ainsi que des partenariats public-privé, surtout si nous voulons atteindre l'objectif de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route. L'action du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière est essentielle pour soutenir cet effort. Le Fonds tire parti de la coopération fiscale et technique pour financer des interventions stratégiques en matière de sécurité routière qui améliorent l'infrastructure routière, la gestion des transports, l'éducation du public et les soins après un accident.

La Jamaïque est optimiste quant aux résultats de la réunion de haut niveau sur la sécurité routière mondiale et de sa première manifestation d'annonce de contributions. Nous nous félicitons des possibilités que nous avons de nouer des partenariats en vue d'atteindre l'objectif commun de réduire le nombre de décès sur les routes dans le monde. Nous savons que nous pouvons atteindre l'objectif de zéro vie perdue à cause des accidents de la route, à condition de travailler tous ensemble.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des travaux publics et des transports du Cambodge, S. E. M. Chanthol Sun.

M. Sun (Cambodge) (*parle en anglais*) : Les accidents de la route sont l'une des principales causes de décès au Cambodge. Chaque jour, cinq personnes en moyenne sont tuées et 10 autres sont blessées sur les routes du Cambodge. Selon une étude du Programme des Nations Unies pour le développement, le Cambodge subit une perte d'environ 2,5 à 3 % de son produit intérieur brut (PIB) par an en raison des accidents de la route.

Le Gouvernement royal du Cambodge a créé le Comité national de la sécurité routière, qui est présidé par le Vice-Premier Ministre, Ministre de l'intérieur, tandis que le Ministre des travaux publics et des transports en est le Vice-Président permanent, et le Chef de la police nationale le Vice-Président. Le Vice-Président permanent est chargé d'élaborer la politique de sécurité routière, et le Chef de la police nationale est chargé de la faire appliquer. En outre, des sous-comités présidés par les gouverneurs des provinces ont été créés pour mettre en œuvre la politique de sécurité routière au niveau provincial. Le Comité national de la sécurité routière se réunit tous les mois pour examiner les statistiques des accidents de la route et établir des plans d'action pour lutter contre ces accidents. Le Gouvernement royal du Cambodge adhère aux directives et réglementations mondiales en matière de sécurité routière afin de prévenir les accidents de la route et de réduire leur nombre.

Selon le rapport annuel de notre système d'information sur les accidents de la route et leurs victimes pour la période 2010-2020, les principales causes d'accidents de la route sont l'excès de vitesse, les dépassements dangereux, le non-respect de la priorité et la conduite en état d'ivresse. Le mauvais tracé des routes et les dysfonctionnements techniques des véhicules y contribuent également. Nous avons travaillé très dur pour renforcer l'application de la loi sur la circulation routière et des mesures prescrites dans notre politique nationale de sécurité routière et la Décennie d'action 2011-2020, dont j'ai le plaisir d'annoncer qu'elle a permis de sauver près de 5 000 vies, ce qui constitue une tendance positive, même si nous sommes encore loin de notre objectif de sauver environ 7 400 vies.

À la suite de la déclaration faite à la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Stockholm, ainsi que de l'établissement du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), qui a été lancé par l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales de l'ONU le 28 octobre 2021, le Cambodge a proclamé sa propre décennie d'action pour la période 2021-2030, avec pour objectif de réduire de 50 %.les accidents de la route Nous avons récemment mis en oeuvre une nouvelle application mobile qui permet à nos agents de la circulation de retirer des points du permis de conduire en temps réel sur le lieu de

l'infraction. L'introduction de caméras pour filmer les excès de vitesse et les conduites dangereuses sur nos routes nationales a renforcé la prise de conscience que les infractions au code de la route ne seront pas tolérées.

Notre Premier Ministre a fait une déclaration pour rappeler à nos citoyens qu'« aujourd'hui et demain, nous n'aurons pas d'accidents de la route ». La réduction des accidents de la route relève de la responsabilité de toutes les parties prenantes. Les gouvernements ne peuvent pas y parvenir seuls. Les secteurs public et privé, les organisations non gouvernementales et les médias doivent travailler main dans la main avec le Gouvernement afin d'éduquer les usagers de la route sur le code de la route. À cet égard, le Comité national de la sécurité routière collabore avec diverses chambres de commerce du Cambodge afin que leurs membres sensibilisent leurs employés au code de la route. Le Comité a également adopté et adapté les meilleures pratiques d'autres pays en matière de sécurité routière.

Bien que les accidents de la route nous coûtent en moyenne 2,5 à 3 % de notre PIB, ce qui fait de la sécurité routière une préoccupation majeure de santé publique, les fonds nécessaires pour lutter contre ce problème n'ont pas été alloués de manière adéquate en raison de contraintes budgétaires. À cet égard, je prie instamment tous les partenaires de développement de contribuer au coût de la mise en œuvre effective des programmes de sécurité routière dans tous les États Membres.

Nous apprécions vraiment le thème et le concept de cette réunion, ainsi que les trois tables rondes. Notre délégation se réjouit à la perspective d'apprendre de cette réunion quels sont les différents mécanismes et le soutien technique disponibles pour réduire les accidents de la route.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la Ministre des transports et de l'aviation civile des Maldives, S. E. M^me^ Aishath Nahula.

M^me^ Nahula (Maldives) (*parle en anglais*) : Je tiens à vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir convoqué cette réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, dans le cadre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Je tiens également à féliciter les États Membres et toutes les parties prenantes d'avoir adopté une déclaration politique orientée vers l'action (résolution 76/294). Je suis confiante dans notre capacité à mobiliser la volonté politique nécessaire pour rendre nos routes plus sûres. Les Maldives se félicitent que l'on ait fixé comme objectif une réduction du nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route d'au moins 50 % d'ici à 2030. Nous jugeons très encourageant l'engagement des membres à cet égard.

La mobilité joue un rôle crucial dans tous les aspects de nos vies. Des systèmes de transport routier sûrs et efficaces sont indispensables à notre quotidien, car ils améliorent l'accès à la nourriture, à l'éducation, à l'emploi et aux services de santé. Chaque année, environ 1,3 million de personnes meurent dans des accidents de la route, et au moins 50 millions d'autres sont blessées. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, plus de 90 % des décès dus à des accidents de la route sont recensés dans des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire comme les Maldives. Ces statistiques accablantes montrent clairement que si la sécurité routière est une question de santé publique, elle a également des répercussions socioéconomiques. Les blessures dues aux accidents de la route causent des pertes économiques considérables aux personnes touchées, à leurs familles et aux pays. Elles coûtent à la plupart des pays 3 % de leur produit intérieur brut.

Les Maldives sont préoccupées par le fait que les blessures dues à des accidents de la route sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes. Cela est vrai même aux Maldives. Malheureusement, les victimes sont principalement âgées de 18 à 30 ans. En général, ces accidents sont liés à une conduite imprudente. Sur la base de ces considérations, les Maldives appuient fermement l'instauration d'une limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure dans les rues où les piétons et la circulation coexistent. Les limitations de vitesse sont indispensable pour améliorer la sécurité de nos routes, mais elles encouragent également à choisir des modes de transport durables qui pourraient permettre de réduire les émissions nocives des véhicules contribuant aux changements climatiques.

Les changements climatiques sont la grande menace de ce siècle. Ils continuent de poser d'importants dangers pour les petits États insulaires en développement tels que les Maldives. Ils représentent la plus grave menace à notre survie et à notre viabilité, notamment en raison de la perte de territoires. Nous devons faire plus pour promouvoir des communautés urbaines sûres et habitables, avec des quartiers conçus pour encourager une mobilité à émission de carbone nulle, notamment en préconisant la marche et le vélo.

La sécurité routière joue un rôle de plus en plus important s'agissant de faciliter l'accès à l'emploi et à l'éducation, de réduire la pauvreté et les inégalités, mais

aussi d'atténuer les effets des changements climatiques. Elle est directement liée à la réalisation de plusieurs objectifs de développement durable. Les Maldives appuient le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), et elles exhortent les États Membres à élaborer des plans d'action et à définir des objectifs au niveau national.

L'amélioration de la sécurité routière est une responsabilité commune. La réduction du nombre d'accidents de la route suppose que plusieurs secteurs mènent une action concertée et agissent en collaboration. Il est essentiel de faire preuve d'initiative et d'établir des structures claires de responsabilité institutionnelle. Nous devons également mobiliser le secteur privé, la société civile et le monde universitaire. Tandis que nous plaidons pour des mesures et une action en amont, il nous faut regarder en face la dure réalité. Le climat politique national ne doit pas empêcher d'adopter des politiques qui permettraient d'améliorer la sécurité des communautés. Un simple geste peut avoir des effets durables sur la vie d'une personne. Renoncer à ses habitudes irresponsables peut permettre de sauver une vie. Il est temps de nous retrousser les manches et de nous mettre au travail.

Les Maldives se tiendront résolument aux côtés des autres États Membres qui prennent la tête d'initiatives visant à rendre nos routes plus sûres et à garantir la prospérité, l'égalité des chances et la réussite économique de tous les habitants de la planète.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière du Burkina Faso, à S. E. M. Mahamoudou Zampaligre.

M. Zampaligre (Burkina Faso) : Je voudrais tout d'abord traduire ma reconnaissance et mes remerciements à l'ONU pour avoir associé le Burkina Faso à cette réunion de haut niveau. Elle nous donne l'heureuse occasion de partager nos vues sur la sécurité routière dans le monde à travers nos propres expériences, celles des autres et le rôle de l'ONU en la matière.

Permettez-moi de vous adresser mes chaleureuses salutations, Monsieur le Président, et de vous féliciter pour la distinction qui vous est faite de présider ces travaux. Puissent votre sagesse et votre grande expérience éclairer et guider nos travaux afin de nous permettre d'atteindre pleinement les objectifs que nous nous sommes fixés. Pour ma part, je tiens à vous assurer le plein appui et la franche collaboration de ma délégation durant ces travaux.

Cette réunion de haut niveau se tient dans un contexte d'incertitudes liées aux conséquences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), à la conjoncture économique internationale aiguë, ainsi qu'aux menaces croissantes à la paix et à la sécurité internationales. Ces différents défis qui se posent au monde nous interpellent tous et demandent plus de courage, plus d'efforts, plus de créativité et plus de solidarité. À côté de ces défis plus connus se propage une menace tout aussi grave qui porte atteinte à la vie humaine et freine le développement durable. Il s'agit bien sûr de l'insécurité routière.

En effet, à l'entame de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), les accidents causent encore, selon les estimations, 1,3 million de décès et plus de 50 millions de blessés graves chaque année à l'échelle mondiale. Les décès dus aux accidents de la route se produisent à 90 % dans des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire et touchent à plus de 55 % des usagers vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

Au Burkina Faso, de 2019 à 2021, le nombre d'accidents, qui était de 20 578, est passé à 25 118, soit une progression moyenne de 15,13 % l'an. Le nombre des blessés, qui était de 13 653, est passé à 15 340, et le nombre de tués de 978 à 1 272, soit une croissance respective moyenne de 5,62 % et 0,97 % l'an. Les conséquences socioéconomiques de ces accidents de la route sont immenses, en particulier le coût économique s'évaluant à 3 % du produit intérieur brut, soit l'équivalent de l'aide publique au développement. La sécurité routière est donc devenue une préoccupation majeure à la fois pour les États et pour l'Organisation des Nations Unies. À ce titre, je voudrais saluer ici les nombreux efforts consentis par le système des Nations Unies en appui aux actions des États afin de relever les défis ci-après : élever la sécurité routière au rang de priorité nationale ; encourager les gouvernements à élaborer et à mettre en œuvre des politiques en faveur de l'amélioration de la sécurité routière ; établir des normes et élaborer des orientations techniques fondées sur des preuves scientifiques ; mobiliser les acteurs du secteur privé, du milieu universitaire et de la société civile en vue d'agir efficacement en faveur de la sécurité routière ; encourager les États Membres à examiner les actions menées et les progrès réalisés en matière de sécurité routière et à en rendre compte périodiquement.

Il n'est donc point besoin d'insister sur l'urgence à relever ces défis, tant ils conditionnent en partie l'atteinte des objectifs de développement durable. En effet, un réseau routier sûr, efficace et qui répond aux besoins de tous les citoyens facilite l'accès à l'éducation, aux soins de santé, à l'alimentation dans les conditions d'équité, relie toutes les parties d'un pays, favorise l'établissement de liens économiques, sociaux et environnementaux entre zones urbaines, périurbaines et rurales.

Le Burkina Faso, pour sa part, voudrait réaffirmer sa disponibilité à poursuivre la coopération fructueuse qui a toujours existé avec le système des Nations Unies, et plus particulièrement sur l'amélioration de la sécurité routière. Je voudrais espérer que cet échange qui nous est offert nous permettra certainement de renforcer ce partenariat et d'explorer d'autres types de coopération au niveau régional et international. En tout état de cause, mon pays est ici pour s'inspirer de l'expérience d'autres pays confrontés de manière plus directe à la question et aussi pour partager ses vues sur la mise en œuvre des actions en matière de sécurité routière.

C'est donc conscient de l'impérieuse nécessité d'adresser des solutions urgentes et appropriées que le Gouvernement burkinabé a adopté, en 2009, une politique nationale de sécurité routière bâtie autour de quatre orientations stratégiques portant sur la gestion institutionnelle de la sécurité routière, la formation et la sensibilisation des usagers, l'état technique des véhicules et la sécurité des infrastructures routières. Malgré notre engagement à améliorer la sécurité routière à travers la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière, nous avons été confrontés à des difficultés de divers ordres, dont l'absence d'un mécanisme de financement pérenne de la sécurité routière, la gestion des données d'accidents de la circulation routière, l'inapplication des textes règlementaires et l'absence de contrôles et sanctions régulières en matière de sécurité routière.

Pour relever ces défis, le Burkina Faso a besoin de l'accompagnement de ses partenaires, en matière de financement des activités de la sécurité routière et de renforcement des capacités techniques de l'Office national de la sécurité routière. Du reste, le Gouvernement burkinabé entend poursuivre les actions de réformes déjà entreprises et ne ménagera aucun effort pour améliorer quotidiennement son approche de la question, et remplira ses engagements en matière de sécurité au bénéfice des populations.

Pour finir, je voudrais renouveler ma profonde gratitude et les chaleureuses félicitations de ma délégation pour la parfaite organisation de cette réunion.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des infrastructures de la Suède, S. E. M. Tomas Eneroth.

M. Eneroth (Suède) (*parle en anglais*) : Chaque année, 1,3 million de personnes sont tuées dans des accidents de la route. Les accidents de la route sont la cause la plus fréquente de décès chez les jeunes dans le monde. Cela est inacceptable. Nous devons insuffler un sentiment d'urgence à nos ambitions en matière de sécurité routière. Par le passé, la sécurité routière a été séparée des autres domaines politiques et quasiment traitée comme un processus isolé. Mais aujourd'hui, nous avons appris qu'il est possible de faire plus, si nous considérons la sécurité routière comme faisant partie d'un ensemble plus vaste, celui de la réalisation des objectifs de développement durable, et comme un moyen de bâtir une société plus sûre et plus durable pour tous.

Lorsque la Suède a eu le privilège en 2020 d'accueillir la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière à Stockholm, mon ambition était que la Déclaration de Stockholm nous donne l'occasion de montrer notre ferme détermination à renforcer la sécurité routière et à partager nos données d'expérience et, ce faisant, à oeuvrer ensemble à la réalisation des objectifs de développement durable et du Programme de développement durable à l'horizon 2030, notamment en ce qui concerne le climat et l'égalité des genres.

Dans un monde de plus en plus divisé, dans lequel les différends entre les pays sont souvent au centre de l'attention plutôt que les problèmes communs, nous avons besoin de davantage d'instances multilatérales de collaboration, pas moins. Les pays du monde entier doivent se réunir autour de nos problèmes communs, comme nous le faisons ici à New York aujourd'hui, car le caractère mondial des défis à relever en matière de sécurité routière requiert une coopération internationale. Nous devons agir maintenant. Parvenir à un consensus sur une déclaration politique dans les circonstances actuelles traduit l'engagement politique ferme de chacun d'entre nous. Je tiens tout particulièrement à vous remercier, Monsieur le Président, du leadership dont vous avez fait preuve pour rendre cela possible.

L'heure est venue de se rassembler dans le cadre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) pour faire en sorte que les décès

dus aux accidents de la route relèvent du passé. Il est temps de tenir nos promesses en créant des systèmes de transport plus sûrs, plus durables et plus accessibles pour nous-mêmes et pour les générations à venir. Depuis l'adoption de la Vision Zéro en 1997, la Suède a parcouru un long chemin. Nous avons relevé des réductions importantes du nombre de décès sur les routes, et je pense que notre succès repose sur trois approches.

Premièrement, nous construisons notre système de transport d'une manière qui tienne compte de l'erreur humaine. Dans un système de transport sûr, des erreurs peuvent être commises sans qu'il en résulte un décès ou une blessure grave. Deuxièmement, en ce qui concerne la participation des parties prenantes, nous concevons notre système de transport en étroite collaboration avec le secteur privé, le milieu universitaire et la société civile. La sécurité routière est une responsabilité commune, et plusieurs points de vue doivent être pris en compte. Troisièmement, nous adoptons la technologie et l'innovation. Nos constructeurs automobiles travaillent en étroite collaboration avec d'autres acteurs, afin de trouver des solutions innovantes pour fabriquer des véhicules plus sûrs et plus durables.

M^me^ Fatima (Bangladesh), Vice-Présidente, assume la présidence.

Je me souviens qu'il y a 20 à 30 ans, nous pensions que la transition verte ne serait pas possible. Mais aujourd'hui, nous voyons l'industrie des transports prendre la tête de la transition verte et créer de nouveaux emplois. Nous devons adopter la même attitude de changement en matière de sécurité routière. Ensemble, nous pouvons réduire de moitié les décès sur nos routes d'ici à 2030, et j'affirme mon engagement total et celui de la Suède à cette fin. Nous sauverons des vies et donnerons de l'espoir aux générations futures. Il est temps d'agir.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des travaux publics et des communications de la République dominicaine, S. E. M. Deligne Ascención Burgos.

M. Ascención Burgos (République dominicaine) (*parle en espagnol*) : Les dernières décennies ont montré que des stratégies efficaces et complètes en matière de sécurité routière peuvent réduire le nombre de personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route. La grande majorité des accidents de la route dans le monde surviennent dans des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, touchent de manière disproportionnée les plus pauvres et sont la principale cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans, ce qui signifie que le risque d'accident est plus élevé chez ceux-ci.

La République dominicaine a une population d'environ 10,5 millions d'habitants, dont 80 % vit en zone urbaine et 20 % en zone rurale, sur une superficie d'un peu plus de 48 000 kilomètres carrés, avec un produit intérieur brut d'un peu plus de 80 milliards de dollars. Cependant, l'impact des accidents de la route en République dominicaine et les décès dus à ces accidents placent le pays parmi ceux enregistrant les taux les plus élevés à l'échelle mondiale. Chaque année, environ 34,6 habitants sur 100 000 perdent la vie sur les routes de la République dominicaine, soit plus de 3 500 personnes qui meurent chaque année du fait des accidents de la route. Ce nombre est supérieur à celui des personnes décédées à cause de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) dans notre pays. C'est pourquoi le Gouvernement dominicain a fait sien l'objectif inscrit dans la résolution 74/299, celui de réduire de moitié le nombre d'accidents de la route au cours de la décennie 2021-2030. Il n'est donc point besoin d'insister sur l'urgence à relever ces défis, tant ils conditionnent en partie l'atteinte des objectifs de développement durable. En effet, un réseau routier sûr, efficace et qui répond aux besoins de tous les citoyens facilite l'accès à l'éducation, aux soins de santé, à l'alimentation dans les conditions d'équité, relie toutes les parties d'un pays, favorise l'établissement de liens économiques, sociaux et environnementaux entre zones urbaines, périurbaines et rurales. Pour y parvenir, nous avons identifié les principales causes de cette situation.

En 2021, le Programme international d'évaluation des routes, dont le classement est par étoiles, a été appliqué aux trois principaux axes routiers de la République dominicaine,. Ces trois principaux axes routiers ont reçu une et deux étoiles, ce qui indique une forte probabilité qu'un accident de la circulation s'y produise. Voilà pourquoi nous travaillons sur trois axes essentiels définis par le Gouvernement : premièrement, le cadre juridique ; deuxièmement, l'amélioration de nos infrastructures routières et de transport ; et, troisièmement, l'action en matière d'éducation.

En ce qui concerne le premier axe, qui a trait à l'aspect juridique, l'Institut national du transit de la République dominicaine a élaboré un large éventail de programmes axés sur l'inclusion, le renforcement de l'éducation à la sécurité routière dans les écoles et d'autres initiatives visant à réduire le nombre d'accidents

impliquant des motos. Les motos représentent 50 % de l'ensemble des véhicules en République dominicaine. En ce qui concerne les infrastructures routières, nous sommes en train d'élaborer un programme complet pour améliorer l'état de nos routes et créer de nouvelles infrastructures routières, notamment un certain nombre de rocades pour éviter que les véhicules lourds traversent nos centres-villes, ainsi que pour améliorer les liaisons interrégionales. Nous avons également mis en place un programme d'assistance routière très réussi, dirigé depuis le Ministère des travaux publics et des communications, qui apporte de l'assistance aux usagers dans les principaux corridors routiers de la République dominicaine.

Tous ces investissements réalisés par le Gouvernement dominicain visent à réduire, dans les délais décrits et prévus par la résolution 74/299, le nombre de décès dus aux accidents de la route. À cette fin, le Gouvernement dominicain s'efforce de respecter l'engagement de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route, et de sortir de la situation dans laquelle nous nous trouvons malheureusement.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports, des infrastructures, de l'habitat et des travaux publics du Kenya, S. E. M. James Macharia.

M. Macharia (Kenya) (*parle en anglais*) : Les traumatismes dus aux accidents de la circulation figurent parmi les principales causes de décès au Kenya. En 2021, les accidents de la route ont causé 4 579 décès sur les routes kényanes. Au cours des deux jours pendant lesquels nous tenons cette réunion de haut niveau, 25 Kényans mourront à la suite d'accidents de la route évitables, tandis que des dizaines d'autres souffriront de traumatismes qui affecteront leur vie avec des effets durables. Chaque vie compte, et j'espère qu'un jour viendra où nous n'aurons plus besoin de débattre de cette question et de l'examiner.

Le vaste réseau routier kényan a stimulé l'activité économique et transformé la vie de nombreux Kényans. Toutefois, l'augmentation du volume de la circulation a également entraîné une hausse du nombre d'accidents et d'incidents de la route. Le Gouvernement kényan est résolu à promouvoir la sécurité routière, et nous mettons en œuvre de nombreuses initiatives à cette fin. Elles sont en adéquation avec la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2021-2030), dont l'objectif est de réduire de 50 % le nombre d'accidents de la route et celui de décès et de blessures graves dus aux accidents de la route entre 2021 et 2030. L'un des piliers de l'amélioration de la sécurité routière consiste à veiller à disposer de données solides et actualisées sur les accidents et les incidents de la route. À cet égard, nous avons mis en place un système informatique solide qui récapitule les données relatives au transport routier afin d'appuyer l'élaboration d'une politique fondée sur des preuves et de faciliter un suivi et une mise en œuvre solides.

La construction, la conception et l'entretien des routes jouent un rôle important en matière de sécurité routière. Toutes les routes du Kenya font l'objet d'audits de sécurité lors de la conception, de la construction et après la construction. Les travaux d'entretien routier proposés sont également soumis à des évaluations afin de s'assurer qu'ils intègrent des éléments de sécurité routière. Ce processus implique l'identification des endroits où se produisent de nombreux accidents de la circulation et des sections dangereuses, ainsi que la mise en œuvre d'actions et de mesures correctives appropriées. Celles-ci comprennent la construction de ralentisseurs de vitesse et de passerelles piétonnes ainsi que l'installation d'équipements routiers adéquats.

L'amélioration de la sécurité routière exige une impulsion vigoureuse et une étroite collaboration. Je tiens à remercier le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière d'avoir travaillé avec le Gouvernement kényan pour améliorer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes dans les villes et villages de notre pays. Nous nous réjouissons de la perspective de voir d'autres institutions travailler avec nous pour améliorer la sécurité sur les routes du Kenya.

Pour terminer, je réaffirme l'engagement du Gouvernement kényan à travailler avec la communauté internationale pour améliorer la sécurité routière. J'espère que la présente réunion sera couronnée de succès.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la Ministre de l'intérieur du Mozambique, S. E. M^me^ Arsénia Felicidade Félix Massingue.

M^me^ Massingue (Mozambique) (*parle en portugais ; interprétation en anglais assurée par la délégation*) : C'est pour moi un grand honneur de participer, au nom du Gouvernement mozambicain, à la présente réunion de haut niveau de l'Assemblée générale, qui examine une question d'une importance particulière dans l'évaluation de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030).

La sécurité routière est une priorité urgente, car elle est étroitement liée au développement économique et au bien-être social des populations. Cependant, l'augmentation du trafic routier engendre certains problèmes auxquels les sociétés doivent actuellement faire face, notamment le décès de personnes et la destruction d'infrastructures dus aux accidents de la route, ainsi que la dégradation de l'environnement et la mise à mal des efforts menés pour promouvoir le développement durable. Nous tenons à féliciter l'ONU d'avoir déclaré des Décennies d'action pour la sécurité routière – la première de 2011 à 2020 et la seconde de 2021 à 2030 – et d'avoir fixé l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Ces mesures contribuent grandement à sensibiliser la société à l'importance d'un environnement routier sûr.

La situation en matière de sécurité routière est préoccupante au Mozambique. Rien qu'entre 2015 et 2021, le pays a enregistré environ 11 000 accidents de la route, qui ont fait de nombreux morts et blessés, la plupart parmi les enfants. À la lumière de cette situation, le Mozambique a mis en œuvre les recommandations de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Stockholm en février 2020, en adoptant les réformes structurelles suivantes.

Nous avons créé l'Institut national du transport routier, un institut public chargé de coordonner et de mettre en œuvre les initiatives et les programmes relatifs à la sécurité routière. Nous avons également mis sur pied le Comité technique et scientifique pour la sécurité routière, une entité qui consulte et conseille le Gouvernement en vue de trouver des solutions aux problèmes de sécurité routière dans le pays. Nous avons formulé et adopté une stratégie nationale de sécurité routière, qui constitue un instrument d'orientation des initiatives en matière de sécurité routière, tandis qu'un plan national de sécurité routière, inspiré de ce document, est en cours d'élaboration. Nous avons mis en œuvre un programme dénommé « utilisateur-payeur » sur les routes du Mozambique, qui génère des fonds pour l'entretien et la remise en état des infrastructures routières et en assure la viabilité. Nous avons également rendu obligatoire l'inspection périodique des véhicules, des voitures et des remorques. Et nous mettons en place des services médicaux d'urgence pour fournir des soins avant l'admission à l'hôpital, y compris le transport des accidentés .

Les résultats de ces actions nous encouragent à continuer à prendre de telles mesures. Nos partenaires de coopération se sont servis de ces résultats, notamment pour l'élaboration de normes de sécurité et de prévention routières. Enfin, je tiens à réaffirmer l'engagement du Mozambique à mettre en œuvre des décisions et des mesures favorables à la sécurité routière afin de promouvoir le développement durable. Nous tenons également à réaffirmer notre engagement et notre volonté d'échanger et de partager des données d'expérience avec d'autres États Membres sur cette question.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports et des travaux publics du Malawi, S. E. M. Jacob Hara.

M. Hara (Malawi) (*parle en anglais*) : Qu'il me soit permis d'exprimer la gratitude de ma délégation pour la convocation de la présente réunion.

Les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route constituent une crise majeure de santé publique au Malawi. Entre les années 2011 et 2020, le Malawi a enregistré 10 265 décès sur la route et 8 326 blessés graves, pour un ratio véhicule/population humaine de 1 pour 50. Par conséquent, afin de promouvoir les objectifs du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), le Malawi a pris les mesures suivantes pour sa mise en œuvre.

Premièrement, nous sommes en train d'élaborer, pour adoption d'ici à la fin de l'année, une stratégie nationale multisectorielle de sécurité routière, qui s'appuie sur la Décennie d'action mondiale. Deuxièmement, nous menons des études de base sur l'alcool au volant, l'excès de vitesse et le port de la ceinture de sécurité. Troisièmement, nous prévoyons d'adhérer, d'ici à 2024, à la Convention sur la circulation routière de 1968. Quatrièmement, le Malawi s'engage à faire en sorte que tous les véhicules importés, qu'ils soient neufs ou d'occasion, répondent à des normes de sécurité de haute qualité. Cinquièmement, nous sommes déterminés à faire en sorte que la plupart des motocyclistes utilisent des casques de protection homologués. Sixièmement, nous nous efforçons de garantir des infrastructures routières sûres à tous les niveaux, dès la phase de conception, aussi bien pour les nouvelles routes que pour celles qui existent déjà. Septièmement, nous améliorons les services d'intervention après un accident le long de nos principaux axes routiers. Et enfin, nous assurons un financement régulier des interventions en matière de sécurité routière.

Le Gouvernement malawien réaffirme donc sa détermination à atteindre les objectifs du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), et s'engage à prendre les mesures suivantes. D'abord, nous allons mettre en œuvre notre stratégie nationale de sécurité routière d'ici à 2030. Ensuite, nous élaborerons et mettrons en œuvre des objectifs nationaux consistant à réduire d'au moins 50 % le nombre de décès et de blessures graves dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Nous mettrons au point et adopterons des interventions fondées sur des observations factuelles pour remédier aux principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière. Nous mettrons en œuvre des programmes de sensibilisation et de formation à la sécurité routière reposant sur des données probantes afin d'inculquer une culture de sécurité à toutes les catégories d'usagers de la route. Enfin, nous veillerons à ce que tous les véhicules répondent aux exigences minimales en matière d'assurance afin d'apporter un soutien approprié aux accidentés de la route.

Malgré tous les problèmes auxquels nous pouvons être confrontés, nous réaffirmons notre engagement à prendre en compte les questions de sécurité routière comme partie intégrante de la Vision 2063 du Malawi. Le Malawi est d'avis que le moment est venu d'agir. Le nombre intolérable de morts et de blessés donne à la communauté mondiale l'impulsion nécessaire pour agir différemment. Nous sommes plus que jamais déterminés à atteindre les objectifs de la Décennie d'action.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la Vice-Ministre et Directrice exécutive de l'Agence nationale du trafic et de la sécurité routière du Paraguay, S. E. M^me^ Maria del Carmen González del Porro.

M^me^ González Del Porro (Paraguay) (*parle en espagnol*) : Au nom du Paraguay, nous adressons nos salutations aux autorités de l'Assemblée générale, aux représentants des États Membres, aux membres de la société civile et à tous ceux qui sont présents dans cette salle. Nous nous félicitons de cette occasion qui nous est donnée de réfléchir à la sécurité routière dans le monde.

De par mon expérience, d'abord en tant que membre fondateur de l'Association des familles, amis et victimes d'accidents de la route dans mon pays, et aussi pour avoir perdu une fille dans un accident de la route à l'âge très jeune de 16 ans, j'ai compris que nous sommes tous obligés de donner un visage humain aux statistiques compilées par nos observatoires. C'est pourquoi, aujourd'hui, en tant qu'autorité gouvernementale et avec une autorité affective suffisante, je me présente devant l'Assemblée pour demander à chacun, où qu'il soit, de faire tout son possible pour protéger la vie des jeunes sur les routes.

Par l'intermédiaire de l'Agence nationale de la circulation et de la sécurité routière récemment créée, en collaboration avec d'autres institutions, l'État paraguayen prend en main la sécurité routière par le biais de propositions d'amélioration, et il appelle les autorités compétentes à être le fer de lance des changements qui peuvent sauver des vies, en étroite collaboration avec toutes les parties concernées. À cet égard, nous coordonnons les initiatives relatives à des routes sûres, aux moyens de transport public sûrs et accessibles, à l'assurance-accident obligatoire – le Parlement national examine actuellement la création de l'assurance-accident obligatoire le – ainsi qu'à la formation et à l'éducation des usagers de la route. Nous sommes conscients du fardeau que les accidents de la route font peser sur la société, et nous considérons la sécurité routière comme une priorité urgente en matière de santé publique et de développement.

Le Paraguay se félicite de l'élaboration du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et de la Déclaration politique adoptée aujourd'hui (résolution 76/294). En outre, au Paraguay, l'élaboration du plan national de sécurité routière 2030 est dans sa phase finale, conformément au Plan mondial, et nous nous employons à en arrêter le texte final. Nous savons pouvoir compter sur la coopération des membres comme moyen efficace d'apporter des améliorations substantielles dans nos sociétés. Le Paraguay remercie donc de leur collaboration les organisations internationales qui appuient diverses initiatives dans notre pays, ainsi que les personnes et les dirigeants qui ont entrepris cette croisade pour la vie comme un étendard visible et inspirant.

Pour terminer, nous appelons à un leadership collectif en intensifiant les efforts tant de prévention des accidents de la route que de prise en charge de leurs victimes. Je réaffirme la volonté inébranlable du Gouvernement de mon pays de continuer à rechercher les moyens d'atténuer les terribles conséquences des accidents de la route à tous les niveaux, en vue de réduire le taux de mortalité des jeunes et des adolescents dans mon pays.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à la Vice-Ministre de l'administration territoriale et des infrastructures de la République d'Arménie, S. E. M^me^ Kristine Ghalechyan.

M^me^ Ghalechyan (Arménie) (*parle en anglais*) : La réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la sécurité routière mondiale qui se tient aujourd'hui est une occasion opportune de faire le point sur les progrès réalisés et les problèmes auxquels nous sommes confrontés dans la mise en œuvre de nos engagements collectifs au titre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Les accidents de la route sont devenus une pandémie silencieuse qui tue des millions de personnes dans le monde, avec des effets particulièrement dévastateurs sur la jeune génération, puisqu'ils sont devenus une cause régulière de décès chez les enfants et les jeunes. À cet égard, les statistiques sont inquiétantes en Arménie également, puisque plus de 300 personnes perdent la vie sur les routes de notre pays chaque année. Derrière chaque collision ou accident, il y a l'histoire d'une perte et d'une vie bouleversée.

Le système de sûreté de l'Arménie présente de nombreux problèmes, notamment ceux liés à l'amélioration des infrastructures ; au système de prise en charge sanitaire après les accidents ; au système de gestion des données sur les accidents ; à la législation en matière de sécurité routière et à l'application de la loi ; à la sécurité des véhicules ; à la planification et à la gouvernance efficaces s'agissant des systèmes de transport pour les usagers vulnérables de la route ; au renforcement des capacités institutionnelles ; au comportement dangereux des usagers de la route, notamment en ce qui concerne la méconnaissance des règles de sécurité routière ; à l'excès de vitesse ; et à la conduite en état d'ébriété. Ces problèmes, ainsi que l'augmentation spectaculaire du nombre d'accidents de la route, exigent une action immédiate. En réponse à la demande du public, la sécurité routière est devenue une priorité importante pour le Gouvernement arménien.

L'Arménie s'efforce actuellement d'atteindre l'objectif ultime de la « Vision zéro », tel que défini par l'ONU, à savoir zéro mort et zéro blessé grave sur les routes d'ici à 2050, ainsi que l'objectif intermédiaire de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d'ici à 2030. Ces objectifs sont au cœur de notre politique nationale de sécurité routière, qui comprend la stratégie globale et les mesures spécifiques à prendre au cours des 20 prochaines années.

En dépit de nos nombreux efforts et réalisations, notamment l'introduction de radars de contrôle de vitesse, l'assurance obligatoire, les changements réglementaires dans la construction des routes, la signalisation routière, les éléments de sécurité et l'audit de la sécurité routière, entre autres, nous avons encore un long chemin à parcourir pour rattraper les pays ayant les meilleurs résultats dans le monde en termes de réduction du nombre de décès dus aux accidents de la route. L'expérience réussie de nombreux pays performants devrait nous guider et nous inspirer en tant que décideurs politiques au niveau national. Elle doit également inciter l'ensemble de la communauté de la sécurité routière à suivre l'ambitieux programme de l'ONU et à s'atteler avec une énergie et une détermination nouvelles au travail vital de la prochaine décennie en matière de sécurité routière.

Nous devons encore mettre en œuvre et améliorer les systèmes de sécurité au niveau national afin de garantir des véhicules sûrs, des infrastructures sûres, une utilisation sûre des routes et de meilleurs soins après un accident, qui sont tous des facteurs importants et établis de longue date dans l'approche pour un système sûr. Les mesures prises pour améliorer la sécurité routière en Arménie souffrent encore de nombreuses lacunes qui nuisent à la mise en œuvre interconnectée des cinq piliers du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Pour que l'approche pour un système sûr fonctionne, notre expérience nous montre que tous les acteurs doivent jouer leur rôle de manière coordonnée. Les autorités publiques responsables des objectifs de sécurité routière à l'échelle nationale et locale, notamment en ce qui concerne les transports et les infrastructures, l'environnement, l'éducation, la police, la santé publique, la justice et le tourisme, doivent collaborer étroitement à tous les niveaux. En outre, une mise en œuvre efficace requiert la participation active et effective de toutes les parties prenantes, y compris les organisations non gouvernementales, les écoles, les chercheurs et bien d'autres.

Afin de relever les défis actuels, l'Arménie a lancé de nombreuses réformes qui prévoient la mise en place d'un système de gestion de la sécurité routière et d'un cadre institutionnel moderne, qui intégreront et coordonneront les activités relatives aux cinq piliers de la sécurité routière et qui, nous l'espérons, aboutiront à la création d'un cadre de relations publiques et à l'amélioration de la sécurité routière. Nos orientations politiques fixent des cibles et des objectifs stratégiques en matière d'éducation et de sensibilisation, qui sont appuyés par des régimes de conformité et d'application solides et durables, car ils ont un rôle important à jouer pour que les usagers de la route soient capables et désireux d'utiliser les routes et les véhicules en toute

sécurité. L'objectif premier de cet effort est de réduire le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route, ce qui sera réalisé grâce à une action et un financement efficaces, à la mobilisation d'une adhésion politique et sociale, à l'innovation, au rapport coût-efficacité et à une action menée dans les domaines d'intervention pertinents.

En cohérence avec les cinq piliers de la stratégie de sécurité routière des Nations Unies, les objectifs de notre stratégie nationale porteront sur les aspects suivants : mise en place d'un nouveau système de gestion de la sécurité routière avec des outils et des réglementations efficaces ; promotion du déploiement et de l'emploi de dispositifs de sécurité des véhicules utilisant des technologies modernes ; garantie d'une meilleure capacité de réponse aux urgences post-accidents ; amélioration de la sécurité intrinsèque et de la qualité de protection de nos réseaux routiers, notamment pour les usagers les plus vulnérables ; et élaboration de programmes complets pour améliorer le comportement et les connaissances des usagers de la route.

Grâce à un projet national intitulé « Reframing road safety in Armenia : Connecting data, people, and policies for safer roads » (Recadrer la sécurité routière en Arménie : connecter les données, les personnes et les politiques pour des routes plus sûres), le Gouvernement arménien, en collaboration avec le Programme des Nations Unies pour le développement en Arménie et l'UNICEF, propose des solutions innovantes pour relever certains des défis les plus urgents en matière de sécurité routière dans notre pays. Le projet est financé par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et se consacrera essentiellement à la mise en place de politiques de sécurité routière reposant sur des observations factuelles et des expériences en Arménie en utilisant des statistiques et la science comportementale. Plus important encore, le projet permettra d'élaborer un outil analytique afin d'identifier les points noirs du réseau routier arménien et d'aider à mieux comprendre à tout moment les causes des accidents de la route.

Une attention accrue est accordée aux aspects sexospécifiques de la sécurité routière. L'Arménie est fermement résolue à progresser dans ce domaine de la manière la plus efficace possible. À cet égard, une intervention axée sur les comportements et tenant compte des questions de genre est actuellement en cours de planification en coopération avec l'UNICEF, qui tire profit de ses connaissances et de son expérience approfondies dans le domaine de la formation des familles à la sécurité routière, un accent particulier étant mis sur la sécurité des enfants. L'intervention ciblera une région où le taux d'accidents est élevé et sera mise en œuvre par l'UNICEF à travers son réseau de centres d'éducation parentale, sous le couvert de la mobilisation sociale et de l'éducation communautaire, afin de contribuer à réduire le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route parmi les enfants.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Secrétaire général du Ministère de l'intérieur de la République de Moldova, S. E. M. Serghei Diaconu.

M. Diaconu (République de Moldova) (*parle en anglais*) : J'ai le grand honneur de représenter le Gouvernement de la République de Moldova à la présente séance plénière de l'Assemblée générale. Je tiens à remercier l'ONU pour avoir guidé les préparatifs et l'organisation de la présente réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde.

Au cours de la première Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), la République de Moldova a fait preuve d'une volonté sans faille d'atteindre ses objectifs. En République de Moldova, le nombre de décès sur les routes a été réduit de 46 % et celui de blessés de 39 %, alors que la motorisation connaît une croissance rapide dans le pays. Avant 2013, le Moldova présentait les indicateurs de sécurité routière les plus alarmants d'Europe. En moyenne, plus de 100 morts et 855 blessés graves étaient enregistrés pour 100 000 véhicules à moteur. Ces chiffres ont considérablement changé après l'adoption d'une approche pour un système sûr et grâce à l'application stricte de règles de circulation sûres. Alors qu'en 2012, environ 16 % des accidents de la route étaient mortels, même avec beaucoup plus de véhicules par habitant, le taux de mortalité est tombé à environ 9 % en 2021, le taux le plus bas depuis 10 ans.

Le soutien de la République de Moldova à la sécurité routière ne faiblit pas dans le cadre de la nouvelle Décennie d'action. Nous ferons tout notre possible pour atteindre les nouveaux objectifs mondiaux de réduction du nombre de décès et de blessés sur les routes, comme convenu par les États Membres de l'ONU. Nous harmonisons notre cadre national existant avec les valeurs et les principes consacrés par le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), notamment en y intégrant des mesures de coordination stratégique et de suivi institutionnel pour atteindre ses objectifs ambitieux. Nous avons entamé des discussions avec la Commission économique des Nations Unies

pour l'Europe en vue de procéder à une évaluation de la réalisation des objectifs en matière de sécurité routière en République de Moldova. Cela permettra d'élargir la portée de nos interventions et de créer beaucoup plus de possibilités pour nous aider à atteindre nos objectifs communs.

Il m'est agréable d'annoncer qu'il y a tout juste deux semaines, le Gouvernement moldove a approuvé une nouvelle série d'amendements législatifs. Aux termes de ces amendements, les sanctions imposées aux conducteurs qui enfreignent systématiquement le code de la route ont été fortement renforcées. Nous espérons réduire les accidents de la circulation et faire en sorte que les conducteurs deviennent davantage autodisciplinés, améliorant ainsi la sécurité de tous les usagers de la route. Toutefois, nous sommes conscients que ces mesures ne seront pas suffisantes si nous voulons atteindre nos objectifs à long terme. La République de Moldova enregistre encore un grand nombre de morts et de blessés sur les routes, et il apprécierait une aide de la part de ses partenaires internationaux afin d'apporter toutes les améliorations nécessaires.

La République de Moldova est aujourd'hui confronté à une crise supplémentaire, avec des problèmes de taille ayant des répercussions sur la sécurité routière. Depuis le début de la guerre en Ukraine, plus de 500 000 réfugiés, que nous avons chaleureusement accueillis, sont entrés sur le territoire de la République de Moldova. Notre pays accueille plus de réfugiés par nombre d'habitants que tout autre pays européen. La crise des réfugiés a mis à rude épreuve toutes nos ressources, notamment celles liées à la gestion de la sécurité routière. Nos routes ne sont pas adaptées au volume de trafic engendré par l'afflux de réfugiés. Nos services de police et d'aide aux familles sont sollicités au-delà de leurs capacités pour assurer la sécurité des femmes et des enfants vulnérables déplacés. La République de Moldova mettra tout en oeuvre pour s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité routière. Dans le même temps, nous comptons sur l'aide internationale pour faire face efficacement aux multiples conséquences de la crise des réfugiés.

Nous pouvons tous contribuer à réduire considérablement le nombre de décès et la gravité des blessures qui surviennent sur nos routes. Le nouveau Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière invite chaque gouvernement à adopter une approche plus large. Nous devons penser différemment l'utilisation des terres et le transport multimodal, en rendant nos routes plus adaptées aux piétons et aux enfants et nos villes plus axées sur l'être humain. En mettant l'accent sur les personnes plutôt que sur les voitures, nous pourrons atteindre de nombreux objectifs importants en matière de développement durable, en particulier réduire les émissions et rendre notre société plus inclusive, plus accessible et plus sûre pour tous.

Je souligne qu'il importe d'impliquer toutes les parties prenantes dans la réalisation de la sécurité routière. La République de Moldova a énormément bénéficié des activités d'organisations internationales et non gouvernementales, telles que l'Organisation mondiale de la Santé, la FIA Foundation, la Banque mondiale, la Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport et la Fire Aid, qui ont toutes travaillé avec nous pendant de nombreuses années pour nous aider à améliorer nos performances en matière de sécurité routière.

Si un pays en développement a pu obtenir des résultats tangibles, alors tout le monde peut y parvenir. Nous exhortons les gouvernements à adopter au plus vite des plans de sécurité routière complets et réalistes. Ils doivent cesser de se plaindre du manque de ressources et de financement et commencer à investir dans la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier des jeunes. Des infrastructures routières plus sûres, une meilleure éducation à la sécurité et une application intelligente de la loi peuvent sauver des vies, et un futur ingénieur, plombier, enseignant, infirmier ou policier protégé d'un accident de la route peut garantir une société plus heureuse, une économie plus forte et un développement plus dynamique du pays concerné. Nous espérons que la mise en œuvre régulière des engagements pris dans le cadre du Plan mondial permettra de faire des progrès tangibles et de régler les problèmes actuels et à venir.

Pour terminer, je tiens à réaffirmer l'engagement de la République de Moldova à atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière, avec le précieux soutien de ses partenaires de développement.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Vice-Ministre des transports d'El Salvador, S. E. M. Saúl Antonio Castelar Contreras.

M. Castelar Contreras (El Salvador) (*parle en espagnol*) : Au nom du Gouvernement salvadorien, je remercie le Président de l'Assemblée générale d'avoir organisé la présente réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, qui est une

question d'une importance capitale, en particulier si l'on tient compte du fait que, selon des informations publiées aujourd'hui par l'Organisation mondiale de la Santé, il y aura huit décès sur les routes pendant le temps qu'il me faut pour faire cette déclaration, dont 90 % surviennent dans des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire.

El Salvador réafirme son engagement à accélérer la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière afin d'atteindre l'objectif de réduction de moitié du nombre de décès et de blessures graves dus aux accidents de la route d'ici à 2030, et d'assurer l'accès de tous et de toutes à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, conformément au Programme de développement durable à l'horizon 2030. Nous réaffirmons également la nécessité de réaliser la « Vision zéro », c'est-à-dire réduire à zéro le nombre de décès et de blessures graves dus aux accidents de la route d'ici à 2050.

À cet égard, il m'est agréable de souligner qu'en trois années de gestion du pouvoir par notre gouvernement, les accidents de la route ont été réduits de plus de 14 % grâce aux contributions de notre plan national de sécurité routière et de notre observatoire national de sécurité routière, ce dernier ayant une structure particulière dans la région et étant devenu un élément clef dans la conception et la révision de nos politiques publiques en matière de sécurité routière et qui cherche à faire de ce problème une question nationale.

Je tiens également à souligner certaines mesures qui ont contribué aux résultats obtenus dans notre pays, comme l'augmentation du nombre de contrôles routiers, l'ouverture d'un dialogue permanent sur la prévention des accidents de la route et le respect de la signalisation routière, l'introduction d'amendes plus élevées pour les infractions à la loi et la promotion continue d'une culture routière fondée sur le respect. Grâce à ces mesures, par exemple, les 20 et 21 juin, nous avons enregistré zéro décès dû à des accidents de la route dans tout le pays, un résultat qui, nous l'espérons, deviendra la norme, étant donné qu'en moyenne, l'on compte quatre décès sur les routes chaque jour dans notre pays.

El Salvador reconnaît qu'il importe d'aborder de manière globale ce problème de santé publique, mais aussi de développement social et économique. À cet égard, je tiens à souligner qu'au cours des trois dernières années, nous avons fourni près de 7 millions de dollars d'aide aux familles des personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route, et nous avons élaboré un programme de réadaptation complet pour aider à atténuer les effets sur ces accidentés. Nous appuyons également l'initiative « Streets for Life », qui a été lancée durant la sixième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière en 2021, au moyen de notre initiative « zones 30 » dans la partie métropolitaine de San Salvador. En conséquence, notre première « zone 30 » a été établie l'année dernière, et d'autres seront mises en place dans les zones où se trouvent des centres médicaux et des écoles afin d'imposer une limite de vitesse de 30 kilomètres par heure et de protéger ainsi les usagers de la route les plus vulnérables.

El Salvador élabore également un plan pour moderniser ses transports publics et fournir à la population un service décent qui résolve les problèmes relatifs à la circulation, à la pollution et à l'inefficacité, conformément aux objectifs de développement durable. Nous sommes également très fiers d'être les hôtes du cinquième Forum international de la sécurité routière des enfants en 2024, et nous invitons chaleureusement tout le monde à participer à cet événement important.

Pour terminer, El Salvador appelle à un renforcement de la coopération internationale en matière de sécurité routière, à un soutien accru au transfert de technologies et de données, à la création des capacités et à la promotion des bonnes pratiques, entre autres, afin de contribuer à la réalisation des objectifs de la Décennie d'action à l'horizon 2030 et de l'initiative « Vision zéro » à l'horizon 2050. Nous pouvons atteindre ces objectifs dans le monde entier si nous travaillons main dans la main à cette fin.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Sous-Secrétaire du Ministère de l'intérieur de Bahreïn, S. E. M. Shaikh Nasser bin Abdulrahman Al Khalifa.

M. Al Khalifa (Bahreïn) (*parle en arabe*) : C'est un grand plaisir pour moi d'être ici dans la salle de l'Assemblée aujourd'hui pour participer à la présente réunion de haut niveau sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Je tiens à souligner la volonté du Royaume de Bahreïn d'intensifier sa coopération avec d'autres pays du monde et dans le cadre de l'ONU pour promouvoir la sécurité routière.

Le Royaume de Bahreïn souhaite vivement appuyer tous les efforts entrepris pour améliorer la sécurité routière, renforcer les systèmes de circulation routière et sensibiliser les usagers de la route au respect des règles et des réglementations en vigueur. La sensibilisation et la culture routière constituent une

base essentielle du développement durable, car entre autres choses, elles permettent de protéger les capacités économiques des personnes, qui peuvent être compromises par les accidents de la route. C'est pourquoi le Royaume de Bahreïn, par l'intermédiaire de ses autorités compétentes, s'est employé à élaborer des plans et des programmes stratégiques pour sensibiliser le public et promouvoir la culture routière tout au long de l'année, et ce depuis le début de la circulation routière à Bahreïn en 1914, après l'arrivée du premier véhicule à moteur dans le pays. Nous tirons également profit de toutes les instances pour diffuser et promouvoir cette culture parmi les différentes catégories d'usagers de la route, ce qui a grandement contribué à améliorer la sécurité routière.

Les plans et stratégies du Royaume de Bahreïn en matière de sensibilisation et de diffusion de la culture routière ont une incidence positive sur la réalisation des objectifs de développement durable qui ont été adoptés par les États du monde entier. À cet égard, il convient de souligner que l'Organisation mondiale de la Santé et le Programme des Nations Unies pour le développement estiment que les accidents de la route deviendront la septième cause de décès d'ici à 2030 si des mesures durables ne sont pas prises, notamment en réduisant de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2030. Cette stratégie globale a permis de réduire de 60 % le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route entre 2008 et 2021. Le Royaume de Bahreïn continue de mettre en œuvre cette stratégie afin d'améliorer la sécurité routière et de jeter les bases d'une société qui est consciente de ses responsabilités en matière d'utilisation de la route.

Pour terminer, nous exprimons le vœu que la présente réunion soit couronnée de succès et permette d'atteindre les buts et objectifs escomptés.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Vice-Ministre de l'intérieur de la Thaïlande, S. E. M. Nadhapit Snidvongs.

M. Snidvongs (Thaïlande) (*parle en anglais*) : La Thaïlande tient tout d'abord à remercier le Président de l'Assemblée générale d'avoir organisé cette première réunion de haut niveau des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde et joué un rôle moteur qui a permis l'adoption, aujourd'hui, de la déclaration politique (résolution 76/294).

La sécurité routière dans le monde peut largement contribuer au développement durable et à la réalisation des objectifs de développement durable. La cible 3.6 associée aux objectifs de développement durable vise à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, tandis que la cible 11.2 vise à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.

L'amélioration de la sécurité routière est l'une des priorités nationales de la Thaïlande, qui s'est fixé pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés de la route d'ici à 2030, conformément aux objectifs mondiaux définis dans le cadre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière. Pour ce faire, nos politiques de sécurité routière intègrent une approche pour un système sûr et les objectifs de développement durable comme cadres de mise en œuvre. Le Gouvernement travaille aussi en étroite collaboration avec le secteur privé et la société civile pour atteindre cet objectif commun. Entre 2020 et aujourd'hui, le nombre de décès causés par des accidents de la route en Thaïlande est passé de 27,2 à 22,8 pour 100 000 habitants. Plus de 5 000 vies ont été sauvées en l'espace de deux ans.

La Thaïlande lancera bientôt son cinquième plan directeur national pour la sécurité routière pour la période 2022-2027, dont l'objectif principal est de ramener le nombre de vies perdues dans des accidents de la route à 12 décès pour 100 000 habitants d'ici à 2027. Ce plan directeur reprendra les éléments fondamentaux de l'approche pour un système sûr, tout en mettant l'accent sur des questions clefs telles que la réduction des accidents de moto, le contrôle des limitations de vitesse, la mise en œuvre de politiques au moyen de mécanismes locaux assortis d'un suivi efficace, le renforcement des capacités d'application de la loi, l'application stricte des normes de sécurité des véhicules et des transports et l'amélioration des interventions après un accident. Il accorde en outre de l'importance à la collecte et à l'analyse des données, ainsi qu'à l'utilisation de la technologie et à l'innovation, afin de prévenir et de réduire les accidents de la route.

La Thaïlande est également convaincue que les communautés locales doivent être le moteur de la sécurité routière, car nos statistiques montrent que plus de 60 % des accidents de la route et des décès pendant les longs week-ends fériés se produisent sur les routes locales, et non sur les autoroutes. Nous devons par conséquent travailler à partir de l'échelon local. Le Gouvernement a créé des centres d'opérations de sécurité routière au niveau administratif local. Il s'agit d'un mécanisme de collaboration avec les organismes publics, le secteur privé et les organisations partenaires.

Aux côtés d'autres pays et partenaires, la Thaïlande s'engage à œuvrer à la réalisation des objectifs mondiaux en matière de sécurité routière d'ici à 2030, ce qui sera essentiel pour atteindre tous les autres objectifs de développement durable, notamment ceux qui concernent l'élimination de la pauvreté, la santé, les villes durables et, à terme, la promotion de la sécurité humaine.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Secrétaire d'État aux affaires intérieures de l'Angola, S. E. M. José Bamoquina Zau.

M. Bamoquina Zau (Angola) : Qu'il me soit permis tout d'abord, au nom du Gouvernement angolais et de la délégation qui m'accompagne, de remercier le Président de l'Assemblée générale pour l'organisation de cette importante réunion de haut niveau, qui nous permettra d'échanger nos modestes progrès et expériences nationales en matière de sécurité routière mondiale.

Comme nous le savons, et référence y est faite dans la note de cadrage, d'après les statistiques internationales, les accidents de la route causeraient chaque année des millions de morts et de blessés dans le monde entier, ôtant ainsi de nombreuses vies d'enfants, de femmes et de jeunes, des données sinistres et macabres qui pourraient bel et bien être évitées ou mieux réduites de moitié. Malheureusement, dans beaucoup de nos pays, le système de transport routier reste l'un des cadres les plus dangereux que les gens utilisent dans leur vie quotidienne.

Le Gouvernement angolais et son président adhèrent à cette cause et déclarent qu'ils ont tout fait pour créer les conditions nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire national, contribuant ainsi à la réduction des taux de mortalité causés par les accidents de la route. En effet, nous avons créé en 2013 le Conseil national pour les transports en commun, un organe consultatif du titulaire du pouvoir exécutif, dont les actions se fondent sur la Stratégie nationale de prévention des accidents de la route 2019 à 2022. Nous sommes entrés dans la dernière phase de cet important cadre politique de sécurité routière, malgré le fait qu'il y a eu un certain nombre de contraintes découlant du ralentissement économique et financier, aggravé par la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), lesquelles ont eu un impact négatif sur la mise en œuvre de tant d'autres projets. Malgré cela, il a été possible d'accomplir les objectifs suivants.

Nous avons approuvé plusieurs documents complémentaires au code de la route, dont le Plan routier national, un instrument important qui permet d'identifier l'ensemble du réseau routier. Nous avons construit des infrastructures équipées de technologies avancées pour l'amélioration des mécanismes d'évaluation des candidats aux tests d'aptitude à la conduite, et lancé la mise en œuvre progressive des centres de contrôle technique obligatoire des véhicules. Nous avons également formé et recyclé le personnel de la police de la circulation en matière de sécurité et de prévention routière. En ce qui concerne la prévention et la gestion des accidents ainsi que la criminalité routière, l'établissement des Centres intégrés de sécurité publique au niveau de la capitale et dans certaines villes de provinces du pays est venu renforcer les mécanismes existants de contrôle routier, avec la mise en place de systèmes de vidéosurveillance.

En conclusion, le Gouvernement angolais réaffirme son engagement à améliorer et renforcer de plus en plus la sécurité routière et un système de transport public sûr sur toute l'extension territoriale, en vue d'atteindre la cible 11.2 sur le renforcement de la sécurité routière du Programme de développement durable à l'horizon 2030 proposé par l'ONU, ainsi que l'objectif 10 de l'Agenda 2063 de l'Union africaine en matière d'infrastructures de classe internationale sur tout le continent à l'horizon 2063.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Directeur général de la circulation de l'Espagne, M. Pere Navarro Olivella.

M. Navarro Olivella (Espagne) (*parle en espagnol*) : En tant que représentant de l'Espagne, je salue l'initiative de l'Assemblée générale visant à promouvoir la sécurité routière.

L'Espagne a adopté une stratégie nationale de sécurité routière à l'horizon 2030, conformément à l'objectif fixé par l'ONU de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes d'ici à la fin de la décennie. Nous souhaitons également souligner que nous avons une Commission de la sécurité routière au sein de l'Assemblée nationale, qui nous a permis d'aligner tous les partis politiques sur la stratégie et de faire de la sécurité routière une politique d'État. Nous disposons également d'un observatoire national de la sécurité routière, qui recueille des données et élabore des indicateurs, car sans données, il ne peut pas y avoir de politique de sécurité routière. Nous ne pouvons pas améliorer ce que nous ne pouvons pas mesurer. Il est donc essentiel de pouvoir évaluer et suivre l'application des mesures une fois qu'elles sont adoptées.

Notre stratégie repose sur le principe selon lequel nous ne sommes pas disposés à faire des compromis en matière de circulation routière au détriment de la vie humaine. La sécurité routière doit primer sur toute autre considération lorsqu'il s'agit de la gestion de la circulation. La stratégie crée un lien entre la sécurité routière et la mobilité durable. Nous savons que si la mobilité fonctionne, nous pouvons assurer la sécurité routière, mais si la mobilité ne fonctionne pas, la sécurité routière ne peut pas être garantie. Afin de garantir une mobilité sûre, nous privilégions le train pour les trajets de moyenne et longue distance, et accordons la priorité aux transports publics pour les déplacements en ville.

La stratégie stipule que l'application du code de la route est le moyen le plus efficace de réduire les accidents de la route et leurs conséquences tragiques. La police de la circulation routière, l'utilisation de nouvelles technologies de surveillance et de contrôle, et la gestion des sanctions sont les éléments de base de notre politique de sécurité routière. La stratégie se concentre également sur la vitesse comme facteur de risque. Nous avons approuvé une limitation de la vitesse à 30 kilomètres par heure sur toutes les routes à voie unique dans nos villes, car c'est la seule vitesse qui garantit une coexistence sûre entre les différents modes et formes de déplacement en ville.

La stratégie donne la priorité à la protection des usagers de la route vulnérables, étant donné que, depuis 2019, 53 % des victimes d'accidents de la route, soit plus de la moitié, sont des piétons, des cyclistes ou des motocyclistes. Pour les piétons, nous donnons la priorité aux mesures d'apaisement de la circulation en limitant la vitesse à 30 kilomètres par heure en ville. Pour les cyclistes, nous donnons la priorité à la construction de voies cyclables séparées. Et pour les motocyclistes, nous donnons la priorité aux cours de sécurité routière et à l'utilisation de gilets de sécurité équipés d'airbags sur les routes. La stratégie s'engage fermement en faveur de la promotion des véhicules connectés, capables de communiquer avec les infrastructures routières et les autres véhicules de manière à éviter tout risque d'accident mortel, même en cas d'erreur humaine.

En ce qui concerne l'éducation routière, la stratégie vise à faire en sorte que les jeunes qui quittent le système éducatif soient formés aux valeurs de la sécurité routière et, surtout, aux mesures à prendre pour rester en sécurité en tant que piétons et cyclistes. La stratégie place les victimes au centre de notre politique de sécurité routière, ce qui leur donne une voix et une visibilité, amplifie leurs témoignages et garantit qu'elles reçoivent un accompagnement après un accident. En Espagne, nous avons un procureur spécialisé dans les infractions à la sécurité routière qui protège et défend les victimes dans les affaires pénales.

Enfin, nous pensons que les pays qui ont obtenu des résultats concrets ont une obligation éthique et morale de partager leurs connaissances et leur expérience avec d'autres pays. C'est ce que nous faisons en Espagne, notamment en coopérant avec nos amis d'Amérique latine et du Maghreb. Nous savons où nous sommes, nous savons où nous voulons aller, et nous savons comment y arriver. C'est pourquoi nous restons convaincus que nous pouvons atteindre les objectifs fixés par l'ONU pour la décennie en cours.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Directeur du Département des organisations internationales au Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie, M. Pyotr Ilyichev.

M. Ilyichev (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La Russie se félicite de l'organisation de cette toute première réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Nous nous félicitons de l'appui unanime dont a bénéficié l'initiative proposée par notre pays d'organiser cette réunion. Nous espérons qu'elle donnera un nouvel élan à la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et qu'elle permettra de renforcer le niveau de coopération internationale.

La prévention des accidents de la route est à nos yeux un facteur essentiel à l'atteinte des objectifs de développement durable et il fait partie intégrante du Programme de développement durable à l'horizon 2030. La réduction du nombre de décès et d'accidents sur nos routes doit incontestablement rester notre priorité. Une approche intersectorielle systématique, où les personnes constituent le maillon central de la sécurité routière, est primordiale si nous voulons trouver une solution efficace au problème. Ces principes sous-tendent le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), auquel nous apportons notre soutien. La Déclaration politique que nous avons adoptée aujourd'hui (résolution 76/294) établit des directives claires pour la mise en œuvre du Plan mondial.

L'Organisation mondiale de la Santé, en partenariat avec les commissions régionales des Nations Unies, de même que l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, doit jouer un rôle de premier

plan dans l'aide à apporter aux pays. Afin de prévenir les accidents de la route, nous devons établir une réglementation complète, moderniser le réseau routier et améliorer les infrastructures, introduire des systèmes de transport intelligents et développer une culture de la sécurité et du respect des règles de circulation. Le succès de ces mesures dépend d'un financement durable à tous les niveaux. Le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière est un mécanisme unique en son genre permettant d'apporter un soutien financier à des projets spécifiques, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Avec une contribution s'élevant à 4 millions de dollars depuis 2018, la Russie est le plus grand donateur du Fonds.

Notre pays a été un des premiers à préconiser l'inscription de cette question à l'ordre du jour des Nations Unies. Nous avons également accueilli la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière à Moscou en 2009. À nos yeux, cette question est une priorité, au niveau tant international que national. Notre travail se fonde sur la stratégie de sécurité routière mise en place en Russie pour la période 2018-2024, ainsi que sur un projet fédéral spécifique assorti d'indicateurs cibles. Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents de la route dans notre pays a diminué de plus d'un tiers, et le nombre de décès qui en résultent a été divisé par deux. Le message vidéo enregistré par le Premier Vice-Ministre des affaires intérieures de la Fédération de Russie, le colonel-général de police Alexander Gorovoy, à l'occasion de la réunion d'aujourd'hui, détaille le travail effectué dans ce domaine par notre pays. Ce message est disponible sur le site Web de la Mission permanente de la Fédération de Russie auprès de l'Organisation des Nations Unies.

Pour finir, je tiens à souligner une fois de plus que la réduction du nombre de blessés et de morts sur les routes est l'un des premiers soucis de notre pays. Nous espérons que, lors de l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre de la Décennie d'action en 2026, l'Assemblée générale pourra faire le constat de progrès dans ce domaine, sans aucune politisation, ce qui, malheureusement, n'a pas été le cas lors de la préparation de la réunion d'aujourd'hui. Pour sa part, la Russie continuera à travailler de manière constructive, en préparant notamment un projet de résolution qu'elle soumettra à l'Assemblée générale. Nous sommes prêts à coopérer avec celles et ceux qui le souhaitent, et nous invitons tous les pays à faire de même.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au commissaire en chef, Vice-Directeur du Département de la circulation de la Direction générale de police du Ministère de l'intérieur de la République de Türkiye, M. Zeki Bal.

M. Bal (Türkiye) (*parle en anglais*) : La circulation automobile, qui est à bien des égards au centre de nos vies, est malheureusement désignée par plusieurs organisations internationales comme un problème de santé publique mondial. On estime que les accidents de la circulation causent en moyenne 1,3 million de décès évitables et fait en moyenne 50 millions de blessés par an. Entre 2011 et 2020, l'objectif de réduire de moitié le nombre de victimes de la route a été adopté dans mon pays comme politique gouvernementale, sous la direction de notre président, M. Recep Tayyip Erdoğan. Une promesse forte a ainsi été faite aux citoyens de notre nation et du monde. C'est pour cette même raison que nous avons mis en œuvre, par décret du Premier Ministre, la stratégie et le plan d'action pour la sécurité routière (2011-2020). De nombreuses études multidimensionnelles et axées sur les résultats ont été menées en 2017 dans le cadre de la politique de mise en œuvre de la sécurité routière du Ministère de l'intérieur.

Au cours de la première Décennie d'action pour la sécurité routière, bien que le nombre de véhicules ait augmenté d'environ 60 %, le nombre de conducteurs de 45 % et la population de 13 %, les pertes en vies humaines dues aux accidents de la circulation ont été réduites de 56 %, passant de 13,4 à 5,8 pour 100 000 personnes. En concrétisant ainsi son objectif de réduire de moitié le nombre de décès causés par les accidents de la circulation entre 2011 et 2020, la République de Türkiye a donc engrangé un succès très important. Conformément à la résolution 74/299, et en accord avec les principes de l'approche pour un système sûr et de la stratégie « Vision zéro », qui placent la personne humaine au centre de l'écosystème de la circulation, nous avons publié en 2021, par décret présidentiel, une stratégie de sécurité routière (2021-2030) et un plan d'action pour la sécurité routière (2021-2023) en vue d'encore réduire de moitié le nombre de décès sur la route d'ici à 2030 et d'atteindre zéro décès sur la route d'ici à 2050.

À cette fin, une structure solide a été mise en place par décret présidentiel. Afin d'assurer la coordination interministérielle et réaliser les études de manière multisectorielle, multidisciplinaire et multipartite, nous avons créé le Conseil de coordination de la stratégie de sécurité routière, sous la présidence du Ministre

de l'intérieur. Nous avons par ailleurs mis sur pied un Conseil exécutif et de suivi de la stratégie de sécurité routière, sous la présidence du Vice-Ministre, afin d'assurer le suivi des activités et des études. Affiliés à ce conseil, nous avons formé des groupes d'experts, avec la participation d'experts d'organisations intéressées, sur les domaines prioritaires suivants : gestion de la sécurité routière, infrastructures routières et environnement, véhicules, éducation et formation, application de la législation routière, et intervention en cas d'accident.

Comme l'a souligné notre Ministre de l'intérieur, M. Süleyman Soylu, dans son message vidéo adressé à l'Assemblée générale le 3 décembre 2021, sur la base de nos réalisations dans le domaine de la sécurité routière, et après avoir rappelé nos succès précédents, nous sommes convaincus que nous atteindrons les objectifs fixés pour 2030 et 2050, et que notre coopération et nos échanges aux échelons mondial et régional, sous l'égide de l'ONU, y contribueront.

Je tiens à présenter mes condoléances aux proches de toutes les personnes qui ont perdu la vie dans des accidents de la circulation. Je souhaite aux membres plein succès dans leur travail, tout en rappelant la devise répétée tout au long de nos campagnes de sécurité routière : « Nous avançons ensemble sur la voie de la sécurité routière ».

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Secrétaire du Comité national de la sécurité routière du Ministère de l'intérieur de l'État du Qatar, M. Mohammed Abdullah Al-Malki.

M. Al-Malki (Qatar) (*parle en arabe*) : Nous sommes réunis aujourd'hui à l'occasion de la présente réunion de haut niveau de l'Assemblée générale pour discuter des défis les plus importants auxquels sont confrontés nos pays et nos peuples dans le domaine de l'amélioration de la sécurité routière, comme le prévoit le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Nous sommes également ici pour permettre aux parties prenantes de poursuivre le dialogue et d'obtenir d'autres résultats, ainsi que pour promouvoir un dialogue interactif sur les investissements dans la sécurité routière et partager nos données d'expérience et les enseignements tirés afin de combler les lacunes qui subsistent dans la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030).

Comme les membres le savent, la sécurité routière étant considérée comme l'un des principaux piliers du développement et du progrès des pays, il relève d'une responsabilité collective partagée par tous. Voilà pourquoi l'État du Qatar participe à la réunion de haut niveau afin d'aborder une série de questions collectives prégnantes qui touchent les pays et les peuples ainsi que les défis auxquels nous sommes confrontés s'agissant d'accidents de la route, qui constituent la plus grande menace pour le développement social et économique des pays. Ces accidents font des millions de victimes chaque année, allant des décès aux cas d'invalidité permanente, et causent des souffrances à de nombreuses familles dans le monde entier, en particulier dans les pays en développement dont l'infrastructure routière médiocre et l'absence des normes de sécurité appropriées ne permettent pas d'assurer la sécurité des usagers.

L'État du Qatar attache une grande importance à la question de l'amélioration de la sécurité routière et jouit d'une expérience singulière en la matière au Moyen-Orient et parmi les pays en développement. La sécurité routière et la sauvegarde de la vie des personnes constituent ainsi une priorité de la politique socio-économique de mon pays. C'est pourquoi nous avons créé un Comité national de sécurité routière chargé d'élaborer des politiques générales de sécurité routière et de fournir des solutions et des propositions d'amélioration dans tout le pays dans les domaines de l'ingénierie, de la technique et de l'humain. Depuis sa création, le Comité a joué un rôle actif dans l'amélioration de la sécurité routière et la mise en œuvre de mesures qui ont donné des résultats encourageants dans ce domaine.

En tant que représentant des pays de la région arabe de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) au Conseil d'orientation du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, l'État du Qatar souhaite appeler l'attention de l'Assemblée sur la situation concernant la sécurité routière dans la région arabe et sur les défis auxquels celle-ci est confrontée. Les statistiques indiquent une incidence élevée de décès dans la région, ce qui exige que nous lui apportions le soutien nécessaire pour l'aider à faire face à ces défis et à limiter les dangers, en particulier dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, qui présentent des lacunes en matière de sécurité routière et qui ont besoin d'aide pour pouvoir atteindre les objectifs fixés pour la deuxième Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2021-2030). Ces pays ont également besoin d'aide pour atteindre les objectifs de développement durable et se doter des capacités

nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre de façon durable des politiques, des stratégies et des plans d'action fondés sur des données probantes afin d'améliorer la sécurité routière de manière efficace et rationnelle.

En ce qui concerne l'expérience du Qatar en matière de sécurité routière, je tiens à souligner les points suivants.

Tout d'abord, nous avons élaboré une stratégie nationale décennale de sécurité routière, conformément aux objectifs de la première Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020), tels qu'ils figurent dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Tous les secteurs concernés ont travaillé à la mise en œuvre de la stratégie, qui a contribué à réduire le taux de mortalité de 13 décès pour 100 000 habitants en 2013 à moins de 5 décès pour 100 000 habitants en 2021. Ces résultats très encourageants ont dépassé nos attentes et ont propulsé le Qatar parmi les pays les mieux classés au monde dans le domaine de la sécurité routière.

Deuxièmement, nous avons également adopté un cadre éducatif et un programme sur la sécurité routière, enseigné dans les écoles à tous les niveaux, de la maternelle à l'université, dans tous les établissements d'enseignement du pays, dans le but d'inculquer et de diffuser la culture routière dans tous les segments de la société.

L'État du Qatar a accueilli, en novembre 2015, le vingt-quatrième Congrès mondial de l'ITMA, l'Association internationale de Médecine et des Accidents du Trafic, qui portait sur les soins de santé à apporter aux victimes d'accidents de la route. Le Congrès a produit des résultats et formulé des recommandations qui ont grandement contribué au développement des soins de santé dans notre pays, comme en témoigne la réduction du nombre de vies perdues à la suite d'accidents de la route. Mon pays a également organisé, en novembre 2018, la première Conférence internationale sur la sécurité routière, qui a été l'occasion de dialoguer et de débattre de toutes les questions relatives à la situation actuelle et future de la sécurité routière. Cet événement a également permis aux parties prenantes d'exprimer leurs points de vue sur les solutions à apporter aux problèmes de sécurité routière aux niveaux institutionnel et individuel et de discuter de la meilleure façon de traduire ces idées en stratégies sur le terrain et d'en tirer parti aux fins de la sécurité routière.

L'une des réalisations les plus importantes de l'État du Qatar au cours de la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), conformément à notre stratégie nationale de sécurité routière (2013-2022), a été la réduction du nombre de décès dus aux accidents de la route à 49 pour 100 000 habitants. La réduction à moins de cinq secondes du délai moyen de réponse aux appels d'urgence et à moins de huit minutes du délai moyen d'intervention des ambulances et des services d'urgence sur les lieux des accidents a contribué à sauver la vie de nombreux accidentés, et donc à réduire le taux de mortalité.

Troisièmement, nous avons également amélioré, développé et étendu notre réseau routier afin de garantir les normes les plus élevées en matière de sécurité. Nous avons également créé près de 300 kilomètres de voies piétonnes et de pistes cyclables, ce qui a permis de réduire le nombre d'accidents de la route.

Quatrièmement, nous nous sommes employés à accroître le niveau de sensibilisation de nos communautés en lançant entre 2010 et 2020 une série de programmes de sensibilisation, qui ont permis d'améliorer le comportement des usagers de la route, qu'il s'agisse des conducteurs, des passagers ou des piétons, réduisant ainsi le taux d'accidents de la route. Mon gouvernement a également adopté toutes les résolutions pertinentes de l'ONU portant sur la sécurité routière et les objectifs de développement durable.

En ce qui concerne ses projets actuels et futurs, l'État du Qatar a la ferme intention de mettre en œuvre un certain nombre d'initiatives et de programmes pour améliorer le niveau de sécurité routière dans le pays. L'un des projets les plus importants parmi ceux-ci, c'est le lancement d'une stratégie nationale de sécurité routière (2023-2030), qui sera alignée sur le Plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Nous nous efforcerons d'atteindre ses objectifs afin de réduire d'au moins 50 % d'ici à 2030 le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route,.

Un autre projet de la CESAO est en cours d'exécution dans trois pays arabes – l'État du Qatar, le Liban et la Tunisie. Celui-ci vise à renforcer les interventions reposant sur des données probantes afin d'améliorer le niveau de sécurité routière dans la région arabe en augmentant l'efficacité de la collecte, du traitement et de l'analyse des données. Cela ouvrira à terme la voie à la création dans les pays de la région de l'Observatoire arabe de la sécurité routière.

Nous envisageons également d'organiser la deuxième Conférence internationale sur la sécurité routière en mars 2023 dans le but de renforcer la coopération entre les pays du monde dans le domaine de la sécurité routière, en donnant aux experts et aux spécialistes du domaine l'occasion d'échanger leurs données d'expérience positives et leurs connaissances spécialisées, en particulier dans les pays qui ont fait de grands progrès dans l'amélioration de la sécurité routière et la réduction des accidents de la route.

Fort de son expérience en matière d'amélioration de la sécurité routière, et compte tenu de l'importance de la sécurité routière pour la réalisation des objectifs de développement durable, l'État du Qatar propose et recommande à tous les pays de coopérer et de travailler ensemble afin d'atteindre les objectifs de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Nous préconisons également la création d'un secrétariat chargé de coordonner les travaux des organisations de la société civile et des organismes régionaux et nationaux afin de renforcer leur rôle et de leur permettre de participer activement aux efforts visant à améliorer la sécurité routière ; la formation d'une équipe technique d'experts et de spécialistes dans le domaine de la sécurité routière, sous les auspices de l'ONU, afin de fournir un soutien technique aux pays pauvres et de les aider à améliorer leur niveau de sécurité routière ; et la création d'un mécanisme efficace d'échange d'informations et de données d'expérience afin de renforcer et d'améliorer la sécurité routière dans tous les pays.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Conseiller d'État au Cabinet du Premier Ministre de la Roumanie, M. Mihnea Drumea.

M. Drumea (Roumanie) (*parle en anglais*) : La Roumanie s'aligne sur la déclaration que fera l'Union européenne. Au nom du Premier Ministre roumain, je voudrais formuler quelques remarques à titre national.

La réunion d'aujourd'hui porte sur la mise en œuvre de normes internationales, régionales et nationales dans le domaine de la sécurité routière. En tant qu'État membre de l'Union européenne soucieux de garantir la sécurité de tous les usagers de la route, la Roumanie se joint à l'effort mené par l'Union européenne pour réduire de moitié au cours de la période 2022-2030 le nombre de décès et de blessures graves causés par les accidents de la route. À cet égard, j'ai le plaisir d'informer l'Assemblée que mon gouvernement a récemment adopté une stratégie nationale de sécurité routière pour la période 2022-2030 et ses plans d'action ultérieurs. La stratégie complète d'autres politiques publiques menées en Roumanie dans les domaines de la numérisation, de la mobilité urbaine, de l'énergie et du changement climatique. Elle arrive également en temps opportun, compte tenu de l'augmentation considérable du transit routier de personnes et de marchandises en Roumanie depuis le début de la guerre en Ukraine.

La priorité du Gouvernement roumain est d'améliorer la sécurité routière en réduisant le nombre d'accidents et en atténuant leurs conséquences. Voilà pourquoi nous avons mis en œuvre une approche globale, faite d'actions et de mesures concrètes visant à améliorer les infrastructures, l'état technique des véhicules, les comportements des usagers et les interventions post-accident. À cette fin, mon gouvernement met un accent appuyé sur l'éducation préventive. Des campagnes d'éducation routière et de prévention sont organisées dans tout le pays, et ciblent, avec l'aide des médias traditionnels et des plateformes de médias sociaux, des groupes spécifiques, avec la participation des jeunes à des cours d'éducation routière dans les écoles, la distribution de dépliants et des campagnes de rue, notamment avec le soutien de la société civile.

À la suite de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), nous avons investi dans un grand nombre de mesures afin de garantir des places de stationnement plus sûres pour les conducteurs de la catégorie professionnelle. Nous nous efforçons en particulier d'atténuer les dangers qui pèsent sur leur sécurité, tout en créant les conditions propices à l'amélioration de la qualité de la conduite des chauffeurs professionnels. Cette mesure a une influence directe sur la sécurité routière.

D'un point de vue numérique, le Ministère roumain des transports et des infrastructures s'attache à utiliser des solutions technologiques nouvelles et avancées dans le domaine de la sécurité routière afin de mettre en œuvre le système de circulation alternatif 2 +1 et garantir, avec l'appui du responsable du réseau, la mise à disposition d'informations claires pour tous les usagers de la route au moyen de messages et de panneaux d'information sur l'utilisation correcte et appropriée de l'infrastructure concernée. Dans le même ordre d'idées, l'utilisation croissante de systèmes automatisés de gestion du trafic facilitera la surveillance vidéo et permettra des interventions plus rapides des équipes d'urgence ou des services chargés de déneiger ou de rétablir la praticabilité des routes. Cela permettra aussi notamment l'analyse qualitative et quantitative du trafic routier et la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation.

Pour finir, je tiens à souligner les répercussions financières de la sécurité routière dans mon pays. Les pertes économiques et sociales découlant des accidents de la route sont estimées à quelque 1,5 % du produit intérieur brut de la Roumanie. De ce fait, la stratégie nationale de sécurité routière comprend aussi des dispositions visant à accroître la capacité administrative et la coopération interinstitutionnelle, pour que nous ayons la capacité de dépenser les fonds estimés et d'assurer une exécution efficace des projets prioritaires.

En raison des contraintes de temps, nous soumettrons par écrit une version plus détaillée de la présente déclaration.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Directeur des transports terrestres du Ministère de l'énergie et de l'infrastructure des Émirats arabes unis, M. Saif Saeed Ghobash.

M. Ghobash (Émirats arabes unis) (*parle en arabe*) : C'est à la fois un plaisir et un honneur de participer aujourd'hui à la présente réunion de haut niveau de l'Assemblée générale sur la sécurité routière mondiale.

Les routes font partie intégrante de notre quotidien. Nous les utilisons tous les jours, et nous devons tous contribuer à les rendre plus sûres. Les dernières décennies ont démontré que des stratégies de sécurité routière efficaces et complètes pouvaient, en dépit de l'augmentation du trafic routier, réduire le nombre de décès sur les routes. Nous vivons actuellement l'époque la plus turbulente de l'histoire des transports et de la mobilité. Notre objectif à tous est de créer un réseau de transport durable qui garantisse un avenir sûr pour les générations à venir.

Les Émirats arabes unis ont lancé la stratégie nationale de mobilité intelligente en se fondant sur leur ambition de figurer parmi les meilleurs pays au monde dans le domaine de la mobilité multimodale intelligente à l'horizon 2030. La sécurité routière et la viabilité des infrastructures routières figurent parmi les principaux buts et objectifs de notre stratégie nationale. Nous nous sommes fixé pour objectif de ramener le nombre annuel de décès causés par les accidents de la route de 440 à zéro d'ici à 2030, réduisant ainsi de 100 % le nombre de décès dus aux accidents de la route. Nous entendons également accélérer l'accès universel à des transports sûrs, durables et financièrement abordables afin de surmonter la question de l'inégalité sociale, inhérente aux systèmes de transport dans le monde.

Notre stratégie est également axée sur l'adoption de véhicules à émissions nulles afin de contribuer à l'ambition de notre pays d'atteindre zéro émission nette d'ici à 2050. Les Émirats arabes unis ont investi 40 milliards de dollars dans les énergies propres au cours des 15 dernières années, ce qui, selon nos dirigeants, montre que notre pays est plus déterminé que jamais à saisir toutes les occasions de renforcer sa position de premier plan dans la lutte contre le changement climatique dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, contribuant ainsi à faire progresser le développement et la croissance et à créer de nouveaux emplois, tout en conduisant notre économie et notre pays vers des émissions nettes nulles.

Il convient de noter que les véhicules autonomes peuvent contribuer à la fois à la sécurité et à la durabilité d'un système de transport. De plus, l'automatisation, en réduisant les risques potentiels liés à l'erreur humaine, peut également contribuer à réduire les collisions, à prévenir les blessures et à sauver des vies. Le développement de la technologie automobile permettrait par ailleurs de relever le niveau d'équité sociale, de réduire la pollution atmosphérique et les embouteillages et d'accroître l'accès du public aux transports. À cet égard, la stratégie nationale de mobilité intelligente des Émirats arabes unis vise à faire en sorte que 25 % de tous les déplacements dans le pays soient autonomes d'ici à 2030.

Le système de transport routier est un des environnements les plus dangereux qui soient. Par conséquent, outre l'importance d'accroître l'efficacité des infrastructures afin d'améliorer la sécurité, il est urgent de sensibiliser les usagers et de les inciter à la prudence, car une conduite responsable aujourd'hui pourra leur sauver la vie demain.

Je tiens à remercier l'ONU d'avoir collaboré avec les États Membres, les experts et les intervenants afin de discuter et d'échanger sur la question fondamentale de la sécurité routière. Nous réaffirmons la volonté des Émirats arabes unis de coopérer avec tous les pays représentés ici aujourd'hui afin d'assurer un avenir meilleur et plus sûr.

La Présidente par intérim (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le dernier orateur pour ce matin. L'Assemblée poursuivra la séance plénière de la réunion de haut niveau dans cette même salle à 15 heures. Nous entendrons alors les déclarations restantes.

La séance est levée à 13 heures.