



# Assemblée générale

Soixante-deuxième session

**87<sup>e</sup>** séance plénière

Lundi 31 mars 2008, à 10 heures  
New York

*Documents officiels*

*Président* : M. Kerim ..... (ex-République yougoslave de Macédoine)

*En l'absence du Président, M. Al Bayati (Iraq),  
Vice-Président, assume la présidence.*

*La séance est ouverte à 10 h 10.*

## Point 132 de l'ordre du jour (suite)

### Barème des quotes-parts pour la répartition des dépenses de l'Organisation des Nations Unies (A/62/657/Add.5 et 6)

**Le Président par intérim (parle en anglais) :**  
Avant de passer à la question inscrite à notre ordre du jour, je voudrais appeler l'attention de l'Assemblée générale sur les documents A/66/657/Add.5 et 6, dans lesquels le Secrétaire général informe le Président de l'Assemblée générale que, depuis la publication de ses communications figurant dans les documents A/62/657 et additifs 1 à 4, la Dominique et le Paraguay ont effectué les versements nécessaires pour ramener leurs arriérés en deçà du montant spécifié à l'Article 19 de la Charte.

Puis-je considérer que l'Assemblée générale prend dûment note des informations contenues dans ces documents?

*Il en est ainsi décidé.*

## Point 46 de l'ordre du jour

### La crise mondiale de la sécurité routière

#### Note du Secrétaire général (A/62/257)

### Projet de résolution (A/62/L.43)

**Le Président par intérim (parle en arabe) :** Je donne maintenant la parole au représentant d'Oman, qui va présenter le projet de résolution A/62/L.43.

**M. Al-Hinai (Oman) (parle en anglais) :** Il y a cinq ans, durant la cinquante-septième session de l'Assemblée générale, j'ai présenté devant cette Assemblée la résolution 57/309 sur la crise mondiale de la sécurité routière. Il s'agissait d'une résolution très modeste; elle se contentait de prier le Secrétaire général de présenter un rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière à l'Assemblée générale afin qu'elle l'examine à sa cinquante-huitième session. Nous avons, depuis, fait beaucoup de chemin. L'Assemblée a tenu son tout premier débat sur la sécurité routière à sa cinquante-huitième session, et les membres ont unanimement souligné que les traumatismes dus aux accidents de la circulation constituaient une crise mondiale de santé publique nécessitant que des mesures urgentes soient prises aux échelons national et international.

Un fait nouveau important a été, en avril 2004, le lancement du « Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation » par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et la Banque mondiale. Ce rapport, qui constitue à la fois un outil de sensibilisation et un document technique, contient en outre six grandes recommandations concernant les mesures que les pays peuvent prendre

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et l'interprétation des autres déclarations. Les rectifications ne doivent porter que sur les textes originaux 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 C-154A. Les rectifications seront publiées après la clôture de la session dans un rectificatif récapitulatif.



pour réduire le nombre des accidents de la route. À sa cinquante-huitième session également, l'Assemblée a reconnu que le système des Nations Unies devrait appuyer les efforts faits pour résoudre la crise mondiale de la sécurité routière, et a invité l'OMS, agissant en étroite coopération avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies.

Je remercie le Secrétaire général de nous avoir transmis le rapport figurant dans le document A/62/257 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, élaboré par l'OMS et les commissions régionales, ainsi que d'autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Je voudrais remercier les membres du Groupe qui, sous la direction éclairée de l'OMS, ont contribué à rédiger une grande partie du rapport.

Le rapport fait le point sur l'application des recommandations formulées dans la résolution 60/5 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Il décrit comment les efforts déployés à l'échelon international ont permis de sensibiliser à la question de la sécurité routière. Il propose un certain nombre de recommandations visant à faciliter l'action menée au niveau national pour améliorer la sécurité routière, qui sont soumises à l'Assemblée générale pour examen.

En avril 2007, l'OMS et les commissions régionales de l'ONU ont organisé la première Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière mondiale, qui servira de tremplin à des activités mondiales, régionales, et nationales de sensibilisation aux problèmes de sécurité routière. Elle s'adressait surtout aux jeunes conducteurs, en soulignant les risques pour les enfants et les jeunes gens. L'Assemblée mondiale des jeunes pour la sécurité routière, principal événement de la Semaine, a réuni plus de 400 jeunes venus d'une centaine de pays pour échanger des données d'expérience et créer un réseau mondial de jeunes défenseurs de la sécurité routière. Les délégués ont également rédigé et adopté une déclaration intitulée « Déclaration des jeunes sur la sécurité routière ». Le deuxième Forum des acteurs de la sécurité routière, qui a réuni des représentants de gouvernements, d'organisations non gouvernementales et du secteur privé, a également été tenu au cours de la Semaine.

Je faillirais à mes devoirs si je ne félicitais pas les commissions régionales de l'ONU et leurs organes subsidiaires d'avoir intensifié leurs activités en matière

de sécurité routière et de plaider en faveur d'un engagement politique accru en faveur de la sécurité routière.

La Commission économique pour l'Europe continue d'encourager les travaux menés à l'échelon mondial pour élaborer des règlements techniques mondiaux en matière de sécurité concernant les véhicules et modifier la Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière.

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a tenu une conférence ministérielle sur le transport à Busan, en République de Corée, et adopté la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique.

La Commission économique pour l'Afrique et l'OMS ont organisé, conjointement, une conférence africaine sur la sécurité routière à Accra, au cours de laquelle les délégués ont adopté une déclaration dans laquelle les ministres se sont engagés à œuvrer de concert pour juguler l'épidémie que constituent les décès et les traumatismes sur les routes d'Afrique.

La Commission économique pour l'Amérique latine a tenu le premier Forum des parties concernées par la sécurité routière en Amérique latine et aux Caraïbes, à San José en septembre 2006. Les participants ont adopté la Déclaration de San José.

En 2006, au Caire, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale et l'OMS ont organisé, ensemble, un cours de formation régional à l'intention des fonctionnaires des ministères de la santé.

Ailleurs, la Commission pour la sécurité routière mondiale, sous la direction éclairée de Lord Robertson of Port Ellen, a publié le rapport de référence intitulé « Améliorer la sécurité routière », qui plaide notamment en faveur de la tenue d'une réunion au niveau ministériel sur la sécurité routière. Il étudie la sécurité routière du point de vue du développement durable et établit un lien évident entre la sécurité routière et la réalisation de nombreux objectifs du Millénaire pour le développement. Il souligne également la nécessité de faire en sorte que les projets de développement des infrastructures routières, appuyés par le Groupe des Huit, prennent en considération la sécurité routière.

Mais, en dépit des progrès réalisés, l'on constate un fossé croissant entre les pays développés et les pays en développement et en transition dans lesquels,

malheureusement, le problème s'aggrave. Si nous ne parvenons pas à réagir plus promptement à l'épidémie des morts victimes d'accidents de la route dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire pour veiller à appliquer plus efficacement les mesures prises, construire des routes plus sûres, modifier le comportement des usagers de la route et offrir de meilleurs soins, des dizaines de millions de vies seront perdues avant que la tendance soit inversée et que ce nombre commence à diminuer.

C'est pourquoi il faut qu'une série d'initiatives soutenues et coordonnées soient mises en place à l'échelle internationale pour combler ce fossé. À l'image de la marée montante qui soulève tous les bateaux, ces initiatives pourraient nous permettre de progresser sur tous les fronts en même temps.

L'un des domaines dans lesquels des progrès substantiels ont été enregistrés est celui de la mise en place du premier dispositif de financement conçu pour appuyer le renforcement des capacités et offrir un appui technique en faveur de la sécurité routière aux échelons mondial, régional et national. Je salue la Banque mondiale d'avoir pris l'initiative de créer le Fonds mondial pour la sécurité routière, un dispositif de financement qui devrait favoriser la mise en œuvre des recommandations contenues dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dues aux accidents de la circulation*. Je remercie les Gouvernements de l'Australie, des Pays-Bas et de la Suède ainsi que la Fondation pour l'automobile de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) du soutien financier qu'ils ont apporté à ce fonds.

Je voudrais, à ce stade, évoquer les mesures mises en œuvre au niveau national par le Gouvernement omanais. Il s'agit, entre autres, de la promulgation de plusieurs lois, de la création d'une agence nationale de la sécurité routière, de la mise à jour de toutes les réglementations pour répondre aux besoins des personnes ayant subi un traumatisme, notamment en matière de rééducation, et de la création d'un registre permettant d'obtenir des informations détaillées sur les conséquences des traumatismes causés de manière à atténuer la crise et, à terme, à créer un environnement propice à un plus grand développement socioéconomique pour nos citoyens. Dans le cadre des efforts qu'elle déploie de manière continue pour renforcer la sensibilisation aux problèmes de sécurité routière, la Police royale d'Oman a organisé et participé à toute une série d'événements. Elle a par exemple pris part à la

Semaine de la sécurité routière du Conseil de coopération du Golfe et à la Semaine arabe de la sécurité routière.

La Direction générale de la circulation routière de la Police royale d'Oman a créé, en 2006, l'Institut de la sécurité routière, dont la mission est de former les agents de la circulation. L'Institut organise un certain nombre de programmes de formation pour les moniteurs d'auto-école, les chauffeurs de taxi et les conducteurs de bus. Il propose également des programmes de secourisme, ainsi que des cours de réanimation cardio-pulmonaire et de conduite défensive. L'Institut a organisé 18 conférences et événements liés à la sécurité routière, et deux conférences régionales se sont déroulées dans ses locaux en 2006.

Afin de garantir la sécurité des conducteurs et des piétons, la Police royale d'Oman n'épargne aucun effort pour faire respecter le code de la route. Dans la mesure où la vitesse est, avec 53 % des accidents recensés à Oman, l'une des causes principales des accidents de la route, la Police royale d'Oman a installé des radars fixes très performants sur toutes les routes à deux voies éclairées, et, des radars mobiles ont été fournis à tous les commissariats des provinces et des régions d'Oman. Depuis l'installation de ces radars, il y a eu une diminution importante du nombre des excès de vitesse.

La Police royale d'Oman s'intéresse également à l'état des véhicules et elle a mis en place des centres de contrôle technique des véhicules dans toutes les régions du pays. Ces centres sont équipés avec la technologie et les systèmes les plus modernes qui soient en matière de contrôle des véhicules.

Avec l'augmentation du nombre des véhicules en circulation et des usagers de la route, il est essentiel que les dispositions réglementaires en vigueur suivent le rythme accéléré des changements qui se produisent dans tous les aspects de la vie humaine. Le code de la route a été amendé pour traiter également des nouveaux modes de comportement sur la route.

Au nom des coauteurs, c'est-à-dire l'Afrique du Sud, l'Albanie, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Autriche, les Bahamas, Bahreïn, la Bosnie-Herzégovine, le Costa Rica, Cuba, la République dominicaine, l'Égypte, El Salvador, les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie, la France, la Grèce, l'Indonésie, la République islamique d'Iran, l'Iraq, l'Islande, la Jamahiriya arabe libyenne, la Jamaïque, la

Jordanie, le Koweït, le Liban, la Malaisie, le Maroc, la Mauritanie, le Niger, les Philippines, le Portugal, le Qatar, la Somalie, le Soudan, la Thaïlande, la Tunisie, l'Ukraine, le Viet Nam, le Yémen et l'Oman, j'ai l'honneur de présenter le projet de résolution publié sous la cote A/62/L.43, qui a fait l'objet de plusieurs séances de consultation avec les autres États Membres de manière à parvenir à un consensus.

Le projet s'appuie sur les recommandations concrètes qui figurent dans le rapport du Secrétaire général publié sous la cote A/62/257. Dans son préambule, le projet de résolution souligne combien il importe que les États Membres continuent à inscrire leur action en faveur de la sécurité dans le cadre du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Il félicite l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) d'avoir joué le rôle que l'Assemblée générale lui avait confié en assurant la coordination des activités ayant trait aux questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Il salue le travail important accompli par les commissions régionales des Nations Unies pour aider l'OMS à s'acquitter de son mandat. Il félicite la Banque mondiale d'avoir établi le Fonds mondial pour la sécurité routière, se déclare préoccupé par l'augmentation constante du nombre de morts et de blessés que font les accidents de la circulation, et réaffirme qu'il est nécessaire de resserrer encore la coopération internationale.

L'heure est venue pour nos ministres et les responsables gouvernementaux en charge des transports, de la santé, de l'éducation, de la sécurité et de l'ordre public de se réunir pour débattre de cette question et évaluer non seulement les progrès accomplis à ce jour mais aussi ce qui reste à faire. Le paragraphe 7 du projet de résolution se félicite que le Gouvernement de la Fédération de Russie ait offert d'accueillir la première conférence mondiale à l'échelon ministériel sur la sécurité routière, en 2009. Nous espérons que cet événement important rassemblera les ministres en charge des transports, de la santé, de l'éducation et de l'ordre public afin qu'ils puissent échanger leurs vues et discuter des progrès dans la mise en œuvre des recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et des résolutions de l'Assemblée générale relatives à l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

Sur ce point, je voudrais remercier et féliciter le Gouvernement de la Fédération de Russie de son offre

généreuse et du rôle phare qu'il joue en faveur de la sensibilisation à la question de la sécurité routière.

Depuis la publication du projet de résolution, les pays suivants se sont ajoutés à la liste des coauteurs : Algérie, Angola, Arménie, Bélarus, Belgique, Botswana, Brunéi Darussalam, Burkina Faso, Canada, Chypre, Croatie, Djibouti, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Fidji, Finlande, Guyana, Haïti, Hongrie, Inde, Irlande, Israël, Italie, Luxembourg, Maldives, Malte, Monaco, Mongolie, Ouganda, Paraguay, Pays-Bas, Pologne, République arabe syrienne, République démocratique populaire lao, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Singapour, Slovaquie, Trinité-et-Tobago et Turquie.

Je voudrais exprimer ma sincère gratitude à la délégation de la Fédération de Russie et à tous les représentants qui ont participé aux nombreuses réunions informelles que nous avons organisées pour les suggestions et les amendements très constructifs qu'ils ont formulés ainsi que pour leurs conseils et soutien. Je les remercie tous très sincèrement.

J'ai l'honneur de recommander le projet de résolution A/62/L.43 pour adoption par l'Assemblée générale.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Fédération de Russie, M. Victor Kiryanov, Inspecteur d'État en chef de la sécurité routière.

**M. Kiryanov** (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La Fédération de Russie, avec plusieurs autres pays, a présenté à la soixante-deuxième session de l'Assemblée générale un projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/62/L.43). Nous espérons qu'il aura l'appui de l'Assemblée, car la question de la sécurité routière est plus importante que jamais et appelle de notre part une attention constante.

L'interaction dans ce domaine est récemment devenue une priorité de la coopération internationale aux niveaux bilatéral et multilatéral et prend de l'importance sur les ordres du jour de l'ONU et d'autres organisations internationales. Il faut y voir l'effet d'une utilisation croissante de véhicules dans le monde et, par conséquent, celui d'une hausse du nombre d'accidents de la route.

Les données de l'ONU montrent que, chaque année, environ 1,2 million de personnes meurent et que

des millions sont blessées ou handicapées à la suite d'accidents de la route. Outre les coûts économiques et sociaux supportés par les individus et leur famille, les blessures qui en résultent représentent une charge financière importante pour les services de santé publique. Chaque année, les coûts associés aux accidents de la circulation dans le monde s'élèvent à des centaines de milliards de dollars, et ils suivent une courbe ascendante.

Réduire le nombre d'accidents de la route est l'une des conditions préalables au développement socioéconomique, à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et, au bout du compte, à ce que les gens ordinaires se sentent en sécurité lorsqu'ils prennent la route – et cela concerne tous les usagers de la route, qu'ils soient conducteurs ou piétons.

Ce problème est extrêmement urgent pour la Fédération de Russie. La situation en matière de la sécurité routière reste difficile dans notre pays. La grande fréquence des accidents y est due, par bien des aspects, à la mobilité toujours croissante de la population, qui passe progressivement des transports publics au transport privé, et à une inadéquation de plus en plus marquée entre la hausse du nombre d'automobiles et le développement du réseau routier. Cette situation entraîne une aggravation de la circulation et des conditions environnementales, des embouteillages, une augmentation de la consommation d'essence et un accroissement du nombre d'accidents de la route.

Dans son allocution annuelle à l'Assemblée fédérale en 2007, le Président de la Fédération de Russie a présenté la question de l'amélioration de la sécurité routière comme un objectif de développement prioritaire pour notre pays. Le Gouvernement de la Fédération de Russie a adopté un programme spécial intitulé « Amélioration de la sécurité routière pour la période 2006-2012 ». Dans l'ensemble de notre pays, les activités en la matière vont s'intensifiant. Toutes les régions de la Russie ont adopté des programmes de sécurité routière adaptés. Leur financement a également été revu à la hausse.

La Fédération de Russie a toujours pris une part active aux efforts multilatéraux menés dans le domaine de la sécurité routière. Nous avons été de ceux qui ont proposé d'examiner régulièrement la question de surmonter la crise mondiale de la sécurité routière à l'Assemblée générale des Nations Unies. En

particulier, la Russie a été la première à informer la communauté internationale des mesures de mise en œuvre de la résolution pertinente adoptée à la cinquante-huitième session de l'Assemblée générale.

La communauté internationale a vivement salué les efforts du Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe. Depuis mars 2006, ce Groupe de travail est dirigé par un représentant de la Russie. Le rôle efficace de cet organe du système des Nations Unies dans l'amélioration des normes juridiques internationales dans ce domaine a été salué au paragraphe 6 de la résolution 60/5.

Nous avons pris une part active, au niveau tant international que national, à la préparation et à la tenue de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui portait avant tout sur les jeunes usagers de la route. La Fédération automobile russe est devenue membre du Partenariat mondial pour la sécurité routière, dont la principale conférence a également eu lieu récemment à Moscou.

En 2006, Lord Robertson, Président de la Commission pour la sécurité routière mondiale, dont les activités en vue de sensibiliser le public à la prévention des accidents de la route dans le monde méritent le plus grand respect et notre plein appui, a proposé de tenir la première conférence internationale sur la sécurité routière. Il est prévu que cet événement fera une large place à l'examen d'ensemble de la situation de sécurité routière dans le monde entier et de son influence sur le développement socioéconomique et sur la mise en œuvre et la réalisation des OMD par les États. On compte en particulier examiner les progrès des pays dans l'application de la recommandation du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et aussi déterminer comment accroître la coopération internationale.

La Fédération de Russie a décidé de présenter une initiative en vue de la tenue de la première conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2009, à Moscou, avec d'autres acteurs intéressés par la coopération internationale dans le domaine de la sécurité routière. Le projet de résolution dont nous sommes saisis aujourd'hui fait référence à cette initiative et à d'autres.

Pour ma part, en tant que responsable de la sécurité routière en Russie, je tiens à mettre l'accent

sur notre détermination à déployer des efforts vigoureux afin d'améliorer la situation en la matière et à contribuer au renforcement, partout, de la coopération internationale, de manière à garantir l'échange d'expérience et de connaissances, la coordination de l'action commune, l'élaboration de règles et normes communes et, enfin, l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie de tous les usagers de la route.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Costa Rica, S. E. M<sup>me</sup> Karla González, Ministre des travaux publics et des transports.

**M<sup>me</sup> González** (Costa Rica) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier l'Assemblée pour le privilège qui m'est donné de prendre la parole à cette soixante-deuxième session de l'Assemblée générale des Nations Unies.

Les routes font partie de mes grandes priorités au Ministère des transports. La vie quotidienne de chacun dépend des routes – pour aller à l'école, au travail ou au centre sanitaire; pour faciliter les affaires, l'agriculture et le commerce; et pour créer des emplois susceptibles de sortir des gens de la pauvreté.

Dans les pays en développement comme le Costa Rica, les plus simples déplacements recèlent des dangers. La moitié des personnes tuées ou grièvement blessées dans des accidents de la route sont des piétons. Une sur 10 est à vélo. Le taux de mortalité des passagers de véhicules est lui aussi élevé. De manière générale, la probabilité pour un Costaricien de mourir violemment dans un accident de la route est au moins trois fois plus élevée que pour un Européen du Nord. Cet état de fait est inacceptable.

Le Costa Rica est connu pour sa non-violence. Nous avons démantelé notre armée il y a 50 ans. Notre président, Óscar Arias, a reçu le prix Nobel de la paix pour son action en vue de faire cesser les conflits dans notre région. Il considère à présent que mettre fin à la violence sur nos routes serait une récompense encore plus grande. Il se sert donc de son aura internationale pour mobiliser les volontés contre la violence des accidents de la route en Amérique latine.

Au Costa Rica, nous sommes en demande de bons conseils internationaux. Nous agissons pour traiter les facteurs de risque clefs des accidents de la circulation – routes mal conçues, non-port du casque et de la ceinture de sécurité, conduite en état d'ivresse et

vitesse excessive. Le Costa Rica croit fermement dans les droits constitutionnels et la liberté individuelle. Par le passé, certains arguaient qu'un individu avait le droit de décider s'il voulait ou non se protéger au moyen d'une ceinture de sécurité et que la loi ne devait pas interférer avec ce droit. En 2003, nous, le Gouvernement, avons décidé que la société nous avait élus pour les représenter et protéger leurs droits. Le moment était venu de nous protéger contre notre pire ennemi, la liberté de décider de ne pas nous protéger. Nous avons bataillé, argumenté et convaincu. La loi sur le port de la ceinture de sécurité a été modifiée. Nous avons fait fusionner les activités de police et d'éducation en matière de sécurité routière. Nous avons mis sur pied une campagne dont le langage est à la portée du public puisqu'elle dit : pour le bien de ceux que vous aimez et pour ceux qui vous aiment, attachez vos ceintures.

La nouvelle loi et l'appel aux sentiments ont fait effet. Le taux de port de la ceinture de sécurité est passé de 20 % à 80 %, ce qui, à l'époque, était plus qu'aux États-Unis et dans de nombreux pays européens. Le taux de mortalité routière a chuté d'environ 30 %. Il était, et demeure, extrêmement important de comprendre que nous disposons des outils et des moyens nécessaires pour le faire baisser. En essayant de toutes nos forces, nous pouvons y arriver.

Nous sommes reconnaissants de l'aide apportée par la communauté internationale, en particulier la Fondation pour l'automobile et la société de la FIA. Nous nous réjouissons de voir que l'exemple de notre succès a été imité.

Le Gouvernement du Président Arias s'attaque maintenant à un autre problème de taille : le piètre état de nos routes. La pluie à l'origine de la nature et de la forêt dont les beautés attirent les touristes au Costa Rica est celle-là même qui provoque l'effondrement de nos routes. Ces 10 dernières années, très peu a été fait pour entretenir les routes. La part du budget national qui y est allouée est infime. Cela a commencé à changer. Pour la première fois, le Gouvernement a décidé de consacrer la totalité des recettes de la taxe sur le carburant à l'entretien des routes. Cela dit, les dégâts sont tels que nous pourrions dépenser l'intégralité du budget à simplement réparer et repeindre les routes.

Les pays développés ont certainement du mal à imaginer les problèmes auxquels nos ingénieurs sont confrontés. Dans un pays développé bien géré, les

professionnels discutent de la tactique à suivre pour traiter les routes pendant 20 ou 40 ans au coût le plus faible. Le Costa Rica compte plus de 30 000 kilomètres de routes. Nous nous démenons constamment afin de trouver les fonds nécessaires pour les maintenir en bon état et en construire de nouvelles. Il est très difficile d'administrer un programme de nature à améliorer les choses lorsque l'argent est rare et que le réseau routier est si étendu. Nous pensons que c'est malheureusement le lot de la plupart des pays en développement. Malgré le contexte, nous devons revoir nos priorités.

Dans la sécurité routière, le comportement joue un rôle clef. À cela s'ajoute un autre facteur essentiel qui dépend uniquement des pouvoirs publics et des décideurs : l'infrastructure. Si les Gouvernements ont l'argent nécessaire pour construire de nouvelles routes, ils doivent également s'occuper de la sécurité. Il n'est plus acceptable que des routes plus larges ou plus longues soient construites en période de vaches maigres sans que l'on investisse parallèlement pour les rendre plus sûres.

Nous avons un projet et nous regardons du côté de l'avenir en anticipant les besoins des 20 prochaines années. L'équité mondiale en matière de santé signifie que, partout dans le monde, dans les pays riches ou pauvres, chacun a accès aux vaccins. L'équité mondiale en matière de sécurité routière signifie que, partout dans le monde, chacun a accès, non pas aux routes telles que nous avons coutume de les concevoir, mais à des routes sûres, telles que nous les concevons aujourd'hui.

Le 8 mai 2006, la première décision du nouveau Gouvernement Arias a été que le Ministère des travaux publics et des transports, que je dirige, ordonne l'examen des conditions de sécurité des routes, récentes et anciennes. Par le passé, lorsque nous débloquions des fonds pour améliorer l'état des routes, il en résultait souvent une hausse du nombre des tués et des blessés. La vitesse augmentait mais les routes n'étaient pas conçues dans un souci de sécurité. Les institutions internationales se montraient tout autant myopes. Beaucoup pensaient qu'il était possible de résoudre les questions de santé, d'éducation et de pauvreté en faisant l'impasse sur l'essentiel.

Désormais, tous s'accordent à dire que nous avons besoin de réseaux de transport sûrs, non polluants et abordables. Nous avons besoin de budgets d'entretien viables. Nous avons besoin de budgets qui nous permettent de revêtir aujourd'hui les routes pour

les préserver de la pluie, au lieu de dépenser demain 10 fois plus pour les reconstruire. Nous avons besoin de nous procurer, à un prix bon marché, les dispositifs de sécurité que l'on s'attend à trouver dans un pays développé : trottoirs et passages cloutés, modération de la circulation dans les villages, barrières de sécurité, aménagement sécurisé des routes et carrefours, pistes cyclables et voies réservées à la montée. Nous savons que les carrefours giratoires ainsi que les barrières de sécurité centrales et latérales peuvent alléger de 90 % le bilan des accidents de la circulation. Ces dispositifs sont des remèdes efficaces. Ils peuvent être les vaccins de la sécurité routière.

L'an dernier, le Costa Rica a été intégré dans l'IRAP (International Road Assessment Programme). Le Costa Rica fait ainsi partie de la poignée de pays en développement dont l'inspection des routes a été réalisée dans le cadre d'un programme-pilote. En collaboration avec mon ministère, l'équipe chargée d'inspecter les routes a recensé 2 800 kilomètres le long desquelles se concentrent les morts et les traumatismes graves. Elle les a ensuite examinés pour déterminer les mesures immédiates et peu coûteuses à prendre pour remédier au problème. En ce moment-même, nous étudions le rapport et les recommandations de l'IRAP sur les routes à aménager en priorité, sous réserve de disposer des fonds requis.

Le rapport de l'IRAP sur le Costa Rica fait plus que suggérer que le nombre des morts et des blessés graves pourrait être abaissé de plusieurs milliers en quelques années si des mesures aussi simples que l'installation de trottoirs, de passages cloutés sûrs et de barrières de sécurité étaient mises en œuvre. En ma qualité de ministre responsable de la sécurité routière, je suis convaincue que ce dont nous avons besoin, ce sont des mesures de bon sens qui s'appuient sur l'évaluation systématique des problèmes. Le rapport continue de fournir les chiffres nécessaires par les ministres des finances et les banques de développement. Les accidents de la circulation coûtent à des pays comme le Costa Rica 2 % à 3 % de leur produit intérieur brut. Le rapport montre qu'en traitant les routes où les accidents graves se concentrent, on obtient des retombées économiques 10 fois supérieures au montant investi. Par conséquent, je me réjouis que le projet de résolution à l'examen souligne la nécessité d'inspecter les routes.

L'infrastructure est un domaine dans lequel nous, les Gouvernements, sommes le plus à même d'intervenir pour sauver des vies et prévenir les

traumatismes. En revanche, c'est aussi là que cela coûte le plus cher du fait de l'ampleur des investissements requis. Je terminerai donc par une question. À supposer qu'il existe une volonté politique d'agir, trouverons-nous la communauté financière internationale disposée à intervenir pour aider à régler le problème?

Sous réserve qu'il reçoive l'appui voulu des nations développées, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, dont il est également question dans l'important projet de résolution à l'examen, a les moyens de transformer cette épidémie et de garantir la sécurité routière pour tous. J'ai l'impression que de nombreux pays se trouvent dans la même position que le Costa Rica. Avec l'investissement de la communauté internationale, nous pouvons faire beaucoup au profit d'un grand nombre.

Je suis ici pour dire, au nom de mon pays et de tous les États en développement de la région, que nous avons appris de nos erreurs. Nous pensons maintenant savoir quelle est la voie à suivre. Nous avons décidé de faire tomber toutes les barrières et tous les obstacles politiques, les schémas mentaux qui nous empêchent de changer. Nous nous battons et nous réussissons. Si nous parvenons à trouver un financement, nous sommes disposés à prendre des mesures.

*(l'orateur poursuit en espagnol)*

Si nous voulons réaliser des progrès importants dans le domaine de la violence qui ravage nos pays, nous devons commencer par nos routes.

**Le Président par intérim** *(parle en anglais)* : Je donne maintenant la parole à M. Michael Henry, Ministre des transports et des travaux publics de la Jamaïque.

**M. Henry** (Jamaïque) *(parle en anglais)* : Je voudrais adresser à l'Assemblée les salutations de notre Premier Ministre, M. Bruce Golding, qui a été invité à y prendre la parole. Il n'a pu malgré lui prendre part à cette séance à cause d'engagements contractés précédemment.

D'emblée, je voudrais exprimer ma gratitude pour le privilège de prendre la parole à la soixante-deuxième session de l'Assemblée générale en qualité de Ministre des transports, sur une question d'une importance particulière pour notre pays.

La délégation jamaïcaine se félicite du rapport transmis dans le document A/62/257, élaboré par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), en consultation avec les commissions régionales et d'autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Notre appui au projet de résolution A/62/L.43 se traduit par le fait que nous avons parrainé le texte et atteste notre souhait que les questions relatives à la sécurité routière soient examinées, que la coopération internationale soit davantage resserrée et que l'on prenne en considération les besoins des pays en développement.

La Jamaïque accorde une attention prioritaire à la question de la sécurité routière. Le Premier Ministre joue le rôle de chef de file et préside le Conseil national de la sécurité routière, organisme qui assume la responsabilité première de la sécurité routière dans le pays. Cela, en soi, démontre combien mon gouvernement est soucieux d'appeler l'attention sur cette question au plus haut niveau. Conformément à cette initiative, le Gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires collaborent dans le but remarquable de prendre des mesures visant à renforcer la sécurité routière. Nous sommes persuadés que sans cette volonté politique, le problème ne fera que s'aggraver et deviendra impossible à maîtriser.

Cette démarche multisectorielle a permis de réduire le nombre de morts causés par des accidents de la route de 17,8 pour 100 000 habitants à 11,4 en 1999, situation qui, à l'époque, était comparable à celle de nombreux pays développés. Malheureusement, le taux des accidents routiers mortels a augmenté à nouveau pour s'établir à des niveaux inacceptables, avec un maximum de 15,6 décès pour 100 000 habitants en 2002. Grâce à des efforts concertés, ce taux a pu être à nouveau ramené à 12,1 en 2005.

La Jamaïque estime que pour mettre fin à cette épidémie, il faudrait que les pays puissent déployer des efforts allant bien au-delà de leurs possibilités. Ainsi, au niveau régional, nous participons pleinement au Forum de l'Amérique latine et des Caraïbes pour la sécurité routière, appuyé par le Forum mondial pour la sécurité routière, organisation non gouvernementale attachée aux activités de plaidoyer et de collaboration. Le Forum de l'Amérique latine et des Caraïbes réunit des représentants de gouvernements venus des secteurs des transports, de la santé, de la police et de l'éducation, tout en mobilisant les organisations régionales et internationales pertinentes afin d'améliorer leur collaboration et d'encourager les

efforts visant à réduire – si ce n'est éliminer – l'épidémie de décès sur nos routes.

Sous la direction du Costa Rica, le Forum est sur le point d'élaborer une charte qui, lorsqu'elle sera adoptée, servira de poteau de signalisation – si je peux me permettre cette plaisanterie – à l'intention du comité régional, afin qu'il s'acquitte de son mandat dans le cadre d'une collaboration et d'une coopération plus larges, pour rendre les routes plus sûres pour les habitants de l'Amérique latine et des Caraïbes.

D'après l'OMS, plus de 85 % des accidents de la route ont lieu dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, un fait que l'on ne peut ignorer. L'une des conséquences les plus visibles de cette épidémie est ce qu'il convient de décrire comme un effet d'écrasement qui impose un fardeau économique énorme aux pays et aux économies en développement, en particulier aux petites économies vulnérables comme la Jamaïque, où il représente de 1 à 2 % du produit intérieur brut qui, selon l'OMS, tient déjà compte de l'aide bilatérale totale fournie par les pays industriels. D'après des recherches fiables réalisées sur le fardeau que représentent les accidents de la route, l'effet considérable qu'ils ont sur le PIB n'est qu'un aspect du problème, puisque ce chiffre ne représente que la perte de productivité.

Le nouveau gouvernement de la Jamaïque, occupé à l'heure actuelle à élaborer son premier budget, est pleinement conscient de la charge supplémentaire due aux coûts sociaux et économiques de l'épidémie des accidents routiers, notamment de ses répercussions négatives sur le secteur de la santé. Dans de nombreux pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, les accidents de la route représentent la moitié du nombre de lits d'hôpital occupés dans les services de chirurgie. Dans ces conditions, les plus durement frappés sont habituellement les groupes les plus démunis de la société, notamment ceux dont les revendications traditionnelles en vue d'obtenir une juste indemnisation n'ont pas encore été prises en compte.

La terrible situation dans laquelle se trouvent les enfants victimes de ces circonstances me touche profondément. L'article 6 de la Convention relative aux droits de l'enfant stipule, entre autres, que les enfants ont le droit de vivre et que les gouvernements doivent veiller à leur assurer une vie et un développement sains. Les chiffres dont nous disposons sont particulièrement saisissants, car ils indiquent que ce

droit, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, risque constamment d'être violé. Les accidents de la route sont désormais la première cause de mortalité chez nos jeunes de 10 à 24 ans. Chaque jour, 1 049 jeunes meurent d'un accident survenu sur l'une des routes du monde. Cela signifie que, dans le monde, un enfant meurt des suites d'un accident de la route toutes les une à trois minutes.

Si les gouvernements veulent vraiment garantir aux enfants une vie et un développement sains, les dirigeants doivent admettre que les accidents de la route constituent un obstacle de taille à leur capacité à garantir ce droit essentiel. Ils doivent prendre les mesures hardies qui s'imposent pour faire face à l'impact mortel des accidents sur nos sociétés.

Considérés à la lumière des difficultés économiques, des prix record du pétrole et de l'augmentation importante du prix des denrées alimentaires, les effets des accidents de la route sur les pauvres et les démunis constituent une difficulté majeure pour de nombreux gouvernements partout dans le monde. La détresse des pauvres est rendue plus complexe encore du fait que ceux qui ne sont pas en mesure d'acheter un véhicule sont aussi les plus vulnérables sur la route, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Ainsi, en Jamaïque, régulièrement, depuis 20 ans, 33 % des victimes des accidents de la route sont des piétons. La catégorie des usagers de la route vulnérables – piétons, cyclistes et motocyclistes – groupe 66 % des décès sur la route. Dans de nombreux pays d'Amérique latine et des Caraïbes, les piétons sont victimes de la moitié des accidents de la route. Les fonds extrêmement limités ne permettent pas de prévoir un plan adéquat qui prendrait en considération des usagers de la route à ce niveau.

Ce qui fait de ce carnage sur nos routes un défi plus difficile encore à relever, c'est le fait que les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, qui sont les moins bien équipés pour faire face à cette crise, sont le théâtre de 90 % des accidents de la route. Cet état de fait entrave gravement nos efforts pour parvenir au développement durable et aux objectifs du Millénaire pour le développement. Les premières estimations indiquent que les secours d'urgence dispensés en cas d'accident ont coûté 14 millions de dollars à la Jamaïque en 2006, soit 0,48 % de notre produit intérieur brut; 7,2 % du budget des hôpitaux; et 0,33 % du budget national. Il s'agit d'un véritable fardeau économique, surtout dans notre cas où les maigres ressources dont nous disposons seraient mieux

employées en faveur du développement. Nous devons donc activement nous employer à utiliser cet argent pour des activités préventives, qui sont davantage un investissement qu'une simple dépense.

Il importe aussi de noter que ce fléau des temps modernes est pratiquement invisible. Il s'agit véritablement d'une tragédie qui sape, en silence, notre qualité de vie. Et c'est ce silence qu'il faut rompre.

Je terminerai mon intervention avec trois recommandations. La première est le résultat de la collaboration multisectorielle que nous avons encouragée en Jamaïque pour répondre à la nécessité d'adopter des normes sur la conception et la production des véhicules importés. L'adoption de telles normes dans les pays les plus fortement développés a été en effet l'un des facteurs ayant le plus contribué à la réduction du nombre des décès liés à des véhicules motorisés. En Europe et aux États-Unis, par exemple, la réglementation publique exige que les véhicules protègent les passagers et les autres usagers de la route tout en respectant plus l'environnement, qu'ils soient munis d'airbags frontaux et latéraux, que leur habitacle soit renforcé et qu'ils soient équipés de ceintures de sécurité trois points. Et la liste des accessoires et équipements destinés à aider les passagers à éviter les accidents ou du moins à avoir davantage de chances de survie en cas d'accident ne cesse de s'allonger.

Malheureusement, la plupart des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, où l'on compte pourtant l'écrasante majorité des accidents mortels, n'ont actuellement pas les moyens de faire respecter ces normes. En Jamaïque, environ 48 % des décès dus à des accidents de la circulation concernent les occupants des véhicules motorisés, dont la plupart se trouvaient à bord de véhicules qui n'auraient pas répondu aux normes minimales de sécurité en vigueur aux États-Unis ou dans l'Union européenne. L'adoption d'une réglementation véritablement mondiale que les constructeurs seraient obligés de respecter contribuerait grandement à améliorer la sécurité des habitants de pays comme la Jamaïque, où cette réglementation pourrait prendre valeur de loi et être utilisée pour contrôler les véhicules importés chez nous. La Jamaïque a malheureusement récemment enregistré des traumatismes graves et des décès directement liés à l'importation de véhicules d'occasion défectueux, un phénomène qui doit rapidement être endigué. Je plaide donc en faveur de la création d'une norme mondiale de sécurité des véhicules motorisés qui fixerait les exigences

minimales auxquelles un véhicule doit répondre quel que soit son lieu de fabrication. J'espère que la conférence ministérielle mondiale des Nations Unies sur la sécurité routière se penchera sur cette question.

Deuxièmement, je lance un appel urgent pour que la Jamaïque et les autres pays de la région aient plus facilement accès à l'International Road Assessment Programme (Programme international d'évaluation des routes) – IRAP – qui permet d'identifier les risques et d'évaluer les performances en matière de sécurité des réseaux routiers. Cette évaluation nous fournirait les critères nécessaires pour mesurer les risques, et nous permettrait également d'établir des indicateurs et d'utiliser un système de classement et de notation de la protection routière. Cette initiative m'intéresse d'autant plus qu'elle est directement en rapport avec mon portefeuille ministériel. J'attends avec intérêt le jour où nous pourrions renforcer nos capacités en matière de gestion de la sécurité, conformément aux principes convenus et aux pratiques optimales, et ce, bien entendu, en nous appuyant sur toute l'aide nécessaire.

La Jamaïque s'efforce de rompre avec son habitude de construire des routes sans payer dûment attention à la sûreté de leur utilisation. C'est dans cet esprit que nous comptons parmi les signataires de la pétition « Pour des routes sûres ». Notre ancien Premier Ministre a été le premier à la signer et notre Premier Ministre actuel a, lui aussi, apposé sa signature, dès sa prise de fonctions.

Troisième et dernière recommandation, notre expérience aux niveaux national et régional nous a montré combien il était essentiel de mettre en place une coopération plurisectorielle pour combattre cette véritable épidémie que sont les accidents de la route. Des prévisions fort sombres ont été réalisées quant à l'ampleur des ravages qui seront causés si nous ne réagissons pas rapidement et de manière concertée pour lutter contre ce fléau des temps modernes.

La proposition d'organiser une conférence mondiale des Nations Unies au niveau ministériel donne à la communauté internationale l'occasion idéale de mobiliser les dirigeants et les décideurs du secteur des transports. Cette conférence nous permettra aussi d'axer notre attention sur les solutions pratiques qui pourront durablement changer les choses. Elle nous donnera également l'occasion de renforcer l'esprit de direction en la matière, ce qui pourra contribuer à réduire les ravages qui se produisent actuellement dans

le monde en développement. Tout cela a lieu dans un contexte qui fait froid dans le dos, comme en témoignent les chiffres selon lesquels un enfant meurt dans un accident de la circulation toutes les une à trois minutes. Il ne s'agit pas là juste d'une information figurant dans une enquête, mais bien d'une réalité à laquelle d'innombrables familles et communautés sont confrontées.

Au nom du Premier Ministre et du peuple jamaïcains, je tiens donc à exprimer notre plein appui au projet de résolution qui doit être adopté ce matin, et qui prévoit l'organisation de la toute première conférence ministérielle des Nations Unies sur la sécurité routière. J'espère que ce projet de résolution recueillera l'approbation enthousiaste de la communauté internationale.

J'attends avec intérêt le jour où les nations de cette planète renverseront la tendance actuelle et recueilleront les bienfaits d'une circulation routière plus sûre. Les actions concertées que nous menons aujourd'hui, notamment avec l'adoption du présent projet de résolution, nous permettront de consolider plus avant un partenariat mondial fondé sur la collaboration et la coopération, et qui, j'en suis sûr, sera en mesure de surmonter tous les obstacles nous empêchant d'atteindre notre objectif.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne la parole à la Représentante permanente de la Slovaquie, S. E. M<sup>me</sup> Sanja Štiglic.

**M<sup>me</sup> Štiglic** (Slovaquie) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Union européenne. La Turquie, la Croatie et l'ex-République yougoslave de Macédoine, pays candidats; l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie, pays du Processus de stabilisation et d'association et candidats potentiels; ainsi que l'Ukraine, la République de Moldova, l'Arménie et la Géorgie se rallient à la présente déclaration.

Les accidents de la circulation atteignent des proportions épidémiques dans de nombreux pays et ils semblent être largement acceptés comme une conséquence inévitable de notre mobilité toujours accrue.

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a estimé qu'en 2002 près de 1,2 million de personnes dans le monde ont trouvé la mort dans des accidents de la circulation et que 50 millions y ont été blessés. Demeurer passif ne risque pas seulement de voir ces

chiffres doubler d'ici à 2020, mais également de placer les traumatismes dus aux accidents de la circulation au troisième rang mondial des maladies et des traumatismes. Cependant, un grand nombre de sociétés et de gouvernements ont choisi de s'attaquer à ce problème. En fait, les mentalités sont en train de changer en ce qui concerne la sécurité routière : les décès dus aux accidents de la route ne sont plus acceptés comme un corollaire inévitable de la mobilité accrue.

Au sein de l'Union européenne, nous pouvons nous inspirer des succès obtenus par des pays comme le Royaume-Uni, la Suède et les Pays-Bas. Alors que ne cesse d'augmenter le nombre des véhicules et des conducteurs, ces États ont réussi à réduire de manière spectaculaire le nombre des traumatismes liés aux accidents de la route. Parallèlement à ces réussites, d'autres pays européens ont également enregistré des améliorations considérables. Il est important de souligner que ces succès découlent généralement de l'adoption d'une démarche planifiée et intégrée concernant des politiques de sécurité routière assorties d'objectifs ambitieux.

En fait, l'Union européenne a reconnu que d'importants progrès pourraient être réalisés si tous les États membres étaient disposés à partager non seulement cette vision pour l'avenir, mais également les meilleures pratiques ayant permis de tels progrès au niveau national. S'agissant des faits nouveaux survenus récemment dans ce domaine, la Commission européenne a publié une évaluation à mi-parcours du Programme d'action européen pour la sécurité routière, indiquant que beaucoup a été accompli ces cinq dernières années, même si nous devons faire plus encore pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. Le Programme d'action européen pour la sécurité routière, mis en place par la Commission européenne en juin 2003, a pour objectif clef de réduire de moitié d'ici à 2010 le nombre des morts dus aux accidents de la route, et ce, sur la base des chiffres de 2001.

Le Parlement européen et le Conseil européen des Ministres des transports ont, à de nombreuses occasions, souscrit explicitement à cet objectif. Ce faisant, ils ont fait de la sécurité routière l'une des priorités politiques; ce qui va demeurer le cas, car ils ont également reconnu que l'amélioration de la sécurité routière exige un effort constant.

Le Programme identifie, comme principales causes des accidents de la circulation et de leurs conséquences, la vitesse excessive, l'alcool au volant et le non-usage des mesures de protection, telles que les ceintures de sécurité et les casques de moto. Pour cette raison, il insiste sur l'urgence de faire respecter de manière plus stricte les lois en vigueur à cet égard. En outre, le Programme d'action fournit aux États européens une vue d'ensemble des informations pertinentes et des mesures à prendre pour parvenir à réduire de 50 % le nombre des décès dus aux accidents de la circulation. Il décrit également les structures permettant de mieux s'attaquer à ces problèmes et donne les informations nécessaires pour reproduire les résultats obtenus par les États pionniers dans les politiques relatives à la sécurité routière.

Le Programme accorde une grande importance à la nécessité absolue d'impliquer la société civile pour assurer une meilleure sécurité routière. À cette fin, il encourage les acteurs des secteurs public et privé à signer une charte sur la sécurité routière, dans laquelle chaque acteur devrait dresser la liste des objectifs fixés et des mesures prises en faveur de la sécurité routière.

Le Programme d'action européen accorde également une grande importance à la nécessité de réunir les données relatives aux accidents et les informations concernant les programmes de prévention contre les accidents mis en place par chaque État Membre. Cela se fera dans le cadre de la création d'un Observatoire européen de la sécurité routière qui diffusera des informations sur les meilleures pratiques dans le but de relever les défis posés par la sécurité routière.

Évidemment, nous sommes tous tout à fait conscients que nous devrions échanger les meilleures pratiques entre toutes les nations du monde et pas seulement au sein de l'Union européenne. Nous pouvons tous tirer des enseignements de l'expérience pertinente des autres nations à cet égard. Pour relever ce défi, nous apprécions au plus haut point l'initiative prise par la Fédération de Russie d'accueillir et de financer la première conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui doit se tenir en 2009 et qui réunira des délégations de ministres et de représentants qui tiendront des débats, échangeront des informations et se communiqueront les meilleures pratiques.

La faible visibilité des traumatismes dus aux accidents de la route a un impact direct sur la volonté

politique de reconnaître le problème et de s'y attaquer. C'est dans ce contexte que l'Union européenne a institué la Journée européenne de la sécurité routière. La première Journée européenne de la sécurité routière, le 27 avril 2007, a été une journée au cours de laquelle les jeunes ont partagé leurs expériences. Elle a porté sur l'alcool et la drogue au volant, la formation et l'éducation. La deuxième Journée européenne de la sécurité routière, qui doit se tenir le 13 octobre 2008 à Paris, abordera la question de la sécurité routière dans nos villes.

Conscients que les principaux facteurs d'accidents de la route et de traumatismes sont l'alcool au volant, le fait de ne pas porter de casque et de ne pas mettre la ceinture de sécurité, les excès de vitesse et les conception et gestion inefficaces des infrastructures, nous savons que beaucoup de ces décès sont évitables. C'est pourquoi nous devons agir de concert afin de relever le défi qui consiste à réduire radicalement le nombre de civils qui, chaque jour de chaque année, perdent inutilement la vie sur nos routes.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne la parole au représentant du Royaume-Uni, S. E. Lord Robertson of Port Ellen, Président de la Commission pour la sécurité routière mondiale.

**Lord Robertson** (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : Nous avons aujourd'hui la possibilité de faire cesser les terribles effusions de sang dont les routes du monde entier sont le théâtre. J'ai toujours sur moi une petite photo de l'accident de la route que j'ai eu il y a 32 ans, pour me rappeler la chance que j'ai d'être ici aujourd'hui. Mais des millions d'autres personnes souffrent toute leur malheureuse vie des traumatismes dus à un accident la route. Et des dizaines de millions d'autres qui sont morts sur les routes ne souffriront plus jamais de rien.

C'est pourquoi cette journée est importante. Le présent débat à l'Assemblée générale et le projet de résolution dont nous sommes saisis marquent l'instant où la communauté mondiale commence à se préoccuper des souffrances, des malheurs et des coûts liés aux accidents de la route et décide d'y mettre fin. Il est en notre pouvoir de le faire. Nous avons les outils, les connaissances et les moyens nécessaires. Il est temps maintenant de passer aux actes.

Nous devons passer aux actes pour Le Xuan Han, morte sur la route à Hô Chi Minh Ville le mois dernier, quelques semaines à peine avant son neuvième anniversaire parce qu'elle ne portait pas de casque de

moto et parce que le conducteur qui a écrasé sa famille avait bu. Nous devons agir pour Mukela Mumbuna, une jeune Zambienne pleine de talents qui a laissé derrière elle un mari et un bébé de 5 mois lorsqu'elle est morte dans un accident d'autobus provoqué par un conducteur qui roulait trop vite, et pour Baligeya, de l'Ouganda, qui a perdu une jambe et donc son moyen de subsistance lorsqu'il a été renversé par un chauffard. Après avoir passé des mois à l'hôpital, il est aujourd'hui confronté à un avenir de souffrances continuelles et de pauvreté, incapable de nourrir encore sa famille. Pas de casque; excès de vitesse; conduite en état d'ivresse. Nous savons tous comment remédier à ces problèmes. Des véhicules dangereux; des routes mal conçues; pas de ceintures de sécurité: tous ces problèmes peuvent être réglés.

La plupart des personnes ici présentes me connaissent en raison des postes que j'ai occupés par le passé: Ministre de la défense du Royaume-Uni, puis chef de l'OTAN, l'association de défense la plus efficace au monde. Elles savent que je passe la plus grande partie de mon temps à m'intéresser aux statistiques, aux accidents et aux conséquences des conflits militaires à l'échelle mondiale, et la plupart d'entre elles connaissent les statistiques de base sur certains des conflits les mieux connus. Tous les citoyens des États-Unis savent combien sont morts au Viet Nam. Tous les citoyens russes connaissent le nombre des victimes en Afghanistan. Et, s'agissant de votre pays, Monsieur le Président, nous ne sommes tous que trop informés du nombre de victimes du conflit en cours en Iraq.

Et pourtant, tous ces chiffres pâlisent fassent au carnage que connaissent chaque jour de chaque année toutes les routes du monde. Il est temps de réagir face aux malheurs quotidiens que nos routes causent aujourd'hui dans nos pays. Nous devons faire quelque chose pour les millions de personnes qui ont été tuées ou handicapées au cours de la dernière décennie; pour les 500 enfants qui meurent tous les jours, laissant leurs parents en proie à un chagrin que nous pouvons à peine imaginer; et pour les millions de vies que nous pourrions sauver dans les décennies à venir si nous appliquions les politiques et les solutions qui ont fait leurs preuves – qui ont montré qu'elles pouvaient sauver des vies et améliorer la sécurité routière.

Je suis donc très heureux que l'Assemblée générale appuie la recommandation de la Commission pour la sécurité routière mondiale – que je suis fier de présider – dans notre rapport *Améliorer la sécurité*

*routière*, tendant à organiser la première conférence ministérielle mondiale des Nations Unies sur la sécurité routière. Je suis heureux également que l'Assemblée ait reconnu le travail accompli par le mécanisme de la Banque mondiale pour la sécurité routière mondiale, ainsi que la nécessité d'intégrer la sécurité routière dans la conception des projets d'infrastructure routière.

Je tiens aussi à rendre hommage au Sultanat d'Oman et à remercier l'Ambassadeur Al-Hinai d'avoir pris la tête des efforts visant à faire adopter une nouvelle résolution de l'ONU. Je souhaite également remercier le Gouvernement de la Fédération de Russie et le général Kirianov d'avoir généreusement proposé d'accueillir la conférence ministérielle l'année prochaine et de leur rôle directeur dans le domaine de la sécurité routière mondiale. Je tiens à remercier tous les pays qui ont appuyé le présent projet de résolution, car cet appui sera essentiel pour le succès de la prochaine conférence des Nations Unies, ce qui est important en particulier pour le Gouvernement du Royaume-Uni, coauteur du projet de résolution, qui m'a permis de prendre la parole en son nom aujourd'hui.

Je voudrais remercier le Président Arias du Costa Rica, l'ancien Président Carter des États-Unis, l'archevêque Desmond Tutu, M<sup>me</sup> Mary Robinson, de l'Irlande, et M<sup>me</sup> Sonia Gandhi, de l'Inde, qui font partie de ceux qui ont signé avec moi une lettre ouverte adressée à l'ONU, demandant d'agir sans délai.

Je salue également Michelle Yeoh, Jean Todt et David Ward de la Fédération internationale de l'automobile, qui sont à mes côtés, aujourd'hui, à cette séance extrêmement importante de l'Assemblée générale. Je demande à l'Assemblée de prendre acte du fait que plus d'un million de personnes de par le monde se sont donné la peine de signer la pétition adressée à l'ONU, demandant d'agir sans délai.

Cet effort, un effort énorme, nécessitera volonté politique et appui de l'opinion publique. C'est un défi que nous devons relever tous ensemble, riches et pauvres, Nord et Sud, pays développés et pays les moins avancés. La conférence ministérielle des Nations Unies sera un jalon important de cet effort, une possibilité de se réunir, de passer en revue les progrès réalisés, de partager des connaissances, mais surtout de planifier les mesures que nous allons prendre. Aujourd'hui, nous pouvons commencer à inverser la tendance.

Nous, les Nations Unies, pouvons décider de ne pas rester insensible à l'ampleur de cette épidémie mondiale moderne, qui fait des morts et des blessés sur les routes, et nous pouvons décider que le temps est venu d'agir pour l'arrêter.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Mexique, M. Arturo Cervantes Trejo, Directeur général du Centre national pour la prévention des accidents.

**M. Trejo** (Mexique) (*parle en espagnol*) : Je voudrais remercier l'Assemblée de m'avoir donné le privilège de prendre la parole à la soixante-deuxième session de l'Assemblée générale des Nations Unies.

Je voudrais également transmettre les salutations du Président mexicain, Felipe Calderón Hinojosa, et du Ministre de la santé du Mexique, M. José Angel Córdoba Villalobos.

Le Mexique n'est pas étranger au problème de la sécurité routière et des blessures dues aux accidents de la circulation, qui concernent les pays du monde entier. Chaque année, les accidents de la circulation sont responsables du décès de plus de 17 000 Mexicains, ce qui représente 47 décès par jour, dont 15 sont des piétons, un groupe particulièrement à risque. Nous sommes préoccupés par le fait que dans notre pays, les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les enfants, les adolescents et les jeunes adultes, âgés de cinq à 35 ans.

En plus du nombre élevé de décès, les accidents de la route sont à l'origine de plus de 750 000 hospitalisations et font plusieurs millions de blessés qui nécessitent des soins médicaux. Les blessures dues à des accidents de la route sont la deuxième cause d'invalidité permanente, et aussi la deuxième cause du grand nombre d'orphelins dans notre pays.

Au Mexique, le nombre d'accidents de la route augmente : d'après les chiffres officiels, il y a eu, au cours de cette décennie, une augmentation de 45 %.

D'après les évaluations économiques, les accidents de la circulation au Mexique représentent un coût de plus de 10 milliards de dollars chaque année. Sur ce chiffre, 4,5 milliards correspondent au coût estimatif des hospitalisations, de la chirurgie, des soins médicaux et de la réadaptation; 1,3 milliard aux coûts matériels estimatifs; et plus de 3,5 milliards de dollars au manque à produire, à la perte des revenus générés par les personnes décédées, qui font partie de la

population active de notre société et qui décèdent en moyenne à 35 ans.

Les victimes des accidents de la circulation sont des personnes qui sont en train de fonder une famille, qui sont au sommet de leur productivité économique, si bien que les conséquences pour les familles, les communautés, l'économie et le pays dans son ensemble sont dévastatrices.

La multiplication des blessures dues à des accidents de la circulation au Mexique est aggravée par divers facteurs sociaux, économiques et culturels. Ainsi, le pays est en train de s'urbaniser : plus de 80 % de la population vivent dans des zones urbaines. Le nombre de véhicules est également en augmentation, y compris les motos, les camions et les véhicules de transport public : il a augmenté de plus de 60 % au cours des 10 dernières années, si bien qu'il y a actuellement plus de 24 millions de véhicules à moteur.

D'après les enquêtes présentées dernièrement à la neuvième conférence mondiale pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes, qui a eu lieu la deuxième semaine de mars dans la ville de Mérida (Mexique), les taux élevés de décès de piétons dans les grandes villes ne sont pas uniquement un problème des pays en développement, mais également des pays développés. Nous devons faire mieux pour protéger les usagers vulnérables dans nos villes.

Il est important de mentionner une question alarmante : le nombre estimatif d'accidents, de blessures, d'invalidités et de décès liés aux accidents de la circulation impliquant des véhicules motorisés est plus élevé que les statistiques officielles, au Mexique tout autant que dans d'autres pays de la région, car le nombre d'accidents et le nombre de décès qu'ils occasionnent est très incomplètement enregistré.

D'après la Banque mondiale et l'Organisation mondiale de la santé, les blessures dues aux accidents de la circulation constituent véritablement une épidémie mondiale, et l'Amérique latine et les Caraïbes comptent les taux de mortalité les plus élevés de toutes les régions du monde. Le coût économique, comme la ministre du Costa Rica et le ministre de la Jamaïque l'ont déjà signalé, est très élevé et en augmentation. Certains problèmes qui contribuent à cette pandémie dans la région sont liés à la tendance à l'urbanisation, à la disponibilité et à l'usage de véhicules motorisés, notamment à l'accroissement important du nombre de motocyclistes, à la mauvaise qualité des rues et des routes, à l'absence d'éducation à

la sécurité routière de tous les types d'usagers de la route et des moyens de transport, et à l'absence de système de transport de masse et d'une planification urbaine adéquate, entre autres causes.

C'est pourquoi le Mexique voit avec inquiétude que les pays du monde doivent s'unir pour s'attaquer à ce problème. Il est essentiel que tous les pays partagent leurs connaissances et unissent leurs efforts en matière de sécurité routière et qu'ils associent leurs capacités, leurs connaissances techniques, leurs ressources économiques et humaines pour faire face à cette pandémie de façon coordonnée au niveau mondial. C'est une question non seulement d'économie, mais aussi de justice sociale.

Je dois dire que des faits encourageants se produisent dans notre région de l'Amérique latine et des Caraïbes, en ce sens que nous commençons à nous atteler à cette tâche, comme les représentants du Costa Rica et de la Jamaïque l'ont mentionné. En septembre 2006, le premier Forum régional des parties concernées par la sécurité routière s'est tenu à San José, au Costa Rica. Bon nombre d'institutions – dont la Banque mondiale, l'Organisation panaméricaine de la santé, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, la Banque interaméricaine de développement et la Fondation de la FIA – y ont joué un rôle véritablement actif et se sont réunies afin de faire prendre conscience d'un sujet aussi important que la sécurité routière et de prendre des mesures pour l'améliorer. Grâce à ces efforts de collaboration ainsi qu'au dynamisme de ces institutions et d'un certain nombre d'individus clefs, la région a commencé à inciter les différents secteurs à déployer des efforts pour promouvoir la sécurité routière dans la région.

Comme l'ont mentionné les précédents intervenants, suite à cette première rencontre des parties concernées au Costa Rica, une commission provisoire a été établie. Le Président Oscar Arias Sánchez, Prix Nobel de la paix, en est le Président d'honneur. En outre, on compte parmi ses membres les institutions fondatrices que j'ai déjà mentionnées, ainsi que des représentants des gouvernements et de la société civile de toute la région.

En décembre 2007, un second Forum régional des parties concernées par la sécurité s'est tenu à Porto Rico. Un grand nombre d'acteurs clefs, représentant des gouvernements ou des institutions, se sont réunis pour atteindre un objectif commun : réduire le nombre de personnes blessées ou tuées dans nos rues et sur nos

routes. Les participants ont également partagé une vision commune : des routes sûres en Amérique latine et dans les Caraïbes. Le Mexique y a pris une part active aux côtés de ces acteurs régionaux et nous travaillons actuellement à l'adoption d'une démarche régionale vis-à-vis de la sécurité routière, afin de promouvoir la collaboration, de mettre en commun les ressources et les connaissances pour hâter le développement des capacités nationales dans la promotion de la sécurité routière.

Le Mexique est fier d'informer l'Assemblée générale qu'il y a quelques semaines, le 14 mars, pour la première fois dans la région, s'est tenue à Mérida une réunion ministérielle sur la prévention de la violence et des traumatismes dus aux accidents. Cette rencontre s'est tenue à la veille de la neuvième Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité. Vingt-neuf pays des Amériques ont participé à cette rencontre sans précédent, qui a rassemblé des ministres de la santé pour aborder la question des traumatismes volontaires et involontaires. Les pays participants ont convenu que des efforts supplémentaires étaient indispensables pour régler ces problèmes prioritaires de santé publique et ils se sont engagés à prendre des mesures importantes afin de faire face à cette pandémie régionale.

À la réunion ministérielle de Mérida, plus de 24 pays ont signé la Déclaration ministérielle sur la prévention de la violence et des traumatismes dans les Amériques. Une copie de cette déclaration sera fournie à l'Assemblée générale pour ses archives. Les 24 pays signataires se sont engagés à prendre des mesures importantes qui contribueront à améliorer la sécurité routière dans la région. Ils ont notamment reconnu que les traumatismes dus aux accidents de la route constituent un problème de santé publique prioritaire et que nous devons redoubler d'efforts, au niveau régional, pour les prévenir. Ils se sont en outre engagés à développer, mettre en œuvre et évaluer les plans nationaux pour la prévention des traumatismes, et à encourager la création d'alliances stratégiques et de conventions visant à établir des politiques nationales pour la prévention des traumatismes. En outre, ils se sont aussi engagés à renforcer ou à créer des unités au sein des ministères de la santé disposant de budgets qui leur soient propres et d'un niveau d'autorité approprié, à renforcer les mécanismes de recueil de données sur les traumatismes, et à améliorer la prestation de services de santé aux personnes souffrant de traumatismes.

Le Mexique a travaillé en étroite collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé et avec l'Organisation panaméricaine de la santé à planifier et préparer cette conférence ministérielle, et nous félicitons l'une et l'autre pour le rôle de chef de file qu'elles jouent dans la promotion de la sécurité routière et pour l'appui technique constant qu'elles nous offrent.

Comme le projet de résolution dont nous discutons aujourd'hui le souligne, le Mexique collabore de manière active avec l'Organisation mondiale de la santé à l'établissement du rapport sur l'état actuel de la sécurité routière dans le monde. Le Mexique a été choisi pour prendre part à une nouvelle activité entreprise par l'Organisation mondiale de la Santé afin d'élaborer des politiques et des programmes pilotes visant à prévenir la perte inutile de vies dans les rues et sur les routes de notre planète. L'Organisation mondiale de la santé a reçu un financement de la Fondation Bloomberg, qui contribuera à réduire considérablement le nombre de personnes tuées, blessées ou handicapées suite à des accidents de la route. Il s'agit d'un domaine de la santé publique qui n'a bénéficié ces dernières années que d'un faible financement.

Pour compléter les ressources offertes par la Fondation Bloomberg et par l'Organisation mondiale de la santé, le Gouvernement mexicain a décidé d'investir le double du montant que nous recevons dans les programmes pilotes qui ont été lancés dans quatre des principales villes du pays. Ces programmes sont appelés à s'occuper des facteurs de risque aussi importants que la conduite sous l'influence de l'alcool, la non-utilisation de la ceinture de sécurité ou les dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules, d'initiatives visant à contrôler la vitesse et de questions relatives à la sécurité des piétons.

Un programme national sans précédent sur la sécurité routière a été lancé récemment par notre Ministre de la santé. Notre Centre national pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, que j'ai l'honneur de présider, bénéficie d'un budget ainsi que de ressources humaines considérables afin de lancer des initiatives en matière de sécurité routière au niveau national. Nous espérons pouvoir faire part de résultats positifs et de nos expériences en la matière à la conférence ministérielle mondiale de 2009.

Le Ministère mexicain de la santé est très attaché à cette cause, car nous estimons que le secteur de la santé peut contribuer à améliorer la sécurité routière de différentes manières. Les initiatives de santé publiques du Ministère mettent en particulier l'accent sur la prévention, bien que nous n'ignorions pas l'aspect du traitement médical d'urgence apporté aux victimes, l'hospitalisation, les soins de longue durée et la réadaptation. Nous privilégions la prévention. Notre approche de la santé publique se fonde sur la science. Il s'agit d'une approche qui, par nature, accorde une grande importance à la collaboration. Elle met en évidence l'importance d'une démarche multisectorielle qui, nous l'espérons, caractérisera la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qu'il a été proposé de tenir en Fédération de Russie en 2009.

Le Mexique est un fervent partisan de ce projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, qui a été présenté aujourd'hui par l'Oman. Le Mexique convient qu'il nous faut faire preuve de davantage de volonté politique et appliquer les recommandations contenues dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes* dus aux accidents de la circulation et les résolutions de cette Assemblée générale qui visent à améliorer la sécurité routière mondiale.

**M. Hannesson** (Islande) (*parle en anglais*) : Je voudrais remercier le Secrétaire général de sa note transmettant le rapport sur la mise en œuvre de la résolution 60/5 relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/62/257). Je voudrais également saisir cette occasion pour exprimer ma reconnaissance au Gouvernement du Sultanat d'Oman d'avoir pris l'initiative d'appeler l'attention sur cet important problème que représente la crise de la sécurité routière. Il peut compter sur notre plein soutien, car aucun pays n'est à l'abri de ce fléau moderne, même les pays insulaires les plus éloignés.

Les statistiques qui figurent dans le rapport dressent un tableau bien sombre de la situation. Chaque année, les accidents de la route font près de 1,2 million de morts et des millions de blessés, dont certains restent handicapés. À l'échelle mondiale, les accidents de la route sont la principale cause de décès pour le groupe d'âge 10-24 ans. Ces chiffres sont comparables aux taux de mortalité afférents au paludisme ou à la tuberculose.

Dans une large mesure, la solution à ce problème passe par une plus grande sensibilisation et par la nécessité de persuader les automobilistes de changer leur comportement. En d'autres termes, les accidents de la route peuvent être évités.

Contrairement à de nombreux autres pays, en Islande, la grande majorité des décès dus aux accidents de la route ne se produit pas en ville. En fait, le taux d'accidents dans les zones construites a sensiblement décliné ces dernières années et aujourd'hui, les statistiques montrent que, l'année dernière en Islande, plus de 90 % des accidents de la route se sont produits en zone rurale. Le problème en Islande est que les mesures prises pour réduire le nombre des personnes gravement blessées lors d'un accident de la route n'ont pas donné de résultats. Des études ont confirmé d'autres découvertes qui attribuent les accidents de la circulation à un certain nombre de facteurs clefs, notamment la vitesse, la conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise d'autres drogues, la non-utilisation de la ceinture de sécurité et une mauvaise infrastructure.

À la lumière de ces informations, le Ministère islandais des transports, de la communication et des questions locales a élaboré un programme de sécurité routière sur quatre ans, couvrant la période 2007 à 2010. Ce programme a été adopté par le Parlement islandais en 2007, dans le cadre de la politique nationale générale en matière de transports. Le principal objectif de ce programme de sécurité routière est de lutter contre la conduite en état d'ivresse et/ou sous l'emprise de la drogue et contre la vitesse et le non-port de la ceinture de sécurité, ainsi que de mettre en place de nouvelles mesures pour améliorer l'infrastructure routière et d'autres activités spécifiques. Le programme met un accent particulier sur l'éducation à la sécurité routière pour tous les enfants, de la maternelle jusqu'à l'âge de 18 ans. Le but est que les enfants bénéficient ainsi d'une vaste éducation à la sécurité routière qui ancrera en eux les bases d'un comportement routier responsable, de manière à combattre la notion selon laquelle les accidents de la route sont inévitables.

Les autorités islandaises ont pris note, avec un intérêt tout particulier, de la tenue de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, du 23 au 29 avril 2007, qui s'adressait surtout aux jeunes usagers de la route. L'Islande a dûment marqué cette semaine, en organisant tout un éventail d'activités durant ces sept jours. Chose intéressante, les chiffres montrent un net déclin du nombre des

accidents de la route durant la Semaine pour la sécurité routière, comparés à la même semaine de l'année précédente, et cette tendance s'est poursuivie dans les semaines qui ont suivi.

Le succès de la Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière en Islande s'explique principalement par la coopération fructueuse entre les parties intéressées, comme le Gouvernement, la police, les organisations non gouvernementales, les autorités locales et les médias. Cette initiative de l'ONU d'organiser à l'échelle mondiale une Semaine pour la sécurité routière souligne bien la valeur et l'importance de la coopération internationale dans ce domaine, en particulier en ce qui concerne les efforts à déployer dans le monde en développement.

L'Islande est fière de figurer parmi les auteurs du projet de résolution A/62/L.43 sur la sécurité routière mondiale, qui a été présenté plus tôt aujourd'hui par mon ami, l'Ambassadeur Fuad Al-Hinai. Nous apprécions vivement le rôle actif et constructif qu'il joue pour appeler l'attention de l'ONU sur cette question importante.

Les accidents de la route restent un grave problème de santé publique et de développement. Ils menacent de réduire à néant les progrès en matière de développement de nombreux pays et ils imposent un lourd fardeau économique aux pays en développement. Nous devons donc intensifier nos efforts, à l'échelle internationale, de manière à sensibiliser davantage à la question de la sécurité routière mondiale.

L'Islande se félicite très chaleureusement de la proposition de la Fédération de Russie d'accueillir et de subventionner la première conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, en 2009. Cette conférence devrait permettre de compléter les efforts de promotion de la sécurité routière entrepris à l'échelon national et régional et de rassembler les ministres en charge des transports, des infrastructures et de la santé. Elle s'avérera un élément important pour intensifier la réponse politique et institutionnelle en matière de sécurité routière.

**M. Bui The Giang** (Viet Nam) (*parle en anglais*): Je voudrais tout d'abord remercier le Secrétaire général d'avoir transmis le rapport intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/62/257) à l'Assemblée générale, pour examen. Je voudrais également remercier l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) d'avoir préparé ce rapport en concertation avec les partenaires du Groupe des

Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Nous adressons aussi des remerciements particuliers aux délégations d'Oman et de la Fédération de Russie qui ont déployé des efforts inlassables pour rédiger le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, que ma délégation est fière de coparrainer.

Nous sommes encouragés de voir que des efforts de coopération considérables ont été consentis aux niveaux national, régional et international pour traiter de la question de la sécurité routière, depuis l'adoption par l'Assemblée générale de la résolution 60/5, en octobre 2005. Toutefois nous sommes très préoccupés de voir que selon le rapport de cette année, les accidents de la route continuent de constituer un problème majeur de santé publique et l'une des principales causes de mortalité, de traumatismes et de handicaps dans le monde, puisqu'ils font près de 1,2 million de morts et des millions de blessés et de handicapés. Ces traumatismes ne constituent pas seulement un problème de santé publique majeur, mais ils menacent également d'annuler les progrès en matière de développement obtenus de haute lutte dans de nombreux pays.

Dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, le montant total des coûts entraînés par les accidents de la route se situerait entre 65 et 100 milliards de dollars, soit plus que le montant de l'aide au développement. Ce qui est regrettable ici, c'est que, comme l'indique l'OMS, ces terribles traumatismes dus aux accidents de la route pourraient largement être évités ou contenus grâce à une analyse et à des mesures rationnelles.

Le Viet Nam a toujours fait partie des pays qui sont sous le feu des projecteurs lorsque l'on évoque la question de la sécurité routière. Compte tenu de sa forte densité de population, de son urbanisation rapide et de son taux de croissance économique toujours élevé, le nombre des véhicules circulant sur les routes vietnamiennes a rapidement augmenté, alors que l'infrastructure de transport, elle, ne s'est pas développée au même rythme.

Les automobilistes restent peu sensibles à la nécessité de respecter la législation en matière de sécurité routière. En conséquence, le nombre d'accidents de la route a considérablement augmenté. Selon les statistiques officielles, il y en a eu environ 15 000 en 2007, soit 96 % des accidents de la circulation de tous les types. Les blessures et décès ont

essentiellement touché la tranche d'âge 15-49 ans, qui représente 56 % de la population totale et compte les individus les plus actifs. Une étude de la Banque asiatique de développement – conduite suivant une perspective uniquement économique – estime qu'en 2002 et 2003, au Viet Nam, les accidents de la circulation ont coûté au pays quelque 900 millions de dollars annuels.

Pleinement conscient des terribles effets des accidents de la route, et en particulier du lien entre sécurité routière et développement durable, le Gouvernement vietnamien attache beaucoup d'importance à la question, dont il a fait une priorité. La Stratégie nationale d'amélioration de la sécurité routière 2001-2010 a été conçue pour améliorer l'infrastructure des transports; élaborer un système juridique pertinent pour garantir la sécurité sur les routes; créer une base de données des accidents; mettre en place des campagnes d'information, d'éducation et de communication; faire participer toutes les organisations gouvernementales, non gouvernementales, nationales et locales à la sécurité routière; mettre en œuvre un système d'inspection de la sûreté des véhicules; et appliquer des mesures de répression strictes. Tout un ensemble de politiques et mécanismes ont été introduits pour inciter au respect des règles et prendre des sanctions contre les auteurs de violations. Le Comité national de la sécurité routière a été créé en tant qu'organe gouvernemental interinstitutions chargé de mener et coordonner la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité routière entre les différents ministères et localités. L'an dernier, le Viet Nam a célébré la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui a été l'occasion de mener diverses activités d'information, d'éducation et de communication et de renforcer les règles de sécurité et l'application de la loi.

Tous ces efforts combinés ont produit de premiers résultats positifs. Pour ne pas dépasser mon temps de parole, qu'il me soit permis ici de n'en donner qu'un seul exemple : la réduction du nombre de traumatismes crâniens causés par les accidents de moto, le moyen de locomotion individuel le plus populaire au Viet Nam.

En octobre 2005, le Viet Nam comptait quelque 16 millions de motos, soit environ une pour cinq habitants. En 2005, 70 % des accidents de la route ont impliqué des motocyclistes, et 88 % des décès occasionnés ont été dus à un traumatisme crânien. Les données de l'hôpital Cho Ray, le plus grand hôpital de la ville la plus vaste et la plus peuplée du pays, Ho Chi

Minh Ville, montrent que 85 % de ses patients liés à la circulation sont des motocyclistes et que pratiquement 74 % de ses hospitalisations dans ce cadre sont dues à des blessures à la tête.

Par conséquent, la sécurité des motocyclistes par le biais du port du casque est considérée comme une priorité par le Gouvernement vietnamien. Tous les moyens possibles, y compris l'éducation, les campagnes de sensibilisation et la répression, ont été employés afin d'encourager le port du casque. Il aura fallu l'adoption de la résolution n° 32 du Gouvernement, qui a rendu obligatoire, dès le 15 décembre 2007, le port du casque sur les routes vietnamiennes, pour que la situation change vraiment. Les trois mois et demi qui se sont écoulés depuis ne représentent pas beaucoup de temps, et je ne dispose pas encore de chiffres concrets quant à l'amélioration de la sécurité routière. Cependant, au vu du respect étonnamment strict de cette résolution dans l'ensemble du pays, je puis assurer l'Assemblée de la baisse visible et considérable des décès dus aux accidents de la circulation.

Le mérite en revient à de nombreux acteurs : le Gouvernement, par sa volonté politique; la population, par une sensibilisation accrue et un meilleur respect de la loi; le secteur privé, par son engagement initial mais énergique; et les organisations populaires, par leur participation innovante et souple.

Enfin et surtout, le facteur étranger a un rôle extrêmement important à jouer en la matière. Ces dernières années, nous avons travaillé en étroite collaboration avec de nombreux partenaires internationaux, dont nous avons reçu une aide financière et technique précieuse, parmi lesquels la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, l'Agence suédoise de coopération internationale au développement, et l'OMS, pour n'en citer que quelques-uns. Nombre d'organisations non gouvernementales et de la société civile, dont la Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie, Handicap International, la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et ses sociétés membres française et américaine, sont actives au Viet Nam, où elles nous fournissent une coopération et une assistance fructueuses. Dans la seule campagne en faveur du port du casque, que je viens de mentionner, nous avons bénéficié de la coopération organique de nombreuses organisations internationales et de nombreuses personnes, au premier rang desquels

l'Initiative mondiale pour la sécurité routière, la Fondation pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation en Asie, ainsi que la vedette de cinéma Michelle Yeon, Ambassadrice itinérante de la Fédération internationale de l'automobile.

Je voudrais saisir cette occasion pour exprimer la profonde gratitude du Gouvernement et du peuple vietnamiens à la communauté internationale pour ses contributions notables au règlement des problèmes de circulation au Viet Nam. À ce sujet, je voudrais également dire l'accueil favorable et l'appui que nous réservons à l'offre faite par le Gouvernement de la Fédération de Russie d'organiser, en 2009, la première conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, et déclarer que nous avons hâte de voir cet événement majeur produire des résultats concrets.

Lorsque l'on regarde vers l'avenir, la sécurité routière reste une question qui recèle bien des difficultés et nécessite par conséquent des synergies mondiales. Au Viet Nam, nous sommes résolu à redoubler d'efforts pour élaborer et mettre en œuvre comme il se doit des plans d'action et programmes dans le domaine de la sécurité routière. Pour cela, nous devons nous appuyer sur le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale qui sera adopté, je pense, à la présente session de l'Assemblée en tant que cadre dans lequel atteindre l'objectif d'une réduction de 5 à 7 % des décès dus aux accidents de la circulation d'ici à 2010, comme indiqué dans la Décision n° 259 que notre Premier Ministre a signé ce mois, le 4 mars 2008. Nous formons une fois de plus le vœu sincère que le Viet Nam continuera de recevoir l'aide et la coopération si nécessaires de la communauté internationale.

**M<sup>me</sup> Sahussarungai** (Thaïlande) (*parle en anglais*): Je joins ma voix à celle des distingués représentants qui ont pris la parole avant moi d'exprimer au Président de l'Assemblée générale, la gratitude de ma délégation pour avoir attiré l'attention de l'Assemblée générale à sa soixante-deuxième session sur le thème critique de la sécurité routière mondiale. Je tiens à féliciter l'Oman pour son dévouement de longue date à cette question. Ma délégation remercie également le Gouvernement de la Fédération de Russie d'avoir pris l'initiative de proposer d'organiser la toute première conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, en 2009. Cette conférence à venir portera en effet la

communauté internationale à un nouveau niveau d'attention et de conscience en ce qui concerne la crise mondiale de la sécurité routière. Ce n'est que justice car, chaque année, plus de 1,2 million de personnes sont tuées et 50 millions blessées sur les routes du monde.

Ma délégation est convaincue qu'en dépit du caractère dévastateur de cette épidémie mondiale, qui tue autant de gens que le paludisme et la tuberculose, les décès et blessures liés à la circulation routière peuvent être évités et considérablement réduits grâce à des efforts vigoureux et durables de la part de toutes les parties prenantes, au niveau tant national qu'international.

À l'échelle mondiale, les accidents de la route sont désormais la première cause de décès chez les 10-24 ans. Il est alarmant que plus de la moitié des victimes dans le monde appartiennent au groupe d'âge des 15-44 ans, qui sont les plus nombreux à exercer une activité professionnelle et des responsabilités parentales. D'après les projections du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* de 2004, les décès par accident de la circulation auront augmenté de 80 % dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire à l'horizon 2020 si rien de concret n'est fait pour y remédier. Les effets multiplicateurs des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation peuvent être très destructeurs et entraîner de graves problèmes en raison de la perte de parents et de ressources humaines ainsi qu'en termes sociaux et économiques à l'échelle nationale. Le coût économique de cette crise pour la plupart des pays en développement représente entre 1 % et 2 % du produit national brut par an. Le coût annuel des accidents de la route dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire est estimé dans une fourchette de 65 milliards et 100 milliards de dollars. Cela est loin d'être négligeable dans la mesure où ces pertes économiques peuvent fortement entraver les efforts de développement social et économique.

À cet égard, je félicite l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) d'assurer la coordination des questions relatives à la sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Le rapport du Secrétaire général A/62/257, qui a été établi par l'OMS, rend parfaitement compte des progrès accomplis en vue d'améliorer différents aspects de la situation mondiale en matière de sécurité routière, en particulier la collaboration entre les commissions régionales de l'ONU et les autres organismes des Nations Unies et

partenaires internationaux dans la mise en œuvre des résolutions 58/289 et 60/5 de l'Assemblée générale, ainsi que dans l'application des recommandations contenues dans *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Parmi les autres exemples de travaux importants et utiles, il convient de signaler les campagnes de sensibilisation et autres activités d'information ainsi que l'élaboration de guides sur les pratiques optimales en matière de recueil de données et de recherche concernant les traumatismes dus aux accidents de la circulation. Les liens de collaboration noués entre une multitude d'acteurs et les mesures qui en découlent vont nous aider à vaincre la crise mondiale de la sécurité routière.

La Thaïlande attache une immense importance à la question de la sécurité routière. Elle perd chaque jour des vies précieuses. En 2003, les accidents de la route y ont fait 14 012 morts et 79 692 blessés. Le nombre des tués et blessés a atteint son point culminant durant les fêtes du nouvel an, en janvier, puis en avril, au moment du nouvel an thaïlandais, Songkran. La majorité des blessés sont des motocyclistes. Environ 30 % des accidents de la route sont liés à l'alcool. Le problème de la sécurité routière occupe donc une place de choix dans nos priorités nationales. Le Road Safety Operation Centre, créé en 2003 et dirigé par le Vice-Premier Ministre, est l'autorité chargée de superviser et de coordonner l'ensemble des efforts déployés dans les différents secteurs pour renforcer la sécurité routière. Sa mission consiste à prévenir et à réduire les accidents de la route ainsi qu'à durcir les normes de sécurité dans le cadre de la mise en œuvre d'une stratégie nationale.

Cette stratégie s'articule autour des cinq axes suivants : premièrement, l'application de la loi; deuxièmement, la mise au point de moyens techniques permettant d'améliorer l'état des routes; troisièmement, l'éducation et l'information; quatrièmement, les services de secours médicaux; et, cinquièmement, l'évaluation. En outre, le Centre planifie et met en œuvre un plan d'action et il encourage la coopération des organismes publics, des entités privées, des organisations non gouvernementales et de la société civile. Parmi ses plus grandes réussites figurent l'initiative « Pas d'alcool au volant », la campagne visant à encourager le port de casques de sécurité, à rendre obligatoire l'utilisation de la ceinture de sécurité et à faire appliquer les limites de vitesse ainsi que les activités d'éducation et de sensibilisation auprès du public. En travaillant

d'arrache-pied sur tous les fronts nous sommes parvenus à faire reculer le nombre des décès dus aux accidents de la route, qui est passé de 14 012 en 2003 à 12 492 en 2007. Durant le festival de Songkran, on n'a enregistré plus que 361 morts et 4 805 blessés de 2007 contre respectivement 848 et 52 058 en 2003.

La Thaïlande considère que la coopération régionale et internationale en matière de sécurité routière peut grandement servir l'intérêt général. C'est pourquoi elle prend part aux travaux de nombreuses instances et suit les recommandations qui y sont formulées, notamment dans les résolutions de l'ONU, le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, la déclaration ministérielle relative à l'amélioration de la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique ainsi que la déclaration ministérielle de Phnom Penh sur la sécurité routière dans les pays membres de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN).

Ayant proclamé 2004 Année de la sécurité routière, la Thaïlande a organisé diverses activités en complément de la campagne mondiale de l'OMS. En avril 2007, elle a célébré la Semaine des Nations Unies de la sécurité routière, axée sur les jeunes utilisateurs de la route. En outre, le 25 avril 2007, elle a fêté, aux côtés des autres membres du Dialogue pour la coopération en Asie (ACD), la Journée de la sécurité routière dans le cadre de la campagne menée par les Nations Unies à l'occasion de la Semaine de la sécurité routière. À l'échelle régionale, l'ASEAN a conçu une stratégie et un plan d'action sur la sécurité routière pour la période 2005-2010, qui visent à resserrer la coopération et à promouvoir la sécurité sur les routes dans la région.

De nombreux pays ont du mal à renforcer la sécurité routière pour des raisons financières. Mobiliser des ressources est une tâche énorme, qui exige l'attention accrue de la communauté internationale. La Thaïlande salue donc les progrès du Mécanisme mondial pour la sécurité routière, qui a été mis en place en 2006 par la Banque mondiale et a déjà reçu des fonds d'un grand nombre de sources en vue de faire appliquer les mesures de sécurité routière.

Pour terminer, bien qu'il demeure difficile d'assurer la sécurité routière dans le monde entier, des progrès considérables ont été accomplis aux niveaux national et international. Étant donné qu'il s'agit d'un problème de santé publique et d'un enjeu pour le développement, il faut que l'ensemble des secteurs de

la société et de la communauté internationale interviennent de concert afin de rendre les routes plus sûres au profit de tous.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de l'Ukraine.

**M. Nikitov** (Ukraine) (*parle en anglais*) : D'emblée, ma délégation s'associe à la déclaration prononcée par la délégation de la Slovénie au nom de l'Union européenne.

Nous remercions le Secrétariat du rapport établi par le Secrétaire général au titre du point 46 de l'ordre du jour, « La crise mondiale de la sécurité routière », qui rend compte de l'état d'avancement de l'application des recommandations contenues dans la résolution 60/5 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde.

L'Ukraine espère que les initiatives concertées de plaidoyer prises récemment au niveau international ont permis de mieux sensibiliser l'opinion à la question de la sécurité routière aux niveaux national et international.

La rapidité du développement industriel, résultat des progrès technologiques, est un aspect caractéristique du développement dont le monde a été témoin ces dernières décennies. Sans aucun doute, le développement de l'industrie mécanique est également un aspect caractéristique du développement mondial. C'est pourquoi le nombre de voitures dans le monde ne cesse de croître.

Les effets positifs de ce processus sur le développement de la société sont incontestables. Toutefois, cela s'accompagne aussi d'un niveau substantiel de danger. À mesure que l'utilisation de divers moyens de transport se généralise, les risques de pertes en vies humaines et de pertes matérielles dues à des accidents augmentent.

Les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route font peser une menace considérable et croissante sur la santé de la population mondiale. À ce jour, la sécurité routière n'est pas incluse dans les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) ou dans la Déclaration du Millénaire, et elle a rarement été intégrée dans les programmes de développement économique durable.

Il existe des obstacles évidents à l'instauration et au maintien de régimes de sécurité routière. La

faiblesse des capacités techniques de nombreux pays et la pénurie de spécialistes qualifiés dans ce domaine ralentissent l'élaboration et la mise en place de stratégies et de programmes efficaces en matière de sécurité routière. En conséquence, il est rare que le problème mondial de la sécurité routière occupe une place prioritaire dans les questions de santé publique des politiques nationales ou régionales. L'insuffisance des investissements dans l'infrastructure routière contribue également à l'augmentation du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route.

C'est pourquoi nous demandons à toutes les parties concernées de fournir rapidement l'aide technique et financière nécessaire afin de renforcer et d'améliorer la coopération dans le domaine de la sécurité routière, en tenant compte des besoins des groupes les plus vulnérables. Le développement d'une bonne infrastructure routière pourrait également élargir les perspectives d'emploi et de formation professionnelle, et mener à une amélioration de la santé publique. Il entraînera également une augmentation des investissements étrangers dans l'économie.

Je passerai maintenant plus précisément à mon pays. La crise de la sécurité routière mondiale pose à l'Ukraine de nombreux défis et menaces. Nous avons constaté récemment un accroissement notable des traumatismes dus aux accidents de la route. Je voudrais informer l'Assemblée qu'en réponse à cette menace, le Président de l'Ukraine, M. Victor Yushchenko, et le Gouvernement de mon pays ont proposé une législation qui réduirait le nombre d'accidents de la route, ainsi que le nombre de traumatismes et de décès.

Nous continuerons à ne ménager aucun effort afin de faire mieux assumer à leurs auteurs la responsabilité des infractions au code de la route et de mettre en place un système national efficace d'amélioration de la sécurité routière. À cet égard, l'Ukraine se félicite des dispositions pertinentes figurant dans le projet de résolution dont nous sommes saisis (A/62/L.43) et, étant l'un de ses coauteurs, espère qu'il sera effectivement mis en œuvre, notamment au niveau des commissions régionales des Nations Unies.

**M. Sen** (Inde) (*parle en anglais*): Nous remercions le Secrétaire général pour sa note par laquelle il transmet le rapport complet et fort utile de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/62/257), établi conformément à la résolution 60/5 du 26 octobre 2005. Nous tenons également à remercier la délégation de

l'Oman de ses efforts continus en faveur de ce point de l'ordre du jour.

L'Inde attache une grande importance au problème de la sécurité routière. Elle a l'un des réseaux routiers les plus importants au monde – plus de 3,3 millions de kilomètres. La circulation routière a augmenté de plus de 10 % par an depuis le début du siècle. En outre, la part de la circulation routière dans l'ensemble des moyens de transport n'a cessé de croître. À l'heure actuelle, 65 % du fret et 86 % des passagers voyagent par la route. Ce qui aggrave le problème est le fait que, alors que nos routes nationales ne constituent que 2 % environ de notre réseau routier, elles supportent 40 % de l'ensemble du trafic routier, ce qui entraîne donc une forte densité routière.

L'Inde est également consciente des effets considérables des accidents de la circulation sur le développement et la santé publique. L'Inde s'attache très activement à améliorer la sécurité routière et à réduire les effets négatifs des accidents de la route. Comme le recommande le rapport de l'OMS, l'Inde dispose d'une institution chef de file pour la sécurité routière. Le Département des transports routiers et des routes de l'Inde s'est vu confier la responsabilité de formuler des politiques sur la sécurité routière. Il définit des normes de sécurité routière sous la forme d'une politique nationale de la sécurité routière et en préparant et en appliquant un plan annuel de la sécurité routière. Par ailleurs, il collecte, compile et analyse les statistiques relatives aux accidents de la route et il prend des mesures visant à instaurer une culture de la sécurité routière dans le pays en organisant diverses campagnes de sensibilisation en collaboration avec la société civile.

L'Inde estime que la sécurité routière repose sur trois piliers – l'ingénierie, l'application des lois et l'éducation – et elle prend des mesures dans ces trois domaines. Une Commission spéciale chargée de la sécurité routière et de la gestion de la circulation a été mise en place et son rapport est en cours d'examen. L'Inde a adhéré à l'Accord de 1998 du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules en vue d'adopter les meilleures pratiques internationales en matière de règlements concernant la sécurité des véhicules à moteur. Des permis de conduire à puce et des certificats d'immatriculation sont désormais délivrés dans de nombreuses parties du pays. Des lois et des règlements déjà anciens sont en cours de révision et de mise à jour.

De larges campagnes de sensibilisation sont menées régulièrement en coopération avec des organisations non gouvernementales et d'autres parties prenantes. Des Semaines mondiales pour la sécurité routière sont également organisées. La dix-neuvième d'entre elles, qui a eu lieu du 1<sup>er</sup> au 7 janvier 2008, avait pour thème « Drive to care! Not to dare! » (Conduis avec prudence, pas avec témérité!). Chaque année, des prix sont décernés à des institutions et à des personnes qui ont fait un travail remarquable dans le domaine de la sécurité routière.

Si les autorités locales et nationales sont les plus à même de remédier au grand nombre de questions relatives à l'amélioration de la sécurité routière et aux efforts visant à réduire le nombre de traumatismes dus aux accidents de la route, le rapport de l'OMS souligne avec raison qu'il importe de faciliter la coopération internationale à cet égard. Les pays en développement sont les plus touchés par l'impact des accidents de la circulation, et l'on ne saurait trop insister sur la nécessité impérieuse d'intensifier la coopération internationale afin d'aider les pays en développement à traiter efficacement de la question de la sécurité routière.

Le renforcement des capacités, l'assistance technique, l'échange des meilleures pratiques, les activités de plaidoyer et les campagnes de sensibilisation sont quelques-uns des domaines où est nécessaire une plus grande coopération, qui tienne compte des besoins des pays en développement. À cet égard, nous saluons les efforts déployés par l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies, notamment la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

La mobilisation des ressources financières en faveur des efforts déployés par les pays en développement est également d'une importance cruciale. Si le rapport de l'OMS signale quelques mécanismes de financement, ceux-ci sont loin d'être à la mesure de l'ampleur et de l'urgence des problèmes et des besoins, notamment pour ce qui est de l'appui aux programmes de pays. Nous devons également prendre conscience du fait qu'il n'est pas toujours possible d'universaliser des normes qui ont été mises au point dans une région donnée; il faut donc prendre en considération les circonstances propres aux diverses parties du monde.

Cela étant, nous sommes très favorables à la tenue d'une conférence sur la sécurité routière

mondiale sous l'égide de l'ONU en vue d'améliorer la coopération internationale dans cet important domaine. Nous félicitons et remercions vivement le Gouvernement de la Fédération de Russie d'avoir pris l'initiative d'organiser et de financer la première conférence mondiale de haut niveau (ministérielle) sur la sécurité routière, qui doit se tenir en 2009. Nous espérons que cette initiative donnera l'élan nécessaire à la tenue prochaine d'une conférence des Nations Unies sur la sécurité routière mondiale.

Avant de terminer, je tiens à dire à quel point je suis heureux de voir que le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière passe des paroles aux actes, en améliorant la sûreté du parc automobile au sein des organisations qui participent à ce Groupe, y compris l'ONU. C'est là une démarche novatrice qui pourrait peut-être être reprise par de grandes entreprises.

**M<sup>me</sup> Aitimova** (Kazakhstan) (*parle en anglais*) : Nous sommes très reconnaissants de cette occasion qui nous est donnée de joindre notre voix au débat d'aujourd'hui sur ce thème crucial et très particulier. Je voudrais tout d'abord remercier le Secrétaire général d'avoir transmis le rapport (A/62/257) sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Nous voudrions également saluer les efforts déployés par les Missions permanentes de l'Oman et de la Fédération de Russie pour préparer le projet de résolution (A/62/L.43) sur l'amélioration de la sécurité routière. Mon pays apprécie beaucoup l'occasion qui lui a été donnée de se porter coauteur du projet de résolution.

Nous sommes très préoccupés par le fait que les taux de blessures et de décès causés par les accidents de la circulation augmentent dans de nombreux pays et entraînent la mort de personnes qui font partie des groupes d'âge les plus productifs. D'après les statistiques, il y a plus d'un million de morts et de 50 millions de blessés chaque année du fait d'accidents de la circulation; ces chiffres nous ont amenés à aborder cette question au niveau international, de même que d'autres problèmes comme la pandémie de VIH/sida et la question des victimes de conflits armés. Cependant, en dépit des statistiques inquiétantes, il existe une solution à ce problème. De nombreux pays l'ont surmonté avec succès en allouant davantage de ressources à l'amélioration des infrastructures. Certaines mesures ne nécessitent que l'intervention du gouvernement, notamment la promulgation d'une loi sur la responsabilité personnelle d'adopter une conduite sûre.

Le Kazakhstan partage pleinement la préoccupation mondiale face à la crise en matière de sécurité routière. Nous nous félicitons du projet de résolution dont l'Assemblée est saisie, qui jetterait les bases de nouvelles mesures concertées que prendrait la communauté internationale pour réduire le nombre de décès sur les routes.

Les dernières statistiques nationales sont alarmantes. En 2007, près de 24 000 personnes ont été victimes d'accidents de la circulation. Près de 4 500 personnes sont mortes et environ 19 000 ont été blessées. L'ensemble des cinq facteurs de risque mentionnés dans le projet de résolution ont contribué à ces statistiques effrayantes. Notre vaste territoire, notre population peu nombreuse et la répartition inégale des agglomérations, qui rendent l'entretien des infrastructures incroyablement coûteux, constituent des facteurs négatifs supplémentaires.

Néanmoins, dans son message annuel au peuple kazakh, le Président Nursultan Nazarbayev a déclaré qu'il considérait le développement des infrastructures routières et l'introduction de normes routières mondiales comme des objectifs prioritaires. Le Gouvernement kazakh a récemment adopté une stratégie nationale en matière de transport pour la période 2006-2015, qui comprend une allocation budgétaire de 26 milliards de dollars pour l'amélioration des infrastructures routières.

Nous prenons également des mesures pour lutter contre les conséquences négatives des accidents de la route. Le parlement kazakh est en train d'examiner la législation en vue de sanctionner plus durement le manque de sécurité au volant et d'améliorer le système des soins d'urgence. En outre, notre pays a établi des partenariats avec, notamment, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Ces partenariats nous permettent d'en apprendre davantage sur les expériences réussies et les pratiques optimales.

Nous voudrions exprimer notre plein appui au projet de résolution, dont les dispositions sont conformes à l'engagement du Kazakhstan de faire de la sécurité routière un facteur qui contribue au développement durable de notre pays. Nous nous félicitons également de la décision de la Fédération de Russie d'accueillir la première conférence mondiale de haut niveau à l'échelon ministériel et de fournir le financement nécessaire à son organisation.

**M<sup>me</sup> Carter-Foster** (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Chaque année, 1,2 million de personnes meurent sur les routes, soit plus de 3 000 par jour, chiffre comparable à celui des victimes du paludisme ou de la tuberculose, et 30 à 50 millions de personnes sont blessées et/ou deviennent invalides. La plupart de ces décès et incapacités concernent les pays en développement, dans lesquels ils entraînent une forte réduction des revenus familiaux et nationaux, réduisent de 1 % ou plus le produit intérieur brut et dépassent les ressources allouées à l'aide au développement.

Il est possible d'éviter les pertes dues aux blessures occasionnées par les accidents de la circulation. Nous ne devons pas être fatalistes ni accepter les accidents de la route et le coût en vies humaines qui y est associé comme si c'était le prix à payer pour la mobilité ou la croissance économique et le développement. Selon l'expression choisie pour le thème de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité de 2007, « L'accident de la route n'est pas une fatalité ».

Les États-Unis accordent leur appui au présent projet de résolution (A/62/L.43), qui demande qu'une conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière soit organisée pour sensibiliser davantage au niveau mondial et donner une importance accrue à la question des décès et blessures dus aux accidents de la circulation et des coûts qui y sont liés, afin de discuter, à l'échelle mondiale, des actions spécifiques que tous les pays peuvent prendre pour limiter ce fléau au maximum. Notre pays a déjà largement manifesté son appui aux recommandations qui figurent dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, et nous continuerons de le faire.

Nous avons beaucoup appris au fil des années grâce aux progrès tant humains que technologiques, ce qui nous a permis de réduire le nombre de morts et de blessés sur la route. Toutefois, chaque année, 43 000 personnes perdent la vie sur les routes de notre pays. Grâce aux progrès humains et technologiques, nous avons beaucoup appris sur les stratégies efficaces pour prévenir les accidents et réduire le nombre de morts et de blessés sur la route. Nous souhaitons partager ces enseignements avec d'autres, qui pourront tirer parti de notre expérience aux États-Unis et dans le monde entier.

Il ne sera pas facile ni rapide de réduire le nombre de morts dus aux accidents de la circulation. Les États-Unis ont mis des décennies à réduire le nombre de morts causées par les véhicules à moteur, qui a culminé à la fin des années 60. Il a fallu du temps pour construire des routes et des voitures plus sûres et pour éduquer et former les conducteurs et les piétons. Des organismes du Gouvernement des États-Unis, comme l'Administration nationale de la sécurité routière, les centres pour la lutte contre les maladies et la prévention des maladies et, plus récemment, le Département d'État se sont efforcés de promouvoir une meilleure sécurité routière au niveau mondial. En outre, les efforts déployés par des organismes non gouvernementaux, comme l'indiquent les travaux d'organisations non gouvernementales actives et dévouées à leur mission, ont largement contribué à recueillir un appui dans ce domaine.

La sécurité routière a des incidences sur la santé, le commerce, le transport et les échanges. Il s'agit d'une importante question de développement économique tout autant que d'une préoccupation pour la sécurité au niveau mondial. Une conférence ministérielle suscitera la collaboration dont les gouvernements ont besoin, en concertation avec la communauté internationale, ainsi que des partenaires du monde non gouvernemental et du secteur privé, pour réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes. Sous la conduite de l'Organisation mondiale de la Santé, en étroite coopération avec les ministères nationaux de la santé, du transport, de l'éducation et d'autres ministères, ainsi qu'avec le secteur privé, nous pouvons remporter de plus grands succès, qui se mesureront en milliers de vies sauvées.

**M. Zinsou (Bénin) :** Je voudrais avant tout remercier le Président d'avoir convoqué la présente séance sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale pour examiner le rapport très instructif (A/62/257) du Secrétaire général sur cette question. Il s'agit d'un sujet important qui affecte la vie des populations dans tous les pays du monde. La circulation routière engendre des périls, en particulier ceux liés aux accidents de la circulation et aux traumatismes qui en résultent pour les victimes.

Au Bénin, l'état des infrastructures de transport, et notamment l'état des routes entraînent une usure rapide des moyens de déplacement. La distribution inégale et l'inadéquation des signalisations routières, la non-conformité aux normes techniques du parc automobile souvent vétuste, ajoutées au non-respect

des règles élémentaires de la circulation routière due à l'indiscipline des usagers, aux comportements dangereux, accroissent les risques de défaillance humaine. Par ailleurs, la faiblesse des revenus entraîne une surexploitation des véhicules et l'irrégularité de leur maintenance technique. Voilà autant de facteurs qui contribuent décupler les risques d'accidents graves dans des pays du Sud comme le Bénin.

D'un autre côté, les chances de survie à un accident de la circulation grave qui nécessite une intervention urgente sont presque nulles dans certains pays comme le mien. Cela est particulièrement dû à l'éloignement des centres médicaux, à l'absence de moyens de déploiement rapide de l'assistance sur le terrain, au manque de personnel qualifié et à bien d'autres circonstances aggravantes qui se conjuguent pour sceller le sort des personnes victimes d'accidents de la circulation.

Les riverains des routes inter-États paient un lourd tribut à la circulation routière. D'innombrables vies humaines ont été fauchées par les convois interminables de véhicules en transit.

L'amélioration de la mobilité des personnes et des biens est un élément essentiel de la stratégie nationale de croissance pour la réduction de la pauvreté adoptée par le Gouvernement béninois en avril dernier. Elle comprend une stratégie nationale pour l'amélioration de la sécurité routière. Le Gouvernement entend assurer l'entretien correct du réseau routier existant, tout en améliorant la gestion de la sécurité et de la préservation contre les nuisances au niveau de la circulation, prenant en compte les nuisances sonores, la pollution de l'air, les périls physiques pour les usagers et renforçant la gestion environnementale et la sécurité routière par une meilleure police des comportements à risque.

L'on ne peut que se féliciter de l'attention que le Groupe de développement des Nations Unies accorde à la question de l'amélioration de la sécurité routière, un domaine où la collaboration des acteurs des secteurs des transports, de la santé et de la sécurité peut concourir de manière efficace à réduire les risques encourus par les usagers de la route et à promouvoir la prévention des accidents et des traumatismes, et leur traitement le cas échéant.

Outre les activités de sensibilisation, une attention particulière doit être accordée à la promotion des investissements nécessaires à l'amélioration des infrastructures de transports, au renforcement des

capacités du secteur de la santé, à la prise en charge et au traitement des traumatismes ainsi qu'aux services d'urgence. Il va de soi que la mise en œuvre d'une politique de surveillance rigoureuse de la circulation par les services de sécurité est d'une importance cruciale dans les pays en développement comme le mien.

À cet égard, il y a lieu de se féliciter de la création par la Banque mondiale du Fonds mondial pour la sécurité routière avec pour objectif de réduire les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation routière dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire comme le mien. Nous saluons ici les pays qui contribuent à ce Fonds, et nous exhortons tous les pays qui ont une industrie de fabrication de moyens de déplacement à verser régulièrement des contributions à ce Fonds.

La question du financement de ce Fonds devrait être l'un des points essentiels à examiner à la Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière. Il importe qu'elle accorde une attention particulière à la situation de la circulation routière dans les pays en développement dans une approche intégrée pour définir des stratégies efficaces de promotion de la sécurité routière et des mécanismes fonctionnels pour la mobilisation des ressources nécessaires à la mise en œuvre de ces stratégies.

Pour terminer, ma délégation s'associe au projet de résolution dont l'Assemblée est saisie. Elle espère que son adoption et son application permettront d'assurer une préparation correcte et la réussite de la Conférence mondiale prévue à Moscou en 2009.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à l'observateur du Saint-Siège.

**M. Swanepoel** (Saint-Siège) (*parle en anglais*) : Ma délégation voudrait remercier la délégation omanaise pour son rôle de pointe sur cette question importante, ainsi que la Fédération de Russie pour sa généreuse proposition de tenir une réunion de haut niveau sur la sécurité routière l'année prochaine.

La mobilité humaine et le transport de marchandises remontent au début de l'histoire humaine. L'avènement de nouvelles technologies a permis une circulation de personnes et de marchandises à l'échelon national et international qui ne cesse de croître. L'être humain est au cœur de ce phénomène, être social par excellence, pour qui les routes et les

véhicules ne sont pas seulement des moyens de transporter des marchandises, mais aussi un élément vital permettant de multiplier les interactions sociales par-delà les frontières.

À l'heure actuelle, la sécurité routière n'affecte pas seulement les habitants du monde développé; elle concerne tous les individus, indépendamment de l'endroit où ils se trouvent ou de leur situation économique. Malheureusement, cette hausse mondiale de la circulation s'accompagne d'une triste augmentation des accidents de la route, qui sont à l'origine de dégâts matériels, de traumatismes et de morts. Le fait que plus de 3 000 personnes meurent chaque jour, et qu'un traumatisme dû aux accidents de la route se produise presque toutes les six secondes, prouve à quel point la communauté internationale doit se préoccuper de plus en plus de la sécurité routière.

Ce problème exige des dirigeants locaux, nationaux et internationaux qu'ils adoptent des mesures énergiques visant à renforcer la sécurité routière, afin que l'accroissement de la mobilité humaine ne se fasse pas au détriment de la vie humaine. De telles mesures ne peuvent s'avérer efficaces que si elles s'accompagnent du capital politique, social et économique nécessaire.

Il est indispensable de prendre des mesures de caractère technique pour améliorer la sécurité, mais il faut également tenir compte du facteur humain. On est enclin à attribuer les accidents de la route aux infrastructures et à l'équipement rudimentaires, ou au mauvais état des routes. Pourtant, une écrasante majorité des accidents de la route et des décès qui s'ensuivent sont directement liés à la conduite, par exemple à des excès de vitesse, à une conduite agressive ou sous influence de l'alcool ou de médicaments, ou à diverses formes de distraction.

En outre, ce ne sont pas seulement les conducteurs, mais aussi les piétons qui devraient observer les règles de sécurité routière et se préoccuper de la sécurité des autres usagers de la route.

En 1956 déjà, et récemment dans le document présenté l'année dernière sur la sécurité routière, le Saint-Siège s'est efforcé en permanence de faire prendre conscience aux conducteurs et aux autres usagers de la route de leurs obligations et de leurs responsabilités morales, en les invitant à respecter les règlements de la circulation et les limites de vitesse, à porter la ceinture de sécurité, à éviter la consommation

d'alcool et à prendre toutes les précautions qui s'imposent en matière de sécurité routière.

Ma délégation se félicite de l'adoption de cette résolution et attend avec intérêt les prochains débats sur cette question. Nous réaffirmons l'appui continu du Saint-Siège à toute action visant à améliorer la sécurité routière dans le monde.

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

**M. Schulz** (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) (*parle en anglais*) : Voilà aujourd'hui 10 ans que la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge consacrait un chapitre spécial de son Rapport annuel sur les catastrophes dans le monde à la sécurité routière, lançant ainsi le premier avertissement à l'échelle internationale. C'était en effet la première fois que les nations du monde étaient clairement mises en garde : attention, nous sommes confrontés à une nouvelle crise majeure de santé publique qui va rapidement prendre des proportions catastrophiques à moins qu'une action résolue et coordonnée ne soit entreprise immédiatement.

Aujourd'hui, en 2008, les accidents de la route comptent, avec la tuberculose et le paludisme, parmi les grandes causes de mortalité à l'échelle mondiale et ils sont la première cause de mortalité des personnes âgées de 15 à 50 ans, surtout dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Tout cela en dépit du fait que la plupart des principales mesures à mettre en place sont largement connues. Elles sont même disponibles en libre-accès et peuvent être téléchargées sur l'Internet. Elles sont aussi énumérées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. La question qui se pose est donc la suivante : Pourquoi aucun progrès n'est-il enregistré, alors que cela est impératif?

Tout d'abord, le manque de données fiables fait que l'ampleur du problème reste largement sous-estimée et que, outre la tragédie humaine qu'il entraîne, les coûts des accidents de la route pour les sociétés et les économies ne sont souvent toujours pas calculés. Il ne s'agit pas seulement de construire de nouvelles routes et de nouveaux véhicules. Il est aussi indispensable de veiller à ce que les routes soient plus sûres et à ce que les usagers de la route se comportent

de manière responsable. Les pays qui ont réussi à faire baisser la mortalité routière y sont parvenus parce qu'ils ont mis en œuvre les mesures énoncées dans le rapport mondial susmentionné.

Ces mesures d'urgence, efficaces en toutes circonstances, nous les avons présentées dans un « Guide pratique de sécurité routière : outil pour l'action des sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge », auquel il est fait référence au paragraphe 19 du rapport du Secrétaire général sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/62/257). Ce guide aidera non seulement les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, mais aussi l'ensemble de la société civile, dans les efforts entrepris avec les gouvernements pour donner un coup d'accélérateur à l'amélioration de la sécurité routière. Il a été préparé en collaboration avec le *Global Road Safety Partnership*, dont le siège se trouve au Secrétariat de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, à Genève.

Ce guide pratique est un outil pour l'action. Il présente 20 recommandations claires et il est accessible au public en quatre langues sur le site Internet de la Fédération, à l'adresse suivante : [www.ifrc.org](http://www.ifrc.org). Le guide relève et salue également les efforts déployés par le système des Nations Unies pour lutter contre ce problème, notamment la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, placé sous la direction de l'Organisation mondiale de la santé, et dont la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge est également membre.

Suite à la publication de ce guide, nous nous dirigeons désormais, avec le *Global Road Safety Partnership*, vers une deuxième phase prévoyant l'organisation d'ateliers régionaux partout dans le monde. Le premier de ces ateliers aura lieu à Doha à la mi-mai 2008. Durant cette deuxième phase, le rôle particulier que les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge peuvent jouer en leur qualité d'auxiliaires des pouvoirs publics sera aussi mis en avant.

La promotion de la sécurité routière à l'échelle internationale a sensiblement progressé depuis 2004, et le présent débat est la preuve d'une certaine réussite à cet égard. Toutefois, hormis quelques rares exceptions, les pays donateurs n'ont pas encore intégré la question de la sécurité routière dans leurs stratégies de

coopération internationale pour le développement, alors même qu'ils en font une question prioritaire à l'échelon national. Il y a donc beaucoup de choses à modifier sur ce point.

Les sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et leurs millions de volontaires sont souvent les premiers à arriver sur les lieux d'un accident de la route et à secourir les victimes. En tant que témoins directs, nous exhortons tous les gouvernements à prendre l'ampleur de ce problème très au sérieux et à forger un partenariat pour inverser la tendance actuelle, qui voit augmenter les accidents mortels. Nous félicitons chaleureusement le Sultanat d'Oman d'avoir pris l'initiative d'élaborer, cette année, le projet de résolution sur la sécurité routière mondiale et nous saluons et soutenons pleinement la proposition d'organiser l'année prochaine, en Fédération de Russie, une conférence interministérielle mondiale sur la sécurité routière.

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

L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/62/L.43, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Avant de nous prononcer sur le projet de résolution, je voudrais indiquer que, depuis sa présentation, les pays suivants s'en sont portés coauteurs : Afghanistan, Andorre, Cap-Vert, Chine, Estonie, Kazakhstan, Mexique, Moldova, Monténégro, Roumanie, Sri Lanka et Zambie.

Je donne la parole au représentant du Brésil.

**M. Alves** (Brésil) (*parle en anglais*) : Le Brésil voudrait se joindre aux autres délégations et se porter lui aussi coauteur de cet important projet de résolution.

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée décide d'adopter le projet de résolution A/62/L.43?

*Le projet de résolution A/62/L.43 est adopté (résolution 62/244).*

**Le Président par intérim** (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale en a ainsi terminé avec son examen du point 46 de l'ordre du jour?

*Il en est ainsi décidé.*

*La séance est levée à 12 h 50.*