



Assemblée générale

Soixantième session

38^e séance plénière

Mercredi 26 octobre 2005, à 10 heures
New York

Documents officiels

Président : M. Eliasson (Suède)

*En l'absence du Président, M. Hamidon
(Malaisie), Vice-Président, assume la présidence.*

La séance est ouverte à 10 h 15.

Points 46 et 44 de l'ordre du jour (suite)

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

Note du Secrétaire général (A/60/275)

Suite à donner aux textes issus de la session extraordinaire consacrée aux enfants

Rapport du Secrétaire général (A/60/207)

M. Nguyen Duy Chien (Viet Nam) (*parle en anglais*) : La délégation vietnamienne tient à remercier le Secrétaire général du rapport qu'il a présenté au titre du point 44 de l'ordre du jour, sur la suite à donner aux textes issus de la session extraordinaire consacrée aux enfants (A/60/207).

Il ressort clairement de ce rapport qu'il reste beaucoup à faire pour instaurer un monde digne des enfants. Nous sommes convaincus que, pour réussir dans les quatre domaines d'action du Plan d'action adopté à la vingt-septième session extraordinaire de l'Assemblée générale (résolution S-27/2, annexe), des efforts concertés seront nécessaires aux niveaux national et international.

Les efforts nationaux doivent inclure une consolidation des mesures d'élaboration et de mise en œuvre d'objectifs nationaux qui viendront compléter et renforcer les objectifs du Plan d'action et de la Déclaration du Millénaire (résolution 55/2), ainsi qu'une mobilisation accrue des ressources requises pour atteindre ces objectifs.

Au niveau international, les efforts doivent inclure appui, assistance et coopération entre les pays et entre les pays et les organismes des Nations Unies. Ces efforts internationaux aideront considérablement les pays ayant peu de ressources, en particulier les pays en développement, à axer leur volonté et leur financement sur la réalisation des objectifs convenus. C'est pourquoi il faut tenir dûment compte de la dimension internationale de la mise en œuvre du Plan d'action, à savoir la nécessité d'intensifier les efforts visant à honorer les engagements pris au titre de la section C du Plan d'action.

Les Vietnamiens considèrent que les enfants sont le bonheur de la famille et l'avenir de la nation et du monde. Un avenir meilleur pour tous les pays et pour le monde entier ne sera possible que si l'on investit suffisamment dans les enfants aujourd'hui. C'est pourquoi nous considérons que la protection et les soins accordés aux enfants sont la responsabilité commune de l'État, de la société et de la famille.

En tant que premier pays en Asie et deuxième pays au monde à avoir ratifié la Convention relative

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-178. Les rectifications seront publiées après la clôture de la session dans un rectificatif récapitulatif.



aux droits de l'enfant, le Viet Nam a élaboré et amélioré des cadres juridiques et institutionnels de défense et de protection des droits de l'enfant. En 1991, l'Assemblée nationale du Viet Nam a adopté la Loi sur la protection, les soins et l'éducation des enfants. La Commission de l'enfance de l'Assemblée nationale collabore activement avec les ministères et organismes compétents, en particulier la Commission gouvernementale de la population, de la famille et de l'enfance, pour veiller à l'application intégrale des instruments législatifs.

Le Viet Nam est fermement attaché aux principes et aux objectifs énoncés dans la Déclaration et du Plan d'action de la vingt-septième session extraordinaire et continue d'attacher une grande importance à la réalisation complète des objectifs qui y sont énoncés. J'évoquerai deux domaines qui ont une importance cruciale pour les enfants vietnamiens aujourd'hui.

Le premier est la promotion d'une existence plus saine. Pour le Viet Nam, la priorité principale parmi les quatre grandes priorités est la santé des enfants. Des activités de santé sont menées à l'intérieur du pays dans le cadre de programmes nationaux ciblés de prévention des maladies dangereuses, de prévention du VIH/sida, d'hygiène et de sécurité alimentaire. Ces programmes incluent la mise en œuvre de projets à l'intention des enfants. Il s'agit notamment de programmes de vaccination, de prévention de la malnutrition et d'éducation parentale.

Dans l'esprit du quatrième objectif du Millénaire pour le développement et des objectifs de la vingt-septième session extraordinaire, le Viet Nam est parvenu à faire chuter son taux de mortalité infantile. Il l'a ramené, pour les moins de cinq ans, à 42 pour 1 000 naissances vivantes en 2001, puis à 31,5 pour 1 000 en 2004, contre 58 pour 1 000 en 1990 et, pour les enfants de moins de 1 an, à 21 pour 1 000 naissances vivantes en 2003, puis à 18 pour 1 000 en 2004, contre 44,4 pour 1 000 en 1990. Ces résultats ont été obtenus en améliorant la santé maternelle, avec l'éradication du tétanos néonatal, et grâce à l'augmentation du taux de couverture vaccinale, à la distribution massive de vitamine A et à la gratuité des examens médicaux pour les plus démunis. Désormais, 95 % des enfants vietnamiens issus de minorités ethniques ont été vaccinés contre six maladies à la suite de vastes campagnes de vaccination.

D'autres mesures concrètes sont actuellement prises dans le but de réduire les écarts entre les régions du pays et de faire reculer la malnutrition et la mortalité infantile due aux blessures, lesquelles sont la première cause de mortalité chez les enfants.

Le deuxième aspect tout aussi important est l'enseignement de qualité. Malgré un produit intérieur brut par habitant encore faible, nous mettons tout en œuvre pour fournir à tous une éducation de base. Les dépenses de formation et d'éducation ont absorbé 17,4 % du budget de l'État en 2004 contre 15 % en 2000, 52,6 % du budget de l'éducation ayant été consacré à l'universalisation de l'enseignement primaire et secondaire. Des stratégies, programmes et projets en tous genres sont conçus et mis en œuvre, tels que la stratégie de développement concernant la formation et l'éducation pour la période 2001-2010 et le plan d'action national concernant l'éducation pour tous pour 2003-2015. Leurs objectifs rejoignent ceux du Millénaire pour le développement et du Plan d'action de la vingt-septième session extraordinaire.

À l'heure actuelle, près de 94,5 % des enfants vietnamiens sont inscrits dans le primaire, la proportion des garçons n'excédant que d'une fraction de pourcentage celle des filles. Tous niveaux confondus, le taux de scolarisation des filles a globalement augmenté pendant la période 2001-2004, sans marquer d'écart significatif d'une région à l'autre.

Une action a été entreprise en vue d'effacer les disparités entre les régions en matière d'enseignement, surtout à l'égard des enfants issus de minorités ethniques. Le système des internats, où les enfants issus de minorités ethniques étudient et sont logés gratuitement, se développe. Le pays compte pour l'heure sept internats de ce type. Le nombre des enfants issus de minorités ethniques et en âge d'être scolarisés qui y sont inscrits a augmenté, pour se situer entre 85 et 90 %. Dans plusieurs provinces, la politique est d'inscrire en priorité les enfants issus de minorités ethniques dans les écoles du premier et second degré. Tous les élèves issus de minorités ethniques sont admis dans les écoles publiques de la sixième à la dixième année. La gratuité de l'enseignement pour les enfants issus de minorités ethniques, avec notamment la fourniture des livres et des cahiers, est également la politique du gouvernement, qui met l'accent sur leur admission dans les établissements de l'enseignement supérieur et universitaire. Six séries de manuels et

programmes ont été préparés dans huit des langues les plus parlées par les minorités ethniques.

Dans son rapport sur la suite à donner aux textes issus de la session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée aux enfants, le Secrétaire général fait remarquer à juste titre que la plupart des objectifs mentionnés dans le Plan d'action « Un monde digne des enfants » ne pourront être atteints que si les efforts déployés de par le monde en faveur des enfants et des familles défavorisées s'intensifient de manière notable. Notre politique nationale va dans le sens de cette recommandation. À l'heure actuelle, le Comité national pour la population, la famille et l'enfance est en train de mettre au point une stratégie de protection de l'enfance pour la période 2006-2010. Rattachée à l'initiative Vision 2020, cette stratégie visera en priorité les 2,35 millions d'enfants qui vivent dans des conditions particulièrement dures, c'est-à-dire ceux qui habitent dans les zones rurales, montagneuses et reculées, ceux issus des minorités ethniques et de foyers défavorisés, les orphelins et les handicapés. Cette stratégie a pour but d'instaurer un cadre juridique favorable, de créer un réseau et de mettre en place un dispositif de coordination entre les ministères et organismes compétents, la famille, l'école et la communauté aux fins de la bonne mise en œuvre des politiques et programmes de protection et de soins infantiles, les enfants en proie à des problèmes spécifiques faisant l'objet d'une attention particulière. Le Gouvernement devrait l'entériner à la fin de l'année au plus tard.

Le Viet Nam est fermement résolu à agir en faveur des enfants, à les protéger et à veiller à leur bien-être. Il a d'ailleurs fait énormément dans ce sens et y consacre de plus en plus de ressources. Mais étant un pays en développement, il continue d'afficher un faible niveau de développement économique, ce qui limite ses ressources dans un grand nombre de domaines. À cet égard, nous profitons de l'occasion pour adresser nos sincères remerciements à l'UNICEF et à nos partenaires internationaux pour l'aide précieuse qu'ils apportent à nos efforts.

M^{me} Asmady (Indonésie) (*parle en anglais*) : Comme nombre d'États Membres, la délégation indonésienne est préoccupée par la lenteur des progrès accomplis dans la mise en œuvre des textes issus des grandes conférences et réunions au sommet organisées par les Nations Unies. À ce sujet, l'Indonésie salue le rapport actualisé du Secrétaire général (A/60/275) sur

le rôle du Conseil économique et social dans l'application et le suivi intégrés et coordonnés de ces textes.

Le Conseil a un rôle central à jouer s'agissant de promouvoir la coordination de l'application de ces textes à l'échelle du système des Nations Unies. Troublés par la lenteur de leur mise en œuvre, nous prions instamment les organismes spécialisés et les gouvernements nationaux de poursuivre leur coopération avec le Conseil afin d'assurer la bonne mise en œuvre des textes en question. À l'évidence, il est nécessaire d'accroître l'efficacité de l'action en cours.

De plus, l'Indonésie note que le rapport du Secrétaire général sur la suite à donner au document adopté à la session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée aux enfants (A/60/207), plus connu sous le nom « Un monde digne des enfants » (résolution S-27/2), brosse un tableau mitigé des progrès accomplis à cet égard. Ce troisième rapport actualisé contribue à entretenir la flamme d'enthousiasme qui brûle pour les enfants. Dans le rapport du Secrétaire général, nous notons qu'un nombre croissant de pays ont formulé des plans d'action nationaux pour tenir les engagements souscrits à la session extraordinaire. Les questions prioritaires pour les enfants sont de plus en plus fréquemment intégrées au cœur des processus de planification nationale. Ceci est de bon augure pour l'avenir.

Pour sa part, l'Indonésie a adopté en 2004 un programme national pour les enfants indonésiens à l'horizon 2015. Ce plan a servi de catalyseur pour l'action en faveur des enfants indonésiens. Un an à peine après sa mise en œuvre, le plan a déjà eu une incidence sur la santé et la sécurité physique des enfants du pays, qui bénéficient désormais d'une meilleure protection contre les mauvais traitements, l'exploitation et la violence. Le plan a également conduit à des mesures pour lutter contre les infections dont souffrent les enfants et pour veiller à ce que ceux-ci reçoivent une alimentation saine. Les maladies que l'on peut prévenir par la vaccination font l'objet d'une action résolue, qui accorde une attention particulière à la poliomyélite et à la rougeole, lesquelles ont commencé à resurgir en Indonésie. Avec l'appui du Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF) et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le Gouvernement indonésien a mis en place des programmes dans le cadre d'une semaine nationale de

la vaccination. Quelque 24 millions d'enfants en ont bénéficié.

D'autres aspects du bien-être physique des enfants sont également pris en compte. Il existe désormais plusieurs programmes de nutrition relatifs aux problèmes de malnutrition protéo-énergétique et de carences en micronutriments parmi les enfants. Ces programmes ciblent particulièrement les enfants de moins de cinq ans dans les familles pauvres et les femmes enceintes pauvres. Ces programmes ont contribué à une réduction des taux de mortalité des mères et des nouveau-nés.

L'analphabétisme fait aussi l'objet d'une campagne vigoureuse. Le Gouvernement indonésien a pris à cœur le dicton « un esprit sain dans un corps sain ». À cette fin, agissant de concert avec l'UNICEF et l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, le Gouvernement indonésien a mis en place plusieurs communautés d'apprentissage créatif pour les enfants, qui visent à faire du processus d'apprentissage une expérience tout à fait agréable. Ces institutions bénéficient d'une gestion transparente et jouissent de l'appui actif des communautés qui les entourent. Ce programme d'apprentissage créatif s'est développé à une vitesse extraordinaire. En 2000, 79 écoles offraient ce type d'éducation de qualité. En 2004, 1 326 écoles étaient impliquées, touchant près d'un quart de million d'enfants.

Ces percées ne sont qu'un début pour l'Indonésie. Nous sommes résolus à maintenir l'élan que nous avons suscité. Mais nous ne sommes pas absorbés par nos projets au point d'ignorer ce qui se fait ailleurs dans notre région. C'est pourquoi nous sommes heureux que des mécanismes régionaux assurent un appui politique pour les objectifs de la session extraordinaire, et nous sommes tout à fait disposés à partager nos expériences et nos meilleures pratiques avec nos voisins.

M^{me} Núñez de Odremán (République bolivarienne du Venezuela) (*parle en espagnol*) : S'agissant du point 46 de l'ordre du jour, la République bolivarienne du Venezuela souhaite réaffirmer qu'elle est déterminée, en tant qu'État Membre de cette Organisation, à collaborer pleinement à l'examen de l'application et du suivi intégrés et coordonnés des textes issus des grandes conférences et réunions au sommet organisées par les Nations Unies dans les domaines économique et social. Nous estimons que ces

textes reflètent la volonté de la communauté internationale de faire face aux graves problèmes de l'humanité, en vue de parvenir au développement durable.

Cependant, la République bolivarienne du Venezuela n'estime pas opportun que l'on invoque sur ce point l'application et le suivi du document final du Sommet mondial de 2005. Chacun sait que notre pays a demandé, dans une lettre adressée à la Présidence de cette Assemblée, que le Secrétaire général saisisse le Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies afin que celui-ci rende un avis tendant à évaluer et rétablir la légalité et la légitimité du document en question. Cette demande était fondée sur les considérations suivantes, entre autres : premièrement, la procédure de négociation et d'approbation utilisée était-elle ou non conforme aux dispositions de la Charte des Nations Unies, au Règlement intérieur de l'Assemblée générale et aux normes de procédure régulière? Deuxièmement, peut-on dire que le projet de document sur la réforme des Nations Unies, présenté à travers les projets de résolution relatifs au document final du Sommet mondial de 2005, a été approuvé par consensus, sachant qu'il a expressément été dénoncé comme illégitime par la République bolivarienne du Venezuela, qui a manifesté son désaccord? Et troisièmement, dans l'hypothèse où l'on conclurait qu'il n'y avait pas le consensus requis pour l'adoption du document en question, quelle valeur pourrait-on attribuer à ce document dans les diverses négociations qui pourraient en découler?

Compte tenu de ces considérations, la République bolivarienne du Venezuela estime que tant qu'une réponse n'aura pas été fournie à la demande de consultation juridique présentée par notre pays en vertu des droits que lui confère sa qualité d'État souverain membre de l'Assemblée générale, toute action qui invoque ou implique la mise en œuvre du document final du Sommet mondial de 2005 doit être suspendue.

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

M. Gospodinov (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) (*parle en anglais*) : Qu'il me soit permis de rentrer

directement dans le vif du sujet de l'un de nos principaux défis d'aujourd'hui : le VIH/sida et les enfants. Lors de la sixième Conférence panafricaine des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, qui s'est tenue à Alger en septembre 2004, les sociétés africaines de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ont adopté un plan d'action comprenant plusieurs objectifs. Ce plan plaide notamment en faveur d'un engagement vigoureux à lutter contre les préjugés et la discrimination dont sont victimes les personnes qui vivent avec le VIH/sida et les enfants rendus orphelins par le VIH/sida; à combattre la pandémie par l'éducation; et à apporter un soutien psychologique aux enfants affectés, ainsi qu'à leurs familles et leurs communautés. Ces trois objectifs reflètent dans une large mesure l'objet de nos débats d'aujourd'hui.

En Afrique australe seule, les sociétés de la Croix-Rouge touchent actuellement, par l'intermédiaire de leurs réseaux de volontaires, 50 000 personnes nécessitant des soins à domicile, dont beaucoup sont des enfants. Elles visent à tripler ce chiffre d'ici à 2010. Les activités qu'elles mènent comprennent le renforcement des capacités des prestataires de soins dans les communautés et les familles, afin que ceux-ci soient en mesure de fournir des soins à domicile, une orientation médicale, un soutien psychologique et une assistance dans la mise en place de projets d'autonomisation et la création de jardins potagers. L'année dernière, dans la même région, les employés et volontaires de la Croix-Rouge ont sensibilisé 1,4 million de personnes avec des messages sur la prévention du VIH/sida. Il y a quelques semaines, nous avons lancé un appel d'urgence pour tenter de réunir 30 millions de dollars pour aider 1,5 million de personnes frappées par une grave insécurité alimentaire dans sept pays d'Afrique australe – Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibie, Swaziland, Zambie et Zimbabwe. L'objectif est de fournir de la nourriture, un soutien agricole et une eau potable aux personnes vulnérables dans ces pays, où des millions d'enfants et de jeunes paient un prix élevé et parfois même de leur vie.

Toujours en Afrique, les sociétés de la Croix-Rouge, avec l'appui de la Fédération internationale, mettent en œuvre un modèle de prestation de services pour assurer l'accès aux soins et à la thérapie antirétrovirale aux personnes vivant avec le VIH/sida. Ce projet pilote est mené dans six pays : Ouganda, Kenya, Éthiopie, Namibie, Zimbabwe et Zambie.

L'accès à la thérapie antirétrovirale est considéré comme une priorité pour nos membres en Afrique. Le service le plus grand que l'on puisse rendre à un enfant est de maintenir ses parents en vie, et vice versa. Y a-t-il quelque chose de plus important pour un parent que de maintenir son enfant en vie? C'est exactement le type d'aide que nous essayons d'apporter.

En outre, l'appui aux orphelins et autres enfants rendus vulnérables par le VIH/sida fait partie de nos priorités en Afrique. Guidés par la Convention relative aux droits de l'enfant et nos propres politiques, nous avons élaboré une stratégie de programmation régionale de la Croix-Rouge pour les orphelins en Afrique australe, laquelle préconise une aide globale pour s'assurer que tous les besoins des orphelins et autres enfants vulnérables sont satisfaits et que leurs droits sont défendus. L'aide globale, telle que nous l'entendons, comprend l'alimentation, un abri, un soutien psychosocial et une aide à l'éducation. Ayant cela à l'esprit, nos volontaires travaillent avec des familles entières et établissent des liens étroits avec les enfants forcés de compter sur les bénévoles une fois que leurs parents sont décédés. À l'heure présente, les bénévoles de la Croix-Rouge aident 90 000 enfants orphelins en Afrique australe, bien que notre objectif soit d'en aider un bien plus grand nombre d'ici à 2010.

Alors que le continent africain est particulièrement touché par la pandémie du VIH/sida, nous autres, à la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, agissons au niveau de la prévention du VIH/sida à l'échelle mondiale et des traitements, notamment en Asie, en Amérique latine et dans certaines régions d'Europe. Au cours de l'année écoulée, nous avons renforcé nos programmes d'éducation par les pairs, qui ont connu des succès dans les écoles, les prisons, les clubs de jeunes et parmi les populations à haut risque tels que les camionneurs et les professionnels du sexe. Nous avons élargi les campagnes de sensibilisation de la communauté, préconisé l'utilisation des préservatifs et distribué des matériels didactiques. Dans un mois, le 1^{er} décembre, Journée mondiale de la lutte contre le sida, la manifestation « Viens plus près », destinée à lutter contre la stigmatisation sera lancée à l'échelle mondiale avec des messages clairs et visera des millions de jeunes et de personnes vivant avec le VIH/sida. Ce n'est qu'un des nombreux instruments dont nous disposons pour nos vastes efforts de plaidoyer.

Nous sommes conscients que cette tâche monumentale exige des efforts tout aussi monumentaux, ainsi que de vastes partenariats. Nous travaillons étroitement avec l'ensemble du système des Nations Unies, et notamment avec l'UNICEF, dont nous appuyons fortement la campagne lancée hier. Nous collaborons également avec l'Organisation mondiale de la santé, le Programme commun des Nations Unies sur le VIH/sida (ONUSIDA) et le Programme alimentaire mondial, ainsi qu'avec les gouvernements et les institutions tels que le Ministère du développement international du Royaume-Uni, la Banque mondiale, le Fonds de l'OPEP et nombre d'institutions privées. Ceci est fondamental pour faciliter l'accès des enfants à une thérapie antirétrovirale et pour le traitement des infections opportunistes.

Nous estimons également que nos partenariats avec les personnes infectées par le VIH/sida et leurs organisations constituent une priorité. Nos sociétés membres de la Croix-Rouge en Afrique australe apportent également un appui croissant aux prestataires de soins, notamment aux grands-parents et aux tuteurs d'enfants orphelins, aux enfants s'occupant de leurs parents malades et, inévitablement, aux bénévoles de la Croix-Rouge qui travaillent sans relâche avec les personnes vivant avec le VIH/sida et leurs familles qui, malheureusement, sont infectées par le virus. La Fédération internationale cherche aussi des moyens de leur permettre d'avoir accès à des soins de santé et à un appui psychologique.

Nous estimons que les partenariats sont fondamentaux pour une autre raison importante. Le ratio prestataires de soins/patients ne fait qu'augmenter. Cela nous force à recruter et à former davantage de bénévoles pour ramener ce ratio à un niveau acceptable, soit un prestataire de soins pour 10 patients. Les bénévoles travaillent gratuitement, mais pour les former et les motiver, il faut de l'argent et un appui constant. Nous demandons à toutes les parties intéressées d'investir davantage dans le développement des ressources humaines. Il ne faut pas croire que les bénévoles constituent une force humanitaire gratuite qui n'a pas besoin d'investissement. Nos sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge qui, en vertu des législations nationales et internationales, sont des auxiliaires des autorités publiques, sont disposées à œuvrer avec les

gouvernements des États Membres de l'ONU pour adopter des mesures concernant cette question vitale.

Lorsque les tsunamis, les ouragans ou les séismes frappent, entraînant des ravages, nous agissons rapidement, du moins dans la plupart des cas. Nous sauvons des enfants aussi bien que des parents. Nous avons parfois le sentiment que des catastrophes naturelles soudaines nous poussent à agir en quelques minutes ou en quelques heures, alors qu'avec des désastres durables, voire prévisibles tels que le VIH/sida, nous ne sommes pas suffisamment rapides ou généreux. Le VIH/sida tue et touche plus de personnes que les séismes et les ouragans pris dans leur ensemble.

Les petites annonces dans les journaux nous encouragent à adopter une autoroute, un lac, une forêt, un chien errant ou un éléphant. C'est une noble chose. Mais pour renforcer et coordonner nos actions mondiales en matière de lutte contre le VIH/sida, le moment est peut-être venu d'adopter individuellement et spécifiquement des villages en Afrique et ailleurs pour qu'un jour l'on puisse dire que non seulement la forêt ou le chien errant ont été adoptés ou l'éléphant mal nourri au zoo a été sauvé mais qu'enfant par enfant, village par village ou pays par pays, nous sommes parvenus à sauver une génération. Ce n'est seulement qu'à ce moment-là que nous pourrions nous consacrer à sauver davantage de lacs, de fleuves et d'éléphants. Les enfants doivent être notre priorité absolue.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Nous avons entendu le dernier orateur inscrit pour le débat sur cette question. L'Assemblée a ainsi achevé la phase actuelle de l'examen des points 44 et 46 de l'ordre du jour.

Point 60 de l'ordre du jour

Crise mondiale de la sécurité routière

- a) **Note du Secrétaire général** (A/60/181 et Corr.1 et 2)
- b) **Projet de résolution** (A/60/L.8)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne à présent la parole au représentant d'Oman, qui va présenter le projet de résolution A/60/L.8.

M. Al-Hinai (Oman) (*parle en anglais*) : Depuis notre débat sur la sécurité routière en avril 2004 dans

ces lieux mêmes, 1,2 million de personnes ont péri dans le monde sur les routes et 20 à 50 millions de personnes ont été blessées ou handicapées. Il s'agit là de chiffres effrayants qui, pourtant, n'ont pas fait la une des journaux, comme un accident d'avion, par exemple.

La crise mondiale de la sécurité routière est une épidémie moderne d'une ampleur extraordinaire. Les chiffres ne font qu'empirer et l'Organisation mondiale de la santé prédit que d'ici à 2020, le nombre de morts et de blessés résultant des accidents de la route dépassera celui des décès ou des handicaps dus au VIH/sida.

Le plus alarmant est que cette crise est prévisible et évitable. On peut prévoir ces morts et ces blessés car leur nombre augmente au fur et à mesure qu'augmente le nombre de véhicules sur les routes. Ces pertes sont évitables car nous disposons des outils et de la connaissance nécessaires à cette fin. Le plus effrayant est que seul un petit nombre de personnes reconnaissent qu'il s'agit là d'une épidémie en gestation et qu'on peut la prévenir. Le fatalisme est notre plus grand problème, qui fait que les personnes regardent les traumatismes dus aux accidents de la circulation routière comme de simples accidents – des actes imprévisibles, donc inévitables.

L'an 2004 a été une année chargée en activités au moment où l'Organisation des Nations Unies et la communauté internationale ont essayé de sensibiliser l'opinion à ce problème. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a consacré la Journée mondiale de la santé à la sécurité routière et, conjointement avec la Banque mondiale, a fait paraître le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière*. L'Assemblée générale a adopté la résolution 58/289, dans laquelle elle a invité l'OMS à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. L'Organisation mondiale de la santé, avec l'appui des commissions régionales des Nations Unies et un certain nombre de parties prenantes, a organisé une série de réunions qui ont fourni, entre autres, d'excellentes contributions au rapport du Secrétaire général, publié sous la cote A/60/181.

Grâce à la participation et au soutien actifs des commissions régionales des Nations Unies au processus, les pays et les organisations font pression afin que soit instaurée une plus grande coopération

internationale. Des efforts régionaux sont en cours en Asie, en Afrique, en Europe et en Amérique latine.

Nous avons parcouru beaucoup de chemin depuis que la question relative à la sécurité routière a été inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée générale en 2003. Il nous est possible de faire beaucoup plus encore.

Il nous faut établir des objectifs et mesurer nos résultats. Au moment où nous parlons de la crise mondiale de la sécurité routière et du quasi-doublement du nombre d'accidents de la route mortels prévus d'ici à 2020, nous pouvons également saisir l'occasion qui nous est donnée d'inverser la tendance à la hausse des chiffres. Si nous parvenons à empêcher le taux de mortalité d'atteindre les niveaux prévus au cours des 15 prochaines années, nous pouvons épargner plus de 5 millions de vies.

Il nous faut collecter des données significatives et renforcer les systèmes d'information afin d'encourager les gouvernements à voir la sécurité routière comme un investissement important.

Il nous faut construire les capacités pour gérer les systèmes de sécurité routière, en se concentrant sur la prévention, le traitement et la rééducation post-traumatique.

Nous devons adopter et mettre en application des lois qui contribueront à rendre les véhicules et les routes plus sûrs et les conducteurs plus prudents.

Nous devons appuyer la recherche qui révèle à la fois les causes et les conséquences des accidents de la route dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire et nous devons partager les informations que nous collectons.

La nécessité de générer une volonté politique passe avant tout. La sécurité routière ne se réalise pas par hasard. Elle nécessite un engagement aux plus hauts niveaux du pouvoir.

Oman, sous la direction éclairée de Sa Majesté le Sultan, a vu ces 35 dernières années son réseau routier croître, passant de 10 kilomètres en 1970 à des milliers de kilomètres aujourd'hui, qui relie toutes les régions du nord au sud et de l'est à l'ouest. Fatalement, du fait de l'augmentation du nombre de véhicules qui circulent sur les routes, le nombre de morts et de blessés dans les collisions et les accidents a également

augmenté. Améliorer la sécurité routière est devenue une haute priorité pour le Gouvernement omanais.

Des lois ont été votées et il a été créé une agence nationale de la sécurité routière dont la tâche est de mettre à jour les dispositions générales et de créer un registre afin d'avoir des informations détaillées sur les causes des collisions et des accidents en vue de réduire au minimum le nombre d'accidents. Il y a un an, le Conseil d'État a organisé un forum sur la sécurité routière. Ce forum de deux jours a également accueilli des membres du Conseil Al-Shourah et de la police royale d'Oman qui a la responsabilité de la mise en œuvre des dispositions en matière de sécurité routière et de prévention des traumatismes dus aux accidents de la route.

L'initiative d'Oman visant à sensibiliser l'opinion mondiale en matière de sécurité routière a pour origine sa propre expérience et sa prise de conscience que le problème ne pourra qu'empirer si rien n'est fait pour y remédier. Il nous faut intensifier nos efforts de sensibilisation de l'opinion mondiale au problème de la crise de la sécurité routière et de ses conséquences.

Ma délégation a tout au long de ce processus œuvré très étroitement avec d'autres délégations, ainsi qu'avec un certain nombre d'autres organisations. De plus, à partir du moment où la délégation omanaise a accepté l'invitation de l'Assemblée générale à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies, l'Organisation mondiale de la santé, en coopération avec les commissions régionales des Nations Unies, a été un partenaire sérieux et dévoué.

L'Organisation mondiale de la santé a organisé des réunions du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dont les résultats sont publiés dans le rapport du Secrétaire général. Les autres acteurs importants dans cette entreprise sont le Comité directeur de la sécurité routière mondiale sous l'égide du secrétariat du Groupe d'étude pour la survie et le développement de l'enfant, la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile et la Banque mondiale, qui m'ont tous apporté un soutien précieux et leurs encouragements.

Dans ce contexte, j'ai le plaisir de présenter le projet de résolution contenu dans le document A/60/L.8, au sujet duquel ma délégation a organisé un certain nombre de consultations avec d'autres États

Membres pour aboutir à un consensus. Le projet de résolution s'appuie sur les recommandations contenues dans le rapport du Secrétaire général (A/60/181 et Corr.1 et 2) et dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière* de l'Organisation mondiale de la santé, et ses principaux points sont les suivants.

Premièrement, l'Assemblée générale se déclare préoccupée par l'augmentation du nombre de morts et de blessés que font les accidents de la circulation partout dans le monde et réaffirme qu'il importe de s'attaquer aux problèmes que pose la sécurité routière dans le monde et qu'il est nécessaire de resserrer encore la coopération internationale.

Deuxièmement, l'Assemblée encourage les États Membres à adhérer aux conventions pertinentes des Nations Unies de 1949 et de 1968 et à reconnaître le travail accompli par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies pour élaborer tout un ensemble d'amendements de fond à la Convention de 1968.

Troisièmement, l'Assemblée invite les États Membres à appliquer les recommandations formulées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière* et à créer au niveau national un organisme chef de file afin d'élaborer un plan d'action national en vue de réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation.

Quatrièmement, mon gouvernement se félicite de la décision prise par l'Organisation mondiale de la santé et les commissions régionales des Nations Unies d'organiser de concert la première Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière mondiale, qui servira de tremplin à des activités mondiales de sensibilisation aux problèmes de sécurité routière.

Enfin, il est regrettable que le nombre de morts et de blessés que font les accidents de la circulation ne soit pas traité aussi sérieusement que les autres catastrophes et que malheureusement les victimes ne reçoivent pas le même respect et la même compassion que les autres victimes de violences. Ils constituent en fin de compte des statistiques et des données. Mais derrière ces chiffres se cachent des personnes réelles – des fils, des filles, des frères, des sœurs, des parents et des amis. Je souhaiterais vous donner quelques exemples.

Faisal, un jeune médecin qui venait d'achever ses études postdoctorales, a été gravement blessé dans un accident de la circulation. Après avoir été relié à un respirateur pendant sept mois, il a dû réapprendre à parler, à marcher et à manger. Malheureusement, il ne pratiquera jamais plus la médecine.

Nauf avait 4 ans quand elle a été renversée par une voiture alors qu'elle traversait la rue et a été paralysée de la nuque aux orteils. Elle fut transportée à l'hôpital et mise sous respirateur pour l'aider à respirer. Dix ans plus tard, elle reste dépendante du respirateur. Nauf parle deux ou trois langues en plus de sa langue maternelle, essentiellement du fait qu'elle communiquait avec le personnel médical.

Aron était un étudiant en médecine qui venait juste de terminer sa dernière année à la faculté de médecine. Il voyageait dans un bus sur une route sinueuse quand, à cause de la vitesse, le bus a fait un tête-à-queue et s'est renversé. Aron et 22 autres personnes ont péri ce jour-là.

Alors que Lyndon se trouvait en vacances avec sa famille, sa voiture a eu un accident, et un mois plus tard il est mort de ses blessures. Sa famille a survécu mais devra apprendre à vivre sans sa source principale de soutien.

Mansoor, âgé de 26 ans, traversait à moto un croisement quand il a été percuté de plein fouet par un camion dont le conducteur avait grillé plusieurs feux rouges. Il a été tué sur le coup. Le tribunal a imposé une amende légère au conducteur. Mansoor n'a même pas été mentionné dans le verdict qui a été rendu.

La Journée mondiale du souvenir a été lancée il y a quelque 11 ans par un certain nombre d'organisations non gouvernementales et a depuis été observé par des organisations dans diverses régions du monde. C'est un jour où nous nous remémorons tous ceux qui ont été tués ou blessés dans des accidents de la circulation et où nous remercions les services d'urgence qui sont toujours les premiers à arriver sur le lieu de l'accident, le personnel médical dont la tâche est de réanimer, soigner et rééduquer le blessés et les familles qui souffrent de la perte d'un être cher et qui, avec abnégation, donnent amour et soins aux blessés.

La Journée mondiale du souvenir est une occasion de se souvenir de personnes comme Faisal, Nauf, Aron, Lyndon, Mansoor et des milliers d'autres et de reconnaître la mesure dans laquelle leur mort et

leurs traumatismes ont touché des personnes, des familles et des communautés. Au paragraphe 10 du projet de résolution, l'Assemblée invite les États Membres à célébrer chaque année, le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière.

Les pays qui se sont ajoutés aux auteurs du projet de résolution A/60/L.8 sont : Afghanistan, Albanie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Bangladesh, Brunéi Darussalam, Cambodge, Canada, Chili, Chine, Chypre, Croatie, Cuba, Djibouti, Égypte, Espagne, Fédération de Russie, Grèce, Guatemala, Guyana, Inde, Indonésie, Irlande, Islande, Israël, Italie, Jordanie, Liban, Luxembourg, Malte, Népal, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République de Moldova, République dominicaine, Roumanie, Sénégal, Slovaquie, Soudan, Suisse, Timor-Leste, Tunisie, Turkménistan, Turquie, Zambie.

Je recommande le projet de résolution A/60/L.8 pour adoption par l'Assemblée générale.

M. Al-Kaabi (Émirats arabes unis) (*parle en arabe*) : D'emblée, je tiens à remercier, au nom de la délégation des Émirats arabes unis, le Président Eliasson de ses efforts précieux à la direction des travaux de la présente session. Je suis convaincu qu'il mènera avec compétence les délibérations sur cet important point de l'ordre du jour. Je tiens également à exprimer nos remerciements sincères au Secrétaire général pour son important rapport (A/60/181).

Améliorer la sécurité routière est sans nul doute une question essentielle et urgente qui exige des mesures immédiates et résolues. Les accidents de la circulation sont une cause principale de décès des personnes âgées de 15 à 44 ans. Chaque année, ils tuent plus d'un million de personnes et rendent invalides plusieurs millions d'autres, entraînant ainsi des pertes humaines et matérielles considérables et des conséquences négatives sur les conditions socioéconomiques des personnes et des communautés, en particulier dans les pays en développement, qui s'emploient à réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement.

Les Émirats arabes unis se félicitent des efforts que déploie l'ONU et ses différents organes pour faire face à la crise mondiale de la sécurité routière et reconnaissent que la mise en œuvre des programmes de sécurité routière dans de nombreux pays pauvres et en

développement nécessite des ressources financières suffisantes. Nous estimons donc qu'il est impératif de renforcer la coopération internationale sous toutes ses formes, en particulier par le biais des commissions régionales de l'Organisation et des institutions spécialisées, afin d'appuyer les efforts de ces pays et de leur fournir l'aide financière et technique dont ils ont besoin pour consolider leurs capacités en matière de sécurité routière.

En raison du rythme rapide de développement dans les Émirats arabes unis et du fait que nous avons facilement accès aux automobiles comme moyen de transport favori, nous avons connu, comme dans d'autres pays, une augmentation du nombre d'accidents de la circulation, en particulier chez les jeunes. Compte tenu de l'effet dévastateur de ces accidents sur notre sécurité, les autorités des Émirats arabes unis ont pris des mesures pour faire face à cette crise grave, notamment en adoptant et en appliquant les résolutions internationales sur la sécurité routière et en prenant des mesures au niveau national pour réduire le nombre d'accidents de la circulation de 5,5 % par an. Ces mesures, notamment, sont les suivantes.

Premièrement, en ce qui concerne les mesures préventives, nous construisons et maintenons un réseau de routes conformes aux normes internationales en utilisant les technologies de pointe pour ce qui est des feux de signalisation, des panneaux routiers et des instructions, des caméras et des systèmes de contrôle radar pour la circulation. Nous adoptons des lois sur la sécurité des automobilistes, qui fixent des limites de vitesse et l'âge minimal de conduite à 18 ans, qui établissent l'obligation du port de la ceinture de sécurité et qui définissent des conditions strictes pour le permis de conduire. Nous fournissons aux agents de la sécurité des deux sexes la formation nécessaire pour leur permettre de travailler dans les forces de police et d'assurer le contrôle de la circulation, et nous renforçons leur présence sur les routes.

Nous veillons à sensibiliser la société, et notamment les élèves des écoles primaires, aux problèmes de circulation par le biais des médias, de conférences pédagogiques, de concours, de prix et en multipliant les participations aux conférences nationales et régionales et à des manifestations annuelles sur ce sujet. Nous appliquons également des normes et des spécifications techniques plus élevées aux véhicules afin d'en garantir la sécurité et l'état de fonctionnement.

Deuxièmement, en ce qui concerne le respect du code de la route, nous instaurons des pénalités sévères contre ceux qui enfreignent le code de la route – amendes, suspension et retrait du permis de conduire et enfin, peines de prison. Un code de la route et des règlements plus sévères sont également appliqués sur notre réseau routier.

Troisièmement, s'agissant de la rééducation, nous accordons des soins médicaux d'urgence et à long terme et des services de rééducation en hôpitaux et en instituts spécialisés aux victimes d'accidents de la route. En outre, notre Gouvernement étudie actuellement les possibilités d'utilisation d'autres moyens de transport en vue de réduire le plus possible l'utilisation sur route de voitures particulières. Cela passe par la mise au point et la mise en place de nouveaux modes de transport collectif en vue de réduire les embouteillages et les accidents.

Pour terminer, nous espérons que nos délibérations contribueront au renforcement de la coopération internationale en matière de lutte contre cette plaie qui touche de la même manière pays développés comme pays en développement.

M. Ng (Singapour) (*parle en anglais*) : J'aimerais remercier chaleureusement la délégation d'Oman pour les efforts constants qu'elle déploie afin de porter à l'attention de la communauté internationale la question de la crise croissante de la sécurité routière. Singapour se félicite de cette occasion de débattre de la crise de la sécurité routière et appuie les initiatives annoncées dans cette enceinte et d'autres enceintes internationales pour faire face à la crise.

Lorsque, le 22 septembre dernier, l'Airbus A320 a finalement atterri sans encombre à l'aéroport international de Los Angeles après avoir eu des problèmes avec son train d'atterrissage, nous nous en sommes réjouis de tout cœur pour les passagers qui nous avaient donné tant de frayeur. Malheureusement, trop souvent apparaissent à la une des journaux des accidents d'avions qui font en quelques instants des centaines de morts. Des équipes de secours et d'enquête sont mises sur pied, des experts mobilisés dans le sillage de la tragédie, qui attire souvent une attention considérable dans les jours et les semaines qui suivent. Or le nombre plus important de morts qui sont provoquées par les accidents de la route, ce que beaucoup d'entre nous ignorent, fait, par comparaison, l'objet de beaucoup moins d'attention. Pourtant, ce

type d'accident ne se produit pas occasionnellement mais quotidiennement, aux quatre coins de la terre. Le transport automobile est considéré sans aucun doute comme l'une des plus grandes inventions que le monde ait connues; il est devenu un élément commode de la vie moderne, mais également l'une des plus grandes menaces à la vie. Selon le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* de 2004, élaboré conjointement par l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale, plus de 3 000 personnes meurent chaque jour dans le monde de traumatismes dus à des accidents de la circulation, soit 10 fois plus que dans n'importe quel accident aérien. Ce qui est plus alarmant encore, c'est que 85 % environ des victimes se concentrent dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Selon le même rapport, si le nécessaire n'est pas fait d'ici 2020, ces accidents arriveront au troisième rang des causes mondiales de maladies et de traumatismes.

Les accidents de la circulation, et en particulier les accidents mortels, demeurent un problème chronique dans notre monde actuel. Chaque accident de la circulation représente une terrible tragédie pour la famille et les amis de la victime, ainsi qu'une perte pour la société. Sans parler des victimes et du coût humain, le coût mondial annuel approximatif des accidents de la circulation est estimé à 500 milliards de dollars. Cela ne comprend pas les coûts auxquels doivent faire face les assurances et les autres industries. On estime en outre que le coût des accidents de la circulation en secours médicaux, en dépenses d'infrastructure, en enquêtes et autres dépenses oscille entre 1 et 3 % du produit national brut des pays. Cela est sensiblement plus élevé que le montant total de l'aide publique au développement fournie aux pays en développement. Tandis que les pays à revenu élevé devraient continuer d'améliorer leur situation en matière de sécurité routière, on prévoit que d'ici 2020, le nombre total des décès mondiaux imputables à la circulation routière augmentera de 80 % dans les pays en développement et les pays de transition, en particulier en Asie du Sud. La plupart de ceux qui sont tués dans des accidents de la circulation sont des hommes de moins de 44 ans, bien souvent seuls soutiens de famille.

Il faut faire davantage pour inverser ces tendances profondément inquiétantes. La communauté internationale doit faire fond sur les efforts déployés, poursuivre sur la lancée de la Journée mondiale de la

santé de l'an dernier consacrée à la sécurité routière et passer à la vitesse supérieure dans son action collective en vue de réduire les traumatismes et les morts dus aux accidents de la circulation. Ce n'est que par une meilleure sensibilisation du public que nous pourrions faire face à cette crise, à titre individuel comme à l'échelon collectif.

Chacun a sa part de responsabilité dans la sécurité de nos routes. À cet égard, Singapour a toujours pris une part active à l'action en faveur de la sécurité routière et affiche l'un des taux d'accidents mortels et de traumatismes les plus bas du monde. Toutefois, les problèmes persistent en raison du vieillissement de notre population et de la multiplication des véhicules. Au cours des deux dernières décennies, le Gouvernement singapourien a pris un grand nombre de mesures pour améliorer la sécurité routière sur son territoire. Avec l'aide de la Banque asiatique de développement, l'État singapourien a ainsi mis au point un plan d'action national pour l'amélioration de la sécurité routière. Ce plan d'action, collaboration stratégique entre les services de l'État, les organisations non gouvernementales et le secteur privé, est destiné à renforcer la sécurité routière à cinq niveaux : l'encouragement, la préparation aux urgences, le génie civil, l'éducation et la répression des infractions.

S'agissant de l'encouragement, le plan prévoit la mise sur pied d'une structure exécutive efficace de gestion de la sécurité routière et d'un groupe de travail multidisciplinaire chargés d'opérer les changements stratégiques nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière à Singapour. L'objectif est de renforcer la coordination entre différentes parties prenantes de premier plan et de les amener à accroître leur participation.

Autre secteur exigeant une meilleure coordination, la préparation aux situations d'urgence s'est vu accorder une place de plus en plus importante. Cette amélioration passe par une meilleure intégration des efforts de façon à permettre l'intervention rapide et adaptée des services médicaux sur le lieu des accidents.

S'agissant du génie civil, les experts de l'administration des transports se servent de systèmes informatiques actualisés et complets et de l'analyse des tendances en matière d'accidents pour intégrer à la planification, à la conception et à la gestion des routes les dernières règles de sécurité. Ainsi, les critères

d'entretien des routes doivent répondre aux normes les plus élevées, des équipements de prévention comme le Système de surveillance et d'alerte sur voies rapides, utilisé conjointement avec les médias radiodiffusés, permettent d'alerter en temps réel les conducteurs sur toutes les situations imprévues. Les diverses initiatives prises en matière de génie civil sont financièrement coûteuses mais critiques pour réduire le nombre d'accidents potentiellement mortels.

Il importe tout autant que les constructeurs automobiles révisent constamment leurs processus de fabrication et de conception pour renforcer en permanence la sécurité routière. La meilleure illustration est peut-être la déclaration de M. Katsuaki Watanabe, Président de la société Toyota Motor Corporation, lors de sa présentation de la nouvelle équipe de direction de la société, en juin dernier :

« Mon rêve, en tant que fabricant automobile, par exemple sur le plan de l'environnement, c'est de pouvoir fabriquer des voitures capables de traverser le continent américain avec un seul plein d'essence ou des voitures qui dépolluent l'atmosphère en marchant et, en ce qui concerne la sécurité, des voitures qui ne provoquent pas d'accidents, qui ne blessent pas ou qui permettent aux conducteurs d'être en meilleure santé ».

Le quatrième niveau est l'éducation. L'éducation en matière de sécurité routière est importante pour inculquer les bons réflexes et un comportement adapté sur la route à tous les usagers. L'éducation ne se réduit pas à un enseignement du code de la route; elle consiste à faire en sorte que la notion de sécurité soit bien comprise et intériorisée. Une bonne éducation permet d'acquérir les bons réflexes au quotidien qui permettront à leur tour de sauver beaucoup de vies sur la route. Chacun doit être pénétré de l'importance de la sécurité routière. Depuis des années, le Gouvernement singapourien a collaboré avec le secteur privé sur des campagnes, des conférences sur la sécurité routière, des expositions et même des vidéos sur le sujet. En dépit de la meilleure sensibilisation actuelle à la question, nous ne pouvons nous permettre de relâcher notre vigilance.

Le cinquième et dernier niveau – répression des infractions – fait partie intégrante de la gestion de la sécurité routière. Une conduite irresponsable provoque plus d'accidents de la circulation que toute autre cause.

Des règles et pénalités sévères sont donc nécessaires pour dissuader toute velléité d'infraction au code de la route. De temps à autre, le Gouvernement singapourien se voit obligé de recourir à des mesures énergiques pour modifier l'attitude des usagers de la route et les faire réfléchir à deux fois avant d'adopter un comportement imprudent ou dangereux. À Singapour, les usagers de la route irresponsables s'exposent à des amendes, à la suspension de leur permis de conduire voire à des peines de prison.

S'agissant des excès de vitesse, par exemple, les statistiques ont montré, au fil des ans, que la vitesse excessive faisait plus de morts sur la route que toute autre cause. Pour lutter contre ce phénomène, nous avons promulgué il y a quelques années des lois sévères et très claires prévoyant le passage en justice des auteurs d'excès de vitesse de plus de 40 kilomètres heure au-dessus de la vitesse limite. Ces derniers s'exposent également à perdre leur permis de conduire. Des radars mobiles équipés de caméras ont également été mis en place pour améliorer la détection des excès de vitesse. L'intensification, dans le courant de l'année dernière, de la répression des excès de vitesse par nos agents de la circulation a suscité quelque inquiétude au sein du public par rapport au zèle jugé parfois exagéré de la police. Mais un effort d'éducation du public et les assurances données par la police ont permis de faire comprendre aux automobilistes que l'objectif était de sauver des vies, à commencer par celle d'usagers de la route particulièrement vulnérables tels que les motocyclistes et les piétons, et tout particulièrement des enfants et des personnes âgées.

Souvent, notre mode de vie moderne mouvementé nous inculque un esprit d'impatience. Cette impatience poussera certains à conduire de façon irresponsable, d'autres à doubler de façon dangereuse et d'autres encore à faire des excès de vitesse. La société a toujours eu foi dans le pouvoir qu'a l'éducation de changer le comportement humain. Tant qu'il en sera ainsi et tant qu'un comportement humain regrettable sera la cause principale des accidents de la route, l'éducation, si elle s'accompagne de mesures coercitives, d'infrastructures idoines et d'une collaboration saine, sera fondamentale pour réduire le nombre de victimes d'accidents de la route.

M. Poojary (Inde) (*parle en anglais*) : D'emblée, nous souhaitons remercier le Secrétaire général de sa note transmettant le rapport établi par l'Organisation mondiale de la santé sur la crise mondiale de la

sécurité routière, en application de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale, en date du 14 avril 2004. Nous voudrions remercier la délégation omanaise des efforts qu'elle ne cesse de déployer à l'appui de ce point de l'ordre du jour.

Ce rapport nous informe que les accidents de la route constituent un problème majeur de santé publique et l'une des principales causes de mortalité et de morbidité dans le monde. Tous les ans, ces accidents, particulièrement fréquents dans les zones urbanisées des pays en développement, font près de 1,2 million de morts et des millions de blessés, dont certains restent handicapés. Dans de nombreux cas, les accidents de la route privent les familles pauvres de leur gagne-pain. Outre qu'ils constituent un coût économique et social considérable pour les victimes, leur famille et la collectivité, les accidents de la route représentent une lourde charge pour les services de santé nationaux, en particulier dans les pays en développement.

Pour l'Inde, qui compte un vaste réseau routier de plus de 3 millions de kilomètres et où le trafic routier connaît une expansion allant de 7 à 10 % par an, il est très important de régler le problème de sécurité routière et de réduire les conséquences néfastes des accidents de la route. Les routes indiennes transportent 80 % des passagers dans ce pays et 60 % de son trafic de marchandises. Les autoroutes, qui constituent uniquement 2 % du réseau routier, transportent 40 % de ce trafic.

Pendant de nombreuses années, l'Inde était à la traîne par rapport à bien d'autres pays pour ce qui est du développement du réseau autoroutier. Toutefois, ces dernières années, un effort concerté a été entrepris dans le cadre de nouveaux accords institutionnels et grâce à de meilleurs projets de génie civil, en vue de développer l'infrastructure autoroutière en Inde.

Dans le cadre du projet national de développement du réseau routier, 14 279 kilomètres de routes nationales vont passer de 4 à 6 voies, pour un coût total estimé à 6,5 trillions de roupies, soit environ 151 milliards de dollars au cours pratiqué en 2004. Ce projet couvre tout d'abord le Quadrilatéral doré, qui relie les quatre villes principales de Delhi au nord, Mumbai à l'ouest, Chennai au sud et Calcutta à l'est; deuxièmement, les couloirs nord-sud et est-ouest reliant Srinagar au nord à Kanyakumari au sud, et Silchar à l'est à Porbandar à l'ouest; et, troisièmement, la connexion entre les ports et d'autres projets.

Le Pradhan Mantri Gram Sadak Yojna – le principal plan routier du Premier Ministre – a été lancé en décembre 2000 pour relier des zones rurales isolées avant la fin de la période du dixième plan, en 2007. À la phase III du projet, il est proposé de procéder à la réfection et à la rénovation d'environ 10 000 kilomètres de routes nationales pour en faire des autoroutes à 4 voies sur la base de la construction-exploitation-transfert.

Un projet accéléré de développement routier nord-est est également à l'examen pour le développement du réseau routier dans la région du nord-est. La quatrième phase du projet national de développement du réseau routier est une nouvelle initiative visant à s'assurer que la réfection et l'expansion du réseau routier dans tout le pays s'effectuent selon une distribution équilibrée et équitable. Il s'agira de rénover 21 000 kilomètres de routes à voie unique pour en faire des routes à deux voies et de construire des accotements pavés.

Nous pensons que cette volonté d'améliorer l'infrastructure routière dans le pays non seulement favorisera le développement du pays, mais contribuera également à réduire la congestion routière, ce qui permettra de réduire le nombre d'accidents de la route. Nous espérons et sommes convaincus qu'en fin de compte l'amélioration de l'infrastructure routière permettra également d'améliorer la sécurité routière dans le pays.

Le Ministère du transport routier et des routes s'est vu confier la responsabilité de formuler des politiques nationales de sécurité routière. Il compile des données relatives aux accidents de la route et prépare des plans annuels de sécurité routière. Entre autres initiatives actuellement mises en œuvre, on compte notamment des campagnes publicitaires, des subventions aux organisations non gouvernementales pour qu'elles organisent des programmes de sécurité routière et sensibilisent le public, un programme national de secours en cas d'accidents survenant sur les autoroutes; des cours de perfectionnement à l'intention des conducteurs de poids lourds; et la création d'écoles de conduite exemplaire.

Les campagnes publicitaires incluent l'impression de calendriers et la diffusion de messages publicitaires, à la télévision et dans d'autres organes d'information. Une semaine de la sécurité routière a été organisée chaque année pour sensibiliser le public. La seizième

semaine de la sécurité routière s'est tenue dans toute l'Inde du 3 au 9 janvier 2005, sur le thème « L'accident de la route n'est pas une fatalité », qui est également le thème choisi par l'Organisation mondiale de la santé dans le cadre de l'année 2004 proclamée Année de la sécurité routière.

Pour sensibiliser les écoliers, des concours ont été organisés sur le thème de la sécurité routière. Plus de 43 000 conducteurs reçoivent une formation dispensée par des organisations non gouvernementales et des institutions locales dans le cadre de cours de perfectionnement destinés aux conducteurs de poids lourds provenant du secteur informel. Des prix ont été institués à divers niveaux afin de reconnaître les importantes contributions en faveur de la sécurité routière.

Le lien entre la pauvreté et le sous-développement, d'une part, et la sécurité routière, de l'autre, a été mis en lumière dans les derniers rapports du Secrétaire général. Le rapport de cette année (A/60/181 et Corr.1 et 2) signale un certain nombre de stratégies et de politiques susceptibles de contribuer à réduire le nombre d'accidents de la route. À cet égard, la sanction pour conduite abusive et imprudente est un aspect qui pourrait être examiné. Cette question relève purement de la compétence nationale, mais l'OMS pourrait procéder à une évaluation des besoins en matière d'information à cet égard.

Le rapport indique que la communauté internationale doit entreprendre d'aider les pays à cerner les stratégies en matière de sécurité routière qui se sont avérées efficaces et à les appliquer dans leur propre pays en les adaptant à leur environnement culturel. Elles ne sauraient être transposées telles quelles.

Étant donné cet état des faits, l'on ne saurait trop insister sur la nécessité absolue d'accroître la coopération internationale pour aider les pays en développement à s'attaquer efficacement aux problèmes de sécurité routière. Nous apprécions à leur juste valeur les efforts consentis à cet égard par l'Organisation mondiale de la santé. Nous aimerions également saluer le travail accompli par les commissions régionales des Nations Unies, notamment la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

Nous apprenons dans le rapport que des initiatives ont été envisagées, notamment par la

Banque mondiale, pour offrir aux pays en développement une aide en matière de sécurité routière. Néanmoins, nous notons également que la mobilisation des ressources continue d'être un problème pour de nombreuses organisations impliquées dans les activités aux niveaux mondial et national en matière de sécurité routière, car les fonds visant à réduire le nombre d'accidents de la route sont loin d'être proportionnels à l'ampleur du problème.

La coopération internationale ne doit pas se limiter à la mise au point d'instruments internationaux ou à l'universalisation de normes qui ont peut-être été créées pour une région donnée. Nous sommes particulièrement satisfaits de ce que la résolution qui va être adoptée aujourd'hui reconnaisse l'importance de l'appui à accorder aux pays en développement pour qu'ils renforcent leurs capacités dans le domaine de la sécurité routière, et de l'aide financière et technique à leur fournir en appui à leurs efforts.

M. Xie Bohua (Chine) (*parle en chinois*) : La délégation chinoise souhaite remercier le Secrétaire général d'avoir transmis le rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/60/181 et Corr.1 et 2). Nous remercions également le Gouvernement omanais des efforts qu'il a déployés en faveur de l'examen de cette question par l'Assemblée générale. Encore une fois, nous sommes heureux de nous porter coauteur du projet de résolution proposé par Oman.

Les accidents de la route sont un problème majeur de santé publique qui devient de plus en plus grave. Tous les ans, ces accidents font près de 1,2 million de morts et 50 millions de blessés ou d'handicapés, et entraînent des pertes matérielles de plus de 500 milliards de dollars, dont environ 65 milliards de dollars dans les pays en développement, soit deux fois le montant que ces pays reçoivent chaque année en aide publique au développement. D'après les projections de l'OMC, si des mesures efficaces ne sont pas prises, d'ici à 2020, les accidents de la route pourraient constituer la troisième menace contre la santé humaine, et avoir de graves conséquences économiques et sociales pour toutes les nations, en particulier les pays en développement. Il est important de réduire les accidents de la route pour éradiquer la pauvreté, faire baisser la mortalité infantile et instaurer le développement durable, et cette question mérite toute l'attention de la communauté internationale.

Au fur et à mesure qu'ils développeront leurs transports routiers, beaucoup de pays connaîtront une période marquée par des taux élevés d'accidents de la route. Cela tient essentiellement à ce que, pendant une période de développement économique rapide, les conditions relatives au transport routier et à sa gestion, ainsi que le comportement humain, ne peuvent souvent pas s'adapter à l'augmentation rapide des véhicules motorisés. On peut considérer ce phénomène comme un sous-produit contrariant du développement économique.

Toutefois, comme le remarquait assez justement l'OMS dans son *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière*, les accidents de la route pourraient être en grande partie évités et contrôlés grâce à une analyse et à des mesures rationnelles. Les pays doivent concerter leurs efforts pour améliorer la sécurité routière en échangeant leurs expériences, en tirant des leçons de leurs expériences mutuelles et en appliquant les meilleures pratiques. En raison des contraintes du développement économique, les pertes occasionnées par les accidents de la route sont bien plus importantes dans les pays en développement que dans les pays développés. La communauté internationale doit accorder une assistance accrue en matière de financement, de technologie et de formation.

Le développement économique continu de la Chine s'est également doublé de la construction considérable de routes. La Chine dispose désormais de 30 000 kilomètres d'autoroutes, et le nombre de véhicules privés continue d'augmenter. En même temps, la Chine est l'un des pays qui connaissent un grand nombre d'accidents de la route, surtout des accidents graves qui font beaucoup de victimes. Les causes sous-jacentes de ce problème sont une piètre connaissance des lois et des réglementations relatives à la sécurité routière, la mauvaise condition des routes, l'état de la circulation, et une gestion inadéquate.

Le Gouvernement chinois attache une grande importance à la sécurité routière. Sa loi sur la sécurité routière est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2004. Ayant pour objectif principal la sécurité humaine, cette nouvelle loi institutionnalise diverses mesures préventives dont elle a fait des exigences juridiques. Sa mise en œuvre a permis d'atteindre nombre de résultats positifs au cours de l'année écoulée. En 2004, il y a eu 567 753 accidents de la route en Chine qui ont fait 99 217 morts et 451 810 blessés, et 2,77 milliards de

yuans de dégâts matériels. Par rapport à 2003, l'année 2004 a connu une baisse notable de 14,9 % des accidents de la route, de 4,9 % des décès, de 8,6 % des blessés et de 17,6 % des dégâts matériels. La baisse record du taux d'accidents mortels en 2004 – 9,2 décès pour 10 000 véhicules – a, pour la première fois, placé la Chine parmi les pays dont les taux d'accidents mortels sont inférieurs à 10 %. Nous sommes convaincus que grâce aux efforts conjoints du Gouvernement et du peuple chinois, nous continuerons de voir des améliorations notables dans la sécurité routière en Chine.

M. Maksimychev (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La Fédération de Russie accorde une grande importance à la question de la circulation et de la sécurité routière, et se félicite donc de ce débat à l'Assemblée générale. Nous croyons que l'ONU doit assumer un rôle de plus en plus important dans la mise en place et la coordination d'une coopération multilatérale dans ce domaine. Il est particulièrement important de mettre en commun les expériences des différents pays afin d'analyser les tendances, les causes et les conséquences des accidents de la route afin d'élaborer des stratégies et des recommandations qui renforceront la prise de conscience publique, et de fournir une aide technique et d'experts et, le cas échéant, une assistance financière afin de renforcer ce potentiel.

Il est d'une importance cruciale de développer et d'améliorer plus avant les instruments juridiques internationaux et nationaux pertinents. Dans ce contexte, nous apprécions vivement le rapport du Secrétaire général (A/60/181 et Corr.1 et 2) sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la résolution 58/289. Nous croyons qu'il contient une vue d'ensemble très utile des mesures prises par le système des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière.

D'une manière générale, nous appuyons les conclusions et les recommandations figurant dans le rapport. Nous croyons que la création du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières au sein du système des Nations Unies a été une mesure opportune. Dans l'ensemble, nous approuvons le mandat du Groupe de travail tel qu'il est établi dans le rapport. Nous nous félicitons de ses activités et espérons qu'il parviendra à de nouveaux résultats concrets et pratiques.

Il importe que l'Organisation mondiale de la santé continue de coordonner avec succès ses activités dans le domaine de la sécurité routière au sein du système des Nations Unies.

Nous croyons également que les commissions économiques régionales des Nations Unies jouent un rôle important dans la promotion de la sécurité routière. Nous saluons le travail actif de la Commission économique pour l'Europe (CEE), qui supervise un total de 11 conventions et protocoles internationaux qui réglementent la circulation et la signalisation routières et les questions relatives à l'état de l'infrastructure des transports routiers.

Le 20 septembre de cette année, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières et le Comité des transports intérieurs de la CEE, sous la présidence de la Fédération de Russie, s'est prononcé sur les amendements à apporter aux Conventions de Vienne de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Conformément aux procédures établies, ces amendements entreront en vigueur le 28 mars 2006 pour les parties aux Conventions. Nous estimons que les activités du Groupe de travail offrent un excellent exemple de mesures concrètes prises au plan multilatéral afin de perfectionner les normes juridiques internationales de sécurité routière. De notre point de vue, leur mise en œuvre à l'échelle nationale par les parties à la Convention fera reculer le nombre des accidents de la circulation et des traumatismes afférents.

Aussi importante que soit l'ampleur de la coopération internationale dans le domaine de la sécurité routière, nous sommes convaincus que ce sont les gouvernements nationaux, ainsi que les autorités municipales et locales, qui ont la responsabilité première de faire baisser le nombre des accidents de la route et des traumatismes afférents. Dans la Fédération de Russie, des mesures sont prises à tous les niveaux pour diminuer le nombre des accidents de la circulation. Ainsi, une action planifiée est menée dans le but d'améliorer la législation, notamment en rendant plus strictes les règles définissant la responsabilité en cas de violation du code de la route.

La Russie recherche et applique avec énergie des moyens plus efficaces de réduire les coûts sociaux et économiques des accidents. Aux niveaux fédéral et régional sont organisées diverses manifestations relatives à la sécurité des passagers, à la prévention des

accidents routiers impliquant des enfants dans les écoles et les maternelles, à l'amélioration de la circulation dans les villes et à la modernisation des transports en commun, entre autres exemples. À cet égard, la coopération avec le Programme des Nations Unies pour le développement gagne de l'ampleur.

Ces mesures ont déjà donné des résultats positifs. Ainsi, au cours du premier semestre de cette année, le nombre des accidents mortels a été inférieur de 5,4 % à celui enregistré pendant la même période en 2004, celui des accidents dus à la conduite en état d'ivresse a baissé de 16,8 % et celui des accidents provoqués par les piétons de 4,7 %.

Pour terminer, nous remercions la délégation omanaise d'avoir élaboré le projet de résolution A/60/L.8, intitulé « Amélioration de la sécurité routière », qui a été approuvé lors des consultations. La Fédération de Russie soutient ce projet de résolution et s'en est portée coauteur.

M. Boonpracong (Thaïlande) (*parle en anglais*) :
Tout d'abord, ma délégation se réjouit de voir la question de la sécurité routière dans le monde recevoir une nouvelle fois toute l'attention qu'elle mérite. Chaque année, les accidents de la route font près de 1,2 million de morts et des millions de blessés, dont certains restent handicapés, malgré la prise de conscience croissante de ce fléau pourtant évitable. De plus, je remercie, au nom de ma délégation, le Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé de son rôle prépondérant dans la coordination de la sécurité routière, le Secrétaire général de l'ONU pour son rapport sur cette question (A/60/181 et Corr.1 et 2) et le Représentant permanent d'Oman pour les efforts constants et inlassables qu'il a consentis tout au long de l'élaboration du projet de résolution dont nous sommes saisis.

Dans sa déclaration à la 84^e séance de la cinquante-huitième session, ma délégation avait mis en avant l'importance de la volonté politique et des efforts concertés à tous les niveaux. Il est donc très encourageant de noter que, depuis notre débat d'avril 2004 sur cette question, des progrès considérables ont été accomplis s'agissant de mobiliser l'appui international tant nécessaire et d'obtenir la participation accrue de tous les acteurs concernés.

La Thaïlande se félicite surtout de la création du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui s'est déjà réuni à deux

reprises, et salue les précieux efforts accomplis en vue de créer une base de données mondiale en ligne sur les textes de loi relatifs à la sécurité routière, de même que nous nous félicitons de la coopération que le Groupe a engagée avec ses partenaires en vue d'établir à l'intention des pays une série de manuels pratiques qui indiqueront comment appliquer certaines des recommandations formulées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière*.

De plus, ma délégation note avec satisfaction les efforts déployés par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la Commission européenne pour la région de l'Europe afin de réviser les résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière. L'exercice présente l'intérêt de tenir compte du plus grand nombre possible de pays de façon à permettre l'application des résolutions dans le monde entier. Nous espérons très sincèrement que ces révisions serviront à tous les États, qu'ils soient ou non parties aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

Le Gouvernement royal thaïlandais considère la question de la sécurité routière comme très importante et par conséquent comme prioritaire, car, chaque année, les accidents de la route entraînent de lourdes pertes en vies humaines et des pertes matérielles considérables dans notre pays, et plus particulièrement en termes de capacité humaine. En décembre 2003, la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route a été proclamée objectif national. Nous sommes également préoccupés par l'augmentation du nombre déjà alarmant des accidents impliquant les jeunes conducteurs et des conducteurs en état d'ivresse.

Pour y remédier, le Centre thaïlandais des opérations de sécurité routière, a imposé, en coopération avec les médias et les organismes de santé publique, l'interdiction de diffuser des réclames télévisées sur l'alcool entre 5 heures et 22 heures. Le Centre a également obtenu que les athlètes et autres célébrités, que les jeunes cherchent toujours à imiter, n'aient pas le droit de faire de la publicité pour l'alcool. Parmi les autres mesures prises figurent la création d'un groupe spécial de lutte contre l'alcool au volant ainsi que le lancement, dans les écoles, de campagnes de prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation à l'intention des jeunes.

Mon gouvernement est en outre préoccupé par le grand nombre de tués sur les routes en période de festival, surtout le premier de l'An et le jour de l'An traditionnel thaïlandais, célébré en avril. Pour y remédier, en 2003, le Ministère thaïlandais de la santé publique a décidé, entre autres, de mettre en place un système d'alerte rapide ne fonctionnant qu'à certaines dates, d'annoncer le nombre des morts et des blessés sur les routes pendant les festivals, de diffuser ces chiffres dans les médias et d'allouer des ressources financières supplémentaires pour renforcer les contrôles de police pendant les festivals.

La première fois que cette action a été menée, l'objectif visé n'a pas été atteint puisqu'en 2003 le nombre des tués sur les routes pendant les festivals n'a baissé que de 1 % par rapport à l'année précédente. Malgré ce résultat décourageant, le Gouvernement thaïlandais n'a pas renoncé, décidant d'adopter une nouvelle stratégie encore plus ambitieuse, axée sur les cinq points suivants : le contrôle; le génie, chargé d'améliorer l'état des routes; l'éducation; les services de secours médical; ainsi que l'évaluation et l'information. Le nombre des tués sur les routes a chuté de 22,8 % pendant les fêtes de la nouvelle année thaïlandaise d'avril 2004. La même stratégie a été appliquée pendant les fêtes de 2005, avec des résultats encore plus encourageants puisqu'une nouvelle baisse de 25 % a été enregistrée.

Cette expérience nous a confortés dans notre conviction qu'une volonté politique constante, une application rigoureuse du code de la route à tous les niveaux ainsi que l'appui et la participation du public étaient indispensables pour le succès des mesures de sécurité routière.

Si une coordination et une collaboration étroites entre tous les secteurs concernés de la société au niveau national ont grandement contribué à prévenir les accidents de la route en Thaïlande, je suis sûr qu'il est possible d'obtenir un succès encore plus notable à l'échelle internationale si tous les acteurs concernés de la communauté internationale revoient à la hausse leur engagement et contributions. Aussi ma délégation engage-t-elle une fois de plus l'ensemble des États Membres à tout mettre en œuvre pour venir à bout des problèmes de sécurité routière. Surtout, nous prions instamment les États Membres, les organisations internationales et les commissions régionales compétentes de continuer de partager leurs pratiques optimales et leurs connaissances dans le domaine de la

sécurité routière ainsi que d'aider, sur le plan technique ou autre, les pays dont l'action dans ce domaine a besoin d'être épaulée.

Pour de nombreux pays, le manque de ressources financières est un obstacle majeur aux efforts investis dans l'amélioration de la sécurité routière. La mobilisation de ressources reste donc un enjeu majeur, qui nécessite de l'attention et des mesures. À cet égard, la Thaïlande se félicite de l'étude réalisée par la Banque mondiale sur la création d'une facilité mondiale pour la sécurité routière, qui vise à créer un fonds pour venir en aide aux domaines de la sécurité routière où les ressources sont limitées. Un autre effort louable est le projet mondial de sécurité routière, un partenariat de sept entreprises privées lancé en décembre 2004, qui a pour objectif de réduire les décès dus aux accidents de la route dans les pays en développement. La Thaïlande estime qu'il s'agit là d'un domaine où il faut encore des partenariats et un renforcement de la coopération, avec une pleine participation de tous les secteurs de la société à tous les niveaux, si nous voulons faire de la sécurité routière un programme véritablement mondial, avec des réussites mondiales pour tous.

Dernier point mais non des moindres, ma délégation souhaite appuyer les recommandations émises dans le rapport dont nous sommes saisis, qui nous rappellent avant tout que nous devons réaffirmer notre volonté d'affronter la crise mondiale de la sécurité routière. Dans la mesure où la sensibilisation est indispensable pour maintenir l'élan créé en 2004 par les événements mondiaux sur la sécurité routière, la Thaïlande appuie la proposition visant à faire du troisième dimanche de novembre la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière, et à organiser conjointement, par l'intermédiaire des commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation mondiale de la santé, la première Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière mondiale, et de réunir dans ce contexte un deuxième Forum des parties concernées par la sécurité routière.

Les récentes évolutions soulignées dans le rapport du Secrétaire général nous donnent espoir. Considérant que nous sommes de plus en plus conscients des problèmes et que nous sommes fermement attachés à les résoudre, je suis certain que la sécurité routière mondiale est un objectif que nous

pourrons tous atteindre grâce à la poursuite des efforts de tous.

M. Savua (Fidji) (*parle en anglais*) : Ma délégation remercie le Secrétaire général pour le rapport intitulé « Crise mondiale de la sécurité routière : application de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale » (A/60/181 et Corr. 1 et 2). Nous saluons également les efforts déployés par l'Organisation mondiale de la santé dans ses consultations avec des partenaires et des parties prenantes, dont les conclusions et recommandations ont été incorporées dans le rapport pour permettre aux États Membres d'en débattre.

Le rapport nous indique qu'environ 1,2 million de personnes meurent chaque année, et des millions d'autres sont blessées ou handicapées, à la suite d'accidents de la route. La plupart de ces accidents surviennent dans des zones urbaines, dans le monde entier, et les statistiques montrent que les accidents sont plus fréquents dans les pays en développement. *Le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière*, publié l'année dernière, indique que les accidents de la route sont la deuxième cause de décès des personnes de cinq à 29 ans, et la troisième cause pour les personnes de 30 à 44 ans. Les individus du second groupe, surtout, contribuent activement aux économies nationales, et leurs décès représentent une perte de revenus pour leur famille et une perte de capacités et de main-d'œuvre pour le marché national du travail. Les coûts économiques mondiaux des blessés de la route s'élèvent à quelque 518 milliards de dollars par an, dont environ 110 milliards sont supportés par des pays en développement.

Le rapport prévoit une augmentation de 80 % des décès dus aux accidents de la route dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire d'ici à 2020 si des mesures préventives ne sont pas prises immédiatement. Pour les Fidji, les traumatismes dus aux accidents de la route ont augmenté de 9 % entre 2003 et 2004, tandis que les décès sont restés inchangés au cours de la même période. À cet égard, nous saluons le travail du *Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière*, dont le principal objectif est de faciliter la coopération internationale entre les organismes des Nations Unies et d'autres partenaires internationaux pour la mise en œuvre de la résolution 58/289 de l'Assemblée générale et des recommandations du *Rapport mondial sur la*

prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière, à l'appui des programmes nationaux de sécurité routière.

Ma délégation estime qu'il est possible d'en faire plus, si des fonds sont disponibles pour la mise en œuvre d'initiatives et de programmes nationaux. Le rapport sur la collecte de données sur les accidents de la route joue un rôle majeur dans la planification de la sécurité routière et de l'action des principales parties prenantes dans les Îles Fidji. D'importants plans de développement ont été fondés sur ce rapport. L'efficacité des mesures mises en place, ainsi que celle des dispositifs qui restent à appliquer, peut être évaluée grâce à la collecte de données fiables sur les accidents de la route. Le progiciel MAAP (Microcomputer Accident Analysis Package) de la police fidjienne a permis d'enregistrer ce type de données depuis 1994. La mise en place du système MAAP a été financée à l'aide de fonds fournis par la Banque asiatique de développement.

Au cours des dernières années, nous avons vu un accroissement du nombre de véhicules circulant sur les routes des Fidji. Ceci a soumis notre système routier à une forte pression, encore aggravée par des pluies très abondantes, des inondations et des glissements de terrain. En conséquence, nous avons constaté une augmentation correspondante du nombre d'accidents de la route et de traumatismes. L'entretien et la réparation des routes coûtent 25 millions de dollars par an au budget de l'État. À cet égard, nous nous félicitons de l'initiative de la Banque mondiale visant à étudier la création d'une facilité mondiale pour la sécurité routière, qui aiderait à mobiliser des fonds pour appuyer les plans de sécurité routière dans les pays en développement.

Les Fidji ont mis en place un programme pour régler les problèmes de sécurité routière, et nous espérons qu'il permettra de traiter les facteurs identifiés dans le rapport du Secrétaire général comme étant susceptibles de réduire les traumatismes dus aux accidents de la route. Le programme, qui comporte plusieurs axes stratégiques, aidera les usagers de la route à réduire le nombre d'accidents de la circulation.

En mettant l'accent sur des routes plus sûres, nous pourrions améliorer la conception, la construction et la gestion de ces infrastructures. Ceci comprend l'adoption de projets axés sur la sécurité au niveau de la conception, de la construction et de la réfection des

routes, et l'amélioration des procédures pour l'aménagement du territoire et la modernisation du réseau routier. Ces points sont considérés comme des préalables indispensables au traitement du problème de la sécurité routière dans les Fidji. Nous mettons davantage l'accent sur la sécurité des usagers de la route et la mise à leur disposition de structures qui favorisent leur sécurité.

Notre politique vise à favoriser une conduite sûre, en insistant sur la formation des conducteurs et le contrôle de leurs aptitudes, et en soulignant la responsabilité des conducteurs et des passagers. Ainsi, nous avons introduit des méthodes plus efficaces pour la formation des conducteurs, avec des cours obligatoires pour les débutants et des techniques de conduite défensive qui ont pour but d'améliorer la capacité des conducteurs de percevoir et d'éviter les risques.

Dans le domaine de la sécurité des véhicules, nous répondons au besoin d'exercer un contrôle efficace des normes de conception, de construction, de fonctionnement et d'entretien des véhicules. Nous abordons aussi la manière dont ces normes peuvent être mises en œuvre afin de réduire les effets néfastes de véhicules en mauvais état pour les usagers de la route et pour les routes elles-mêmes. Nous avons imposé des normes de sécurité pour les véhicules, afin de promouvoir des attitudes plus responsables en matière d'importation, de vente ou de conduite de véhicules peu sûrs ou impropres à la circulation sur le réseau routier, et ainsi favoriser la sécurité des véhicules.

Dans la déclaration que nous avons prononcée l'année dernière, nous avons cité le fait que les enfants sont plus vulnérables et plus exposés aux accidents de la route. Aux Fidji, les enfants de moins de 15 ans représentaient 16 % du total des accidentés et 19 % des victimes d'accidents mortels. Pour cette raison, nous avons mis l'accent sur l'éducation à la circulation routière des enfants dans les maternelles, les écoles primaires et au niveau secondaire, afin qu'ils soient sensibilisés aux questions de prévention routière. Nous poursuivons également cette éducation au niveau universitaire, pour que les futurs enseignants, techniciens, ingénieurs et planificateurs des Fidji, qui contribueront au développement des infrastructures du pays, soient sensibilisés à ce problème.

La cause principale des accidents de la route est l'erreur humaine. On peut y remédier grâce à la

diffusion d'informations par l'intermédiaire de la formation, du renforcement des capacités et de la mise à disposition de ressources permettant d'appliquer les conventions et résolutions convenues au niveau international. Nous nous félicitons de la proposition de créer la première Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière mondiale en 2007, qui sera axée sur les jeunes usagers de la route. Ma délégation est également favorable à l'idée de célébrer, chaque année, le troisième dimanche de novembre la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière, en hommage aux victimes des accidents de la route et aux souffrances endurées par leur famille.

La sécurité routière est l'affaire de tous et nous devons tous jouer notre rôle à l'appui de cette cause mondiale, dans l'intérêt des générations présentes et futures.

M. Wee (Malaisie) (*parle en anglais*): Je voudrais tout d'abord exprimer notre reconnaissance à l'Organisation mondiale de la santé qui nous a présenté un rapport complet et détaillé sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/60/181 et Corr.1 et 2), avec une longue liste de recommandations. Le rapport nous fournit des informations utiles, notamment s'agissant des activités qui ont été entreprises à la suite de l'adoption de la résolution 58/289 en avril 2004.

Nous sommes satisfaits d'apprendre qu'une prévention routière internationale a été créée, connue désormais sous le nom de Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Nous nous estimons également encouragés par la participation de nombreuses institutions des Nations Unies, notamment l'UNICEF, le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), le Programme alimentaire mondial et la Banque mondiale, ainsi que celle d'autres organes non gouvernementaux et de donateurs, grâce à une initiative reflétant le vaste appui et l'attention consacrés à la nécessité de régler la question de la sécurité routière.

Il est très troublant de se voir rappeler que les accidents de la route continuent de représenter un grave problème de santé publique et constituent une des principales causes de décès dans de nombreux pays, notamment du monde en développement. Le fait d'avoir chaque année en moyenne 1,2 million de morts et des millions de blessés et d'handicapés doit susciter notre vive préoccupation. Ces sombres statistiques

exigent indéniablement notre attention urgente et des efforts concertés de la part de la communauté internationale en vue d'aborder cette situation et d'y remédier, compte tenu du fait que les accidents de la route sont en grande partie évitables.

Nous avons des preuves abondantes de l'impact destructif et multidimensionnel des décès, des blessures et des handicaps sur le bien-être économique et social de nos sociétés et nul n'est besoin de s'attarder là-dessus. Nous pouvons difficilement accepter les pertes en vies humaines et les blessures résultant des accidents de la route, d'autant plus que nous savons qu'elles sont évitables. Il est encore plus accablant d'aller au-delà des statistiques relatives aux morts et aux blessés pour constater l'impact sur les plans traumatique et affectif des handicaps et des pertes en vies humaines sur les proches des victimes. Les accidents de la route entraînent d'immenses coûts économiques et représentent un lourd fardeau pour les services de santé publique, notamment ceux des pays en développement.

Le Gouvernement malaisien accorde une grande attention au problème des accidents de la circulation, qui sont une des principales causes de mortalité et de morbidité en Malaisie. Malgré les nombreux efforts déployés par le Gouvernement en vue de renforcer la sécurité routière, plus de 300 000 accidents de la route ont été recensés en 2004, comparés à 290 000 en 2003, soit une moyenne de 895 accidents par jour en 2004 dans l'ensemble du pays. Ces accidents ont entraîné 6 000 décès l'an dernier. Ce phénomène coûte environ 6 milliards de ringgit malaisiens, soit 1,5 milliard de dollars, découlant des pertes de productivité, des coûts médicaux et de gestion, des dommages matériels et autres.

On constate cependant que les accidents mortels ont baissé de 17 % en 2004 par rapport à 2003. Cette baisse est largement attribuée aux efforts inlassables déployés par le Gouvernement et à sa volonté de résoudre le problème dans l'intérêt de sauver des vies.

La Malaisie a adopté des mesures sérieuses pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre de victimes. En 2004, le Gouvernement a inscrit la question de la sécurité routière à son ordre du jour national. En vertu de cette initiative et aux fins d'accorder une attention particulière à la sécurité routière, le Gouvernement a créé un ministère distinct pour la sécurité routière en septembre 2004 en vue de

s'attaquer au problème et de passer au crible tous les efforts et toutes les activités menés par les organes gouvernementaux et les organisations non gouvernementales en Malaisie en vue de formuler des stratégies et des recommandations destinées à réduire les accidents de la route.

Aux niveaux international et régional, la Malaisie continue d'être un partenaire actif dans le Partenariat mondial pour la sécurité mondiale sous l'égide de la Banque mondiale, de l'Association mondiale de la route, de la Commission du transport terrestre et de la sécurité, de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), de l'Association d'ingénierie routière d'Asie et d'Australasie et du Sous-groupe de travail de l'ASEAN sur le transport routier et la sécurité routière.

La Malaisie se félicite du rôle de l'ONU et notamment de l'initiative de l'Assemblée en vue de renforcer sans relâche la sensibilisation dans le monde entier à la nécessité de traiter la question des accidents mortels dus à la circulation routière comme un problème mondial de santé publique et de développement. Nous appuyons la participation des commissions régionales ainsi que celle d'autres organes internationaux en vue d'étudier la question de la sécurité routière et d'aider les gouvernements nationaux à introduire des mesures destinées à accroître la sécurité routière dans leurs pays respectifs.

Nous appuyons à cet égard plusieurs des recommandations avancées dans le rapport de l'OMS qui a été présenté à l'Assemblée. Nous pensons qu'elles contribueront à encourager la sécurité routière, notamment dans les pays en développement. Nous avons le sentiment que la liste des propositions et recommandations énumérées dans le rapport n'est pas exhaustive et qu'il serait donc utile que les États Membres continuent d'échanger des idées sur la base de leurs expériences respectives pour traiter de la question de la sécurité routière dans chaque pays.

Il est également important que l'Assemblée générale accorde une certaine attention à la question de l'octroi de ressources financières et d'une aide technique aux pays qui en ont besoin afin de les aider à mettre en place l'infrastructure nécessaire qui leur permettrait d'éviter ou de réduire les accidents de la route. Il faut également une aide pour les campagnes de sensibilisation de la population à la sécurité routière. Nous estimons qu'une telle aide est susceptible de

sauver des millions de vies et d'empêcher des traumatismes inutiles.

La sécurité routière est une question capitale qui continuera de toucher chacun d'entre nous, d'une façon ou d'une autre. Malheureusement, la question ne suscite souvent pas l'importance qu'elle mérite. Les accidents de la route sont prévisibles et, donc, évitables. Face à ce problème, il faut une étroite collaboration et coordination grâce à une démarche globale et intégrée. La Malaisie voudrait réaffirmer son espoir de voir l'ONU jouer un rôle majeur face à cette question de sécurité publique mortelle, pourtant tout à fait évitable.

M. Southcott (Australie) (*parle en anglais*) : L'Australie reconnaît la nécessité d'une action internationale ferme, face aux accidents de la route, et est très heureuse d'appuyer le projet de résolution. Nous voudrions donc reconnaître l'important rôle de coordination joué par l'Organisation mondiale de la santé, ainsi que le précieux plan d'action en matière de sécurité routière fourni par le Rapport mondial de l'Organisation sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière (A/60/181 et Corr.1 et 2).

La sécurité routière reçoit une grande attention en Australie et figure en bonne place parmi les politiques publiques à tous les niveaux du Gouvernement. Au niveau national, nous avons une démarche stratégique qui intègre bon nombre de principes préconisés dans le Rapport mondial. Nous nous sommes fixé des cibles ambitieuses et mesurables, nous surveillons les résultats, nous élaborons des plans d'action basés sur des recherches et des analyses approfondies et nous encourageons une coopération intersectorielle. Le nombre de victimes en Australie est maintenant le tiers de ce qu'il était dans les années 60. Au cours des 35 dernières années, les démarches qui ont été adoptées ont inclus le port obligatoire de ceintures de sécurité et des campagnes d'éducation du public axées sur les dangers que représentent la conduite en état d'ivresse, la vitesse et la fatigue pour la conduite automobile. Les services de secours et les professionnels de la santé présentent, les jours fériés, une campagne médiatique pour sensibiliser les gens aux risques particuliers qui se présentent pendant ces périodes où un grand nombre de personnes prennent leur voiture. L'infrastructure routière a été améliorée grâce à une plus grande utilisation des créneaux de dépassement et, sur certaines routes, de route à quatre voies.

L'objectif actuel de l'Australie est de réduire de 40 % le nombre d'accidents mortels au cours de la décennie allant jusqu'à 2010. Pour remplir cet objectif, nous avons adopté une approche globale, reconnaissant que des gains importants ne peuvent être obtenus qu'en mettant en œuvre un ensemble de mesures qui traitent différents aspects du système de transport routier.

Par exemple, nous avons adopté des stratégies d'investissement dans le réseau routier qui s'adressent à la fois aux grands projets d'infrastructure routière et aux projets extrêmement ciblés d'élimination des points noirs. Nous améliorons la sécurité de notre parc automobile en investissant dans la recherche à long terme et dans des programmes de développement, ainsi que dans des campagnes périodiques de sensibilisation des consommateurs et nous encourageons les usagers de la route à adopter un comportement plus sûr par le biais d'un ensemble d'efforts importants de mise en œuvre, de dispositions graduées en matière d'immatriculation et de campagnes d'éducation du public.

Je me félicite de pouvoir indiquer que l'Australie a fait de bons progrès au cours des quatre premières années de sa stratégie décennale. Entre 2000 et 2004, le nombre de décès au niveau national a baissé de 17 %, ce qui nous met sur la bonne voie pour réaliser notre objectif de 2010. Mais il devient de plus en plus difficile de garder notre élan. Certains signes nous indiquent déjà qu'il nous faut examiner de nouvelles idées et adopter de meilleures pratiques si nous voulons atteindre notre objectif.

L'Australie tient à tirer les enseignements des expériences des autres pays. Le monde offre un grand nombre d'activités axées sur la sécurité routière et a accumulé une grande somme de connaissances dans lesquelles nous pouvons puiser. Nous avons toujours accordé un grand prix à la possibilité d'échanger des informations avec nos collègues internationaux et de collaborer sur des sujets d'intérêt commun. Nous encourageons les autres pays à adopter une optique similaire. Dans ce contexte, l'Australie prend acte de ce que le projet de résolution réaffirme l'engagement à resserrer la coopération internationale en matière de sécurité routière et s'en félicite.

M. Hannesson (Islande) (*parle en anglais*) : J'aimerais remercier le Secrétaire général du rapport de situation sur l'application de la résolution 58/289 (A/60/181 et Corr.1 et 2). J'aimerais également rendre

hommage à Oman pour la détermination dont il a fait preuve afin d'attirer l'attention, depuis un certain nombre d'années, sur une menace grave à la sécurité personnelle dans le monde.

La gravité de la question est évidente au regard des statistiques. Quelque 1,2 million de personnes meurent chaque année dans des accidents de la circulation – ce chiffre est comparable au taux de mortalité afférent au paludisme et au VIH/sida, comme l'ont souligné les orateurs qui m'ont précédé. Parallèlement, la solution au problème implique dans une large mesure de persuader les automobilistes, soit un grand nombre d'entre nous, de changer de comportement.

L'Islande a pris au sérieux les recommandations du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière*. Contrairement à de nombreux autres pays, en Islande, la grande majorité des décès dus aux accidents de la circulation ne se produit pas en ville. En effet, le taux d'accident dans les zones construites a décliné sensiblement ces dernières années tandis que les trois quarts des accidents mortels se produisent maintenant en campagne.

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 de la drogue, la non-utilisation de la ceinture de sécurité et une mauvaise infrastructure. À la lumière de cette information, le Ministère islandais des transports a mis au point une stratégie de renforcement de la sécurité routière qui s'échelonne sur quatre ans et qui a été lancée au printemps dernier.

L'Islande est parcourue par 13 000 kilomètres de routes et a une population de 300 000 personnes. Cela signifie que l'allocation des ressources doit être ciblée avec soin en ce qui concerne le renforcement de l'infrastructure routière. Une analyse coût-utilité est donc utilisée pour déterminer le lieu où les améliorations sont les plus urgentes.

Le Gouvernement islandais a lancé l'été dernier une initiative visant à réduire les excès de vitesse et à améliorer le port des ceintures de sécurité sur les routes rurales. Un contrat a été établi avec la police pour qu'elle redouble de surveillance concernant ces questions. En outre, des caméras vidéo spéciales ont été installées dans certains véhicules de police. La

campagne a été menée de juin à septembre car c'est la période de l'année pendant laquelle les routes sont le plus chargées. Les premiers résultats issus de cette initiative ont été très positifs. La vitesse moyenne semble avoir chuté – il a été calculé qu'une baisse de la vitesse moyenne d'un kilomètre par heure a pour corollaire une baisse de 3 % du nombre des accidents de la circulation.

Les autorités islandaises sont en train de mettre au point une campagne similaire contre la conduite en état d'ivresse et sous l'emprise de la drogue qui sera mise en œuvre toute l'année. Nous sommes également en train de préparer l'installation d'un réseau de caméras vidéo automatiques qui enregistrent la vitesse – un projet à plus long terme qui nécessite à la fois une préparation technique et peut-être même l'adoption d'une nouvelle loi.

Nous savons que la mort de 1,2 million de personnes, aussi tragique soit-elle, ne représente que la partie visible de la souffrance causée par les accidents de la circulation routière. Les accidents de la circulation ont un impact économique important sur de nombreuses familles et donc sur de nombreuses économies nationales. L'Islande est fière de figurer à nouveau parmi les auteurs du projet de résolution A/60/L.8, présenté plus tôt dans la journée par mon ami, l'Ambassadeur Fuad Al-Hinai.

M. Suárez Salvia (Argentine) (*parle en espagnol*) : La délégation argentine a suivi dès le départ l'élan donné par le Sultanat d'Oman, par le truchement de sa mission auprès de l'Organisation des Nations Unies, en ce qui concerne l'examen de la question de la sécurité routière par l'Organisation des Nations Unies. Comme l'indiquent les statistiques, ce phénomène continue de représenter une véritable crise de la santé publique et touche en particulier les populations les plus vulnérables des pays en développement.

Une projection alarmante de l'Organisation mondiale de la santé indique que, si des mesures conjointes ne sont pas prises de manière urgente au niveau mondial, les accidents de la circulation routière pourraient en 2020 constituer la troisième cause de mort et de handicaps aux côtés du paludisme, de la tuberculose et du VIH/sida. De nombreuses études, envisagées sous des perspectives différentes, ont cherché à promouvoir et à encourager davantage de coopération, d'innovation et d'engagement afin

d'améliorer la sécurité routière dans le monde entier. Bien que les facteurs relatifs à la sécurité routière soient nombreux, toutes ces études se rejoignent pour souligner que les facteurs humains, mécaniques et ceux liés à l'infrastructure sont cruciaux.

Il est également vrai que de nombreux secteurs ont un rôle important à jouer dans la prévention du nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la circulation routière : d'où la nécessité d'œuvrer conjointement avec la société civile, le secteur privé et la communauté universitaire. Quand l'incompétence, l'imprudence ou la fatalité sont responsables de la perte d'une vie, cela nous rappelle que les progrès pour régler collectivement la question de la sécurité routière à l'intérieur et à l'extérieur du système des Nations Unies sont encore loin de montrer que la tâche a été accomplie.

Les fonds destinés à réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont loin d'être proportionnels à l'ampleur du problème et ils ne suffisent pas généralement à financer les campagnes de sensibilisation nécessaires et l'instauration de méthodes appropriées pour superviser et évaluer les résultats.

Comme l'a déclaré le Secrétaire général au paragraphe 2 de son rapport (document A/60/181) :

« La communauté internationale doit se mobiliser pour aider les pays à déterminer les mesures à prendre en s'inspirant de celles qui se sont révélées efficaces ailleurs, et à les adapter aux conditions qui leur sont propres. »

Dans mon pays, l'Argentine, chaque province peut passer sa propre loi sur le trafic routier, aux termes de la Constitution. Afin d'éviter le chevauchement des règles appliquées par toutes les provinces, le Congrès national, où sont représentées toutes les provinces au niveau du Sénat, a édicté en 1995, la Loi nationale sur le trafic routier à laquelle toutes les provinces ont adhéré. Cette loi fonctionne comme un cadre normatif et confère à l'autorité nationale la capacité d'exercer le contrôle sur le trafic routier, exclusivement sur les routes nationales s'agissant des questions relatives aux infrastructures physiques, à l'entretien, au contrôle des concessions et aux poids lourds autorisés sur la chaussée. L'autorité locale – provinciale ou municipale – exerce directement le contrôle sur tous les aspects liés au trafic et à la circulation routière.

La société civile argentine participe de manière substantielle et active dans ce domaine. Sa contribution, très importante et étendue, est surtout canalisée par le biais de campagnes d'éducation routière à tous les niveaux.

Le fait que cette instance ait décidé de débattre de cette question et qu'un nombre croissant de pays se soient portés coauteurs du projet de résolution montre que les États Membres acceptent massivement que, pour trouver une solution à cette crise, la volonté et l'engagement politique sont essentiels.

Le rôle des États, à quelque échelon que ce soit, est crucial pour garantir la sécurité routière. C'est pourquoi nous appuyons ce projet de résolution de l'Assemblée générale et les diverses recommandations contenues dans le rapport du Secrétaire général (document A/60/181) aux fins d'accélérer l'application dans le monde entier des activités relatives à la sécurité routière. Si nous suivons ces recommandations, nous pourrions sauver plus de 5 millions de vies au cours des 15 prochaines années.

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

L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/60/L.8, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Avant de nous prononcer, je voudrais indiquer que, depuis la présentation du projet de résolution, les pays suivants se sont portés coauteurs du A/60/L.8 : Belgique, France, Jamaïque, Jamahiriya arabe libyenne, Madagascar et Yémen.

M. Al-Humaimidi (Iraq) (*parle en anglais*) : Ma délégation voudrait s'associer aux coauteurs du projet de résolution A/60/L.8.

M^{me} Davtyan (Arménie) (*parle en anglais*) : Je voudrais simplement indiquer que ma délégation

souhaite également s'ajouter à la liste des coauteurs du projet de résolution.

M^{me} Pinto Lopes D'Alva (Guinée-Bissau) (*parle en anglais*) : Notre délégation voudrait s'associer aux coauteurs du projet de résolution A/60/L.8.

M. Filgueiras Rivero (Cuba) (*parle en espagnol*) : Notre délégation voudrait également s'associer aux coauteurs du projet de résolution.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je voudrais maintenant demander aux délégations concernées de s'adresser au Secrétariat pour signer les formulaires requis.

Puis-je considérer que l'Assemblée décide d'adopter le projet de résolution A/60/L.8?

M. Suárez Salvia (Argentine) (*parle en espagnol*) : Avant que l'Assemblée se prononce sur le projet de résolution, je voudrais, avec la permission des membres, apporter quelques modifications à la version espagnole.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je demande au représentant de l'Argentine de bien vouloir s'adresser au Secrétariat pour présenter les amendements.

Puis-je considérer que l'Assemblée est maintenant prête à adopter le projet de résolution A/60/L.8?

Le projet de résolution est adopté (résolution 60/5).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale en a ainsi terminé avec son examen du point 60 de l'ordre du jour?

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 12 h 30.