



Assemblée générale

Cinquante-huitième session

84^e séance plénière

Mercredi 14 avril 2004, à 10 heures
New York

Documents officiels

Président : M. Hunte (Sainte-Lucie)

*En l'absence du Président, M. Zarif
(République islamique d'Iran), Vice-Président,
assume la présidence*

La séance est ouverte à 10 h 15.

Point 160 de l'ordre du jour (suite)

Crise mondiale de la sécurité routière

Projet de résolution (A/58/L.60/Rev.1)

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

Les membres se souviendront que la séance plénière de ce matin se tient en relation avec la Journée mondiale de la santé et la sortie du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, conformément à la résolution 58/9 du 5 novembre 2003.

Jour après jour continue de s'allonger, dans les pays du monde, la sombre liste des décès et des traumatismes graves dus aux accidents de la circulation. Chaque année, les accidents de la circulation font plus d'1 million de morts et entre 20 et 50 millions de blessés ou de handicapés. Une crise croissante de cet ordre, qui touche tous les États Membres de l'ONU, se voit accorder maintenant la place qui lui revient dans l'ordre du jour international. La présente séance plénière de l'Assemblée générale sur la crise mondiale de la sécurité routière nous offre une occasion d'examiner les questions multidimensionnelles que recouvre la sécurité routière,

et notamment de nous attacher à mettre au point des stratégies efficaces pour y faire face.

Lors du premier examen de la question de la sécurité routière mondiale, à la cinquante-cinquième session de l'Assemblée générale, celle-ci avait noté la multiplication rapide du nombre de décès dus aux accidents de la circulation dans le monde et les incidences de ce phénomène sur l'économie des différents pays, en particulier dans le monde en développement. Depuis, l'ONU a pris des mesures pour mettre cette question en exergue dans sa réflexion et son action. C'est une initiative menée en coopération avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la Banque mondiale et d'autres institutions des Nations Unies.

La Journée mondiale de la santé, que nous avons célébrée il y a juste une semaine, par exemple, a été consacrée à la sécurité routière. Le thème de cette Journée, « L'accident de la route n'est pas une fatalité », a souligné le caractère effectivement évitable des tragédies de la circulation. Le récent *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, corédigé par l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale, expose en détail les questions clefs qui entourent les accidents de la route, et notamment leurs retombées, sur le plan mondial, les facteurs de risque, et les moyens de lutter contre le phénomène.

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et l'interprétation des autres déclarations. Les rectifications ne doivent porter que sur les textes originaux des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau C-154A. Les rectifications seront publiées après la clôture de la session dans un rectificatif récapitulatif.

Il est évident que si cette tendance de crise de la circulation routière devait perdurer, elle se transformerait en crise majeure de la santé mondiale, lourde de conséquences économiques et sociales. Les statistiques dont on dispose permettent de dresser un bilan équilibré de la situation telle que nous la connaissons actuellement et de la direction que nous risquons de prendre à l'avenir si nous n'intervenons pas d'urgence et de façon décisive.

Les statistiques sont stupéfiantes : selon les estimations de l'OMS et de la Banque mondiale, le coût économique mondial des accidents de la route et des traumatismes qu'ils provoquent s'élève à quelque 518 milliards de dollars. Les pays en développement représentent 65 milliards de ce montant, soit plus que ce qu'ils reçoivent en aide publique au développement.

C'est dans le monde développé que sont utilisés la majorité des véhicules motorisés et l'on pourrait donc s'attendre à ce que ce soit également dans les pays développés que se produisent la majorité des accidents mortels. Les statistiques, toutefois, dressent un tableau bien différent : 85 % des accidents mortels et un pourcentage disproportionnellement élevé des traumatismes invalidants se produisent dans les pays à revenus faibles ou moyens.

Au niveau mondial, les traumatismes dus aux accidents de la route sont l'une des principales causes de mortalité des 15-44 ans, qui représentent la fourchette d'âge la plus productive. En 2000, les accidents de la circulation ont représenté la neuvième cause de mortalité et de morbidité, et 2,8 % de la totalité des décès et des cas d'invalidité. Selon les prévisions de l'OMS, une confirmation de cette tendance d'ici 2020 propulserait les accidents de la route à la troisième place des causes de morbidité ou de traumatismes, avant des maladies telles que la tuberculose et le VIH/sida.

Le coût social de ce phénomène est incalculable. La perte d'un soutien de famille et les soins à long terme à prodiguer à une personne devenue invalide suite à un accident de la route plongent de nombreuses familles dans la pauvreté ou dans une pauvreté encore plus grande, en particulier dans les pays en développement. De ce point de vue, les conséquences potentielles de ce phénomène sur le développement durable sont claires.

Il faut donc que cette séance devienne un tremplin vers de nouvelles mesures et vers un renforcement de la coopération internationale.

L'Assemblée générale continue de sensibiliser les États Membres à la nécessité d'examiner minutieusement les dimensions nationales et internationales des politiques publiques en matière de sécurité routière. Nos initiatives à cet égard doivent à nouveau mettre l'accent sur la mise en place de normes internationales strictes, sur la coopération mondiale et, dans le cas des pays en développement, sur le développement des capacités pour que ces normes soient appliquées au mieux. Les questions relatives à la prévention des accidents, notamment le développement de l'infrastructure en tenant compte des individus et des véhicules, méritent également un examen urgent.

L'ensemble de la communauté internationale a été encouragée à participer à ce processus : les gouvernements, les organisations internationales, la société civile et le secteur privé. On nous demande plus particulièrement d'axer nos initiatives sur les jeunes. J'estime que le Forum des parties prenantes sur la sécurité routière qui doit se tenir demain est une initiative qui arrive à point nommé et j'aimerais inviter tout le monde à y participer.

Le fait que certains pays aient réussi à fortement réduire le nombre d'accidents de la route et de blessés qui en résultent montre que la prévention est possible. Ce que cela nous montre, c'est que nous pouvons réduire le risque de mort et de traumatisme si nous adoptons une démarche systématique pour comprendre comment les gens, les véhicules et l'environnement entrent en rapport les uns avec les autres. Il faut également une stratégie générale couvrant des domaines tels que les services de santé d'urgence, l'éducation à la prévention, la législation et l'application des lois.

Les États Membres conviennent, je pense, que nous devons faire davantage pour remédier au problème de la sécurité routière et pour appeler l'attention du système des Nations Unies sur cette question. D'importantes stratégies ont été proposées dans le rapport conjoint Organisation mondiale de la santé/Banque mondiale. Les Gouvernements et les institutions des Nations Unies doivent adopter davantage de mesures en la matière. Nous devons également encourager la société civile et le secteur privé à devenir nos partenaires dans ces initiatives.

Nous avons proposé que la problématique de la sécurité routière mondiale soit perçue dans une plus large perspective, allant de la santé à l'application de la loi. Des ressources nécessaires devraient être mobilisées pour aider les pays en développement à améliorer la sécurité routière, en conformité avec la gravité et l'urgence des problèmes de sécurité routière auxquels ils sont confrontés.

Je pense que nous sommes à présent en mesure de changer la donne, de réduire les risques et de sauver des vies. Nous devons agir de façon décisive et agir maintenant.

Je donne maintenant la parole à la Vice-Secrétaire générale, Mme Fréchette.

La Vice-Secrétaire générale (parle en anglais) : Grâce à la présente séance de l'Assemblée générale, une crise mondiale qui se déroule sous nos yeux et qui, à de rares exceptions près, a étrangement échappé au contrôle de la politique publique, se voit accorder l'attention dont elle avait tant besoin. Chaque année, 1,2 million d'hommes, de femmes et d'enfants meurent dans des accidents de la circulation. Cela devrait suffire à faire de la sécurité routière un problème de santé publique mondial de premier ordre.

Comme pour beaucoup d'autres problèmes relatifs à la santé publique, les pauvres sont touchés de façon disproportionnée. Parmi ces 1,2 million de morts, plus de 80 % concernent les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Et dans ces pays, les personnes les plus exposées au risque de traumatisme ou de mort dans un accident de la circulation sont les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les gens qui utilisent des moyens de transport public non officiels.

Les conséquences humaines des accidents de la route sont souvent catastrophiques. Les survivants et leur famille doivent faire face aux conséquences douloureuses et souvent longues du traumatisme, du handicap et de la rééducation. Le coût des soins et la perte de sa principale source de revenus peut plonger une famille dans la pauvreté.

Les coûts économiques sont également énormes. Les traumatismes causés par des accidents de la route coûtent à la plupart des pays entre 1 et 2 % de leur produit national brut, soit un total de plus de 500 milliards de dollars par an. Le coût pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire dépasse le

montant qu'ils perçoivent au titre de l'aide au développement.

Il ne devrait pas en être ainsi. Les gens ont une attitude fataliste devant les accidents de la route, souvent encouragée par l'utilisation du terme « accident », préféré aux termes « choc » ou « collision ». Et pourtant, les risques impliqués sont, pour beaucoup, tout à fait contrôlables. De nombreuses collisions peuvent être évitées, tandis que, dans de nombreux autres cas, les effets peuvent être réduits. Nous avons beaucoup à faire pour accroître la prise de conscience. Nous devons nous assurer que les morts et blessures évitables n'affectent pas les gains durement acquis en matière de santé publique et de développement.

Oui, nous avons beaucoup à faire. Mais nous savons ce qui fonctionne, et nous avons les connaissances pour apporter les changements nécessaires. C'est un problème multisectoriel, qui ne relève pas seulement des ministères des transports. Les ministères de la santé, des finances, de l'environnement, de l'éducation et de la justice, la police et d'autres, doivent tous collaborer avec le secteur des transports pour améliorer la sécurité routière.

Nous pouvons nous rallier à l'enthousiasme général dont font preuve de nombreuses organisations et de nombreux experts du monde entier, en enseignant et en apprenant la sécurité routière et en prenant l'initiative de rendre les routes plus sûres. Le système des Nations Unies, notamment l'Organisation mondiale de la santé, l'UNICEF, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Banque mondiale et d'autres, continuera de jouer son rôle.

J'invite les États Membres et la société civile à prendre des mesures concertées sur des questions clefs telles que la diffusion plus large des dispositifs de sécurité, l'amélioration de la conception des routes et des véhicules et le renforcement de la répression des excès de vitesse et de l'alcool ou de la drogue au volant.

J'invite également la communauté des donateurs à investir davantage dans ce domaine. L'appui dont bénéficient actuellement les pays en développement en matière de sécurité est insuffisant. De telles contributions seraient rentables. Plus important encore, elles sauveraient des vies.

La sécurité routière, comme il a été dit, c'est l'absence d'accident. Elle requiert l'engagement des dirigeants au plus haut niveau. Moins nous ferons, plus il y aura de vies brisées. Je prie l'Assemblée générale d'adopter une résolution qui reflète notre volonté unanime d'améliorer la sécurité routière mondiale. Rappelons-nous qu'ensemble, nous pouvons sauver des vies.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : À l'issue de consultations et avec l'assentiment des États Membres, je donne à présent la parole au Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé, conformément à la résolution 58/9 du 5 novembre 2003.

M. Lee (Organisation mondiale de la santé) (*parle en anglais*) : La première personne ayant péri dans un accident de voiture était Bridget Driscoll, du Royaume-Uni. Elle avait 44 ans et était mère de deux enfants. Elle a été renversée devant le Crystal Palace, à Londres, le 17 août 1896. La voiture roulait à du 12 kilomètres à l'heure. Elle n'a jamais su ce qui l'avait percutée. Le coroner britannique a établi un verdict de mort accidentelle. À l'enquête, il lança l'avertissement suivant : « Cela ne doit jamais se reproduire ».

Il y a 20 ans, Michel Zeller se rendait à son travail lorsque sa voiture a percuté un camion. Il n'a pas été tué, mais il est resté dans le coma pendant six mois. Il a assisté à la célébration de notre Journée mondiale de la santé la semaine dernière à Genève, dans une chaise roulante, ses blessures l'ayant paralysé à vie. Son épouse a parlé en son nom, car il a perdu l'usage de la voix. Elle a eu beaucoup de mal à parler, non pas à cause d'une blessure, mais à cause du traumatisme que lui provoque le souvenir de ce qui s'est passé. Son message était que cela ne devait jamais se reproduire. Aujourd'hui, au nom de sa famille et des millions d'autres qui sont touchés de cette façon chaque année, j'apporte à l'Assemblée ce même message.

Je remercie le Gouvernement omanais d'avoir pris l'initiative de saisir l'Assemblée générale de cette question aujourd'hui.

On peut prévenir les morts, les blessés et les pertes économiques dus aux accidents de la route. Le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, que nous avons publié à Paris la semaine dernière, énonce les facteurs de risques connus et les mesures de prévention qui ont

fait leurs preuves. Certaines prévoient de mettre en place et de faire appliquer des lois relatives aux ceintures de sécurité, aux dispositifs de retenue pour enfants, aux casques, à l'alcool au volant, à l'utilisation des phares pendant la journée et à l'amélioration de la visibilité pour tous les usagers de la route. Les pays doivent non seulement promulguer des lois et sensibiliser l'opinion publique, mais ils doivent également mettre en place des politiques qui promeuvent des véhicules plus sûrs, une meilleure gestion de la circulation et une meilleure conception des routes. Les pays qui ont le mieux réussi à améliorer la sécurité ont été ceux qui ont impliqué de nombreux groupes différents du gouvernement, de la société civile et de l'industrie dans un programme coordonné de sécurité routière. Chaque secteur, en particulier les secteurs du transport, de l'éducation, de la santé et du maintien de l'ordre, a son rôle à jouer face à ce problème.

Le public doit accroître sa contribution en renforçant les services d'urgence pour les victimes, en améliorant la collecte des données, en participant à l'élaboration des politiques et aux activités de promotion de la prévention. Les organismes internationaux, la communauté des donateurs et les organisations non gouvernementales ont tous un rôle important à jouer en faveur de la sécurité routière. Chacun d'entre nous, qu'il soit piéton, conducteur ou preneur de décisions peut apporter sa contribution à cet effort. La sécurité routière n'est pas le fait du hasard. Les traumatismes de la circulation diminuent lorsque l'on prend conscience du fait que l'on peut les prévenir, et que l'on agit en conséquence. Décidons tous ici et maintenant d'accorder à la sécurité routière la priorité qui lui revient.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne à présent la parole à S. E. M. Youssef Bin Al-Alawi Bin Abdulla, Ministre des affaires étrangères d'Oman, pour qu'il présente le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1.

M. Abdulla (Oman) (*parle en arabe*) : Je voudrais tout d'abord remercier très sincèrement le Secrétaire général de son excellent rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/58/228). Ce rapport est une percée qualitative dans nos débats sur cette crise humanitaire qui touche la vie de personnes et de communautés partout dans le monde. Je voudrais également remercier M. Lee Jong-wook, Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

pour son exposé approfondi des grands thèmes du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*.

Nous félicitons l'OMS et la Banque mondiale d'avoir publié cet important document auquel ont contribué plus de 100 experts représentant tous les continents et tous les secteurs. Nous tenons également à saluer notre ami le Gouvernement français d'avoir organisé une conférence à Paris le 7 avril 2004, qui a mis en lumière les conséquences des accidents de la circulation routière et les moyens de prévention.

Tout au long de l'histoire de l'humanité, l'homme a été le centre du développement. Le succès de tout plan de développement dépend, dans une grande mesure, de la satisfaction des besoins de l'humanité. Il se peut qu'il y ait des obstacles qui empêchent de jouir des fruits du développement, mais il faut rechercher des solutions. Les accidents de la route et les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont une grande question et un problème de santé publique très préoccupant pour les particuliers, les familles et les communautés.

Sur le plan social, les statistiques indiquent que chaque jour, près de 3 000 personnes périssent dans des accidents de la route, ce qui fait plus d'un million de morts par an. En outre, chaque année, 20 à 50 millions de personnes sont blessées, certaines se retrouvant handicapées à vie. Des études indiquent que si des mesures appropriées ne sont pas prises d'urgence pour remédier à ce problème, les traumatismes dus à la circulation routière pourraient devenir la troisième cause de décès dans les pays en développement d'ici 2020.

Sur plan économique, les traumatismes dus aux accidents de la route ont des répercussions négatives sur l'économie mondiale. Les statistiques montrent que chaque année, l'on dépense environ 518 milliards de dollars pour les traumatismes dus aux accidents de la route, des traumatismes qui touchent les groupes les plus productifs. C'est dans les pays les moins avancés et dans les pays en développement que surviennent environ 85 % de ces accidents, ce qui crée un nouveau fardeau pour leurs économies déjà surchargées. Conscients de cette crise actuelle, nous pensons qu'il ne faut ménager aucun effort pour renforcer et appuyer les programmes visant à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route afin de leur épargner le fléau de cette crise humanitaire.

Je souhaiterais, dans ce contexte, appeler l'attention sur les mesures mises en œuvre par mon gouvernement au niveau national depuis 1997, notamment la promulgation de lois, la création d'une agence nationale de la sécurité routière, une mise à jour de l'ensemble des réglementations visant à répondre aux besoins des blessés et à leur réhabilitation, et la création d'un registre contenant des renseignements détaillés sur les conséquences des traumatismes en vue de minimiser la crise et, en fin de compte, de créer pour nos citoyens un environnement propice à un meilleur développement économique et social.

Nous pensons que nos débats sur la sécurité routière ne devraient pas se limiter à une simple cérémonie mais que des mesures sérieuses et immédiates doivent être prises aux niveaux national, régional et mondial. Cela exige une volonté politique ferme et concertée, des efforts soutenus dans un large éventail de secteurs, de la part des usagers de la route, du gouvernement et des fabricants automobiles, ainsi que des organisations régionales et internationales qui doivent œuvrer de concert pour définir des mesures et des normes avisées pour faire face à cette crise.

L'initiative prise par Oman pour sensibiliser l'opinion mondiale au problème de la sécurité routière par le biais de la résolution 58/9 de l'Assemblée générale, qui appelait notamment à mener à l'échelle mondiale une campagne de sensibilisation à la crise de la sécurité routière et à ses conséquences, reposait sur ces prémisses. Cette résolution soulignait aussi la nécessité de mettre en place des mécanismes afin d'améliorer la sécurité pour les usagers de la route en minimisant les effets négatifs des accidents de la circulation.

Dans ce contexte, je suis heureux de présenter le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1, que mon gouvernement a examiné en consultations avec d'autres États Membres pour parvenir à un consensus qui soit le reflet des ambitions de nos pays et des espoirs de nos peuples. Ce projet de résolution fait fond sur les recommandations pratiques figurant dans le rapport du Secrétaire général et dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de la Banque mondiale. Les principaux éléments du projet de résolution dont l'Assemblée est saisie, et qui nous l'espérons sera adopté sans vote, sont les suivants :

Premièrement, il invite l'Organisation mondiale de la santé, agissant en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies.

Deuxièmement, il prie le Secrétaire général, lorsqu'il lui fera rapport à sa soixantième session, conformément à sa résolution 58/9, de mettre à profit les compétences particulières en matière de sécurité routière des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que de l'Organisation mondiale de la santé et de la Banque mondiale.

Troisièmement, il insiste sur la nécessité de renforcer la coopération internationale, compte tenu des besoins des pays en développement, de façon à faire face aux problèmes de sécurité routière, grâce à des capacités financières et institutionnelles renforcées.

Les coauteurs du projet de résolution sont l'Afghanistan, l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Arménie, l'Australie, l'Azerbaïdjan, le Bahreïn, le Bangladesh, Brunei Darussalam, la Chine, Djibouti, l'Égypte, les Émirats arabes Unis, l'Équateur, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Guatemala, le Guyana, l'Inde, l'Indonésie, l'Irlande, l'Islande, Israël, le Kazakhstan, le Koweït, le Liban, le Luxembourg, la Malaisie, le Maroc, Monaco, le Pakistan, le Panama, la République arabe syrienne, la République de Corée, la République islamique d'Iran, la République de Moldova, la Roumanie, le Royaume-Uni, le Rwanda, Singapour, la Slovaquie, le Soudan, la Suisse, la Thaïlande, Trinité-et-Tobago, la Tunisie, le Turkménistan, le Venezuela, le Viet Nam, le Yémen et la Zambie.

Les responsabilités et les défis qui nous attendent sont d'importance et ils exigent une ferme volonté politique dans le cadre d'une coopération mondiale efficace entre les États Membres, les organisations régionales et internationales et la société civile. Ce partenariat devrait inclure des initiatives, des programmes et des échanges de compétences sur les questions relatives à la sécurité routière, en plus de la promulgation de lois à la hauteur de nos objectifs et à nos aspirations afin de réduire les traumatismes liés à la circulation routière pour les générations à venir.

Pour terminer, nous sommes confrontés à une crise grave, et renforcer la coopération, grâce à la participation active de l'Organisation des Nations Unies, des ses institutions spécialisées et de la société

civile, est crucial pour parvenir à un environnement plus sûr et plus stable pour tous les peuples.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au Ministre des transports de l'Irlande, M. Seamus Brennan, qui va s'exprimer au nom de l'Union européenne.

M. Brennan (Irlande) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Union européenne. En outre, les pays suivants souscrivent également à cette déclaration : les 10 pays adhérents qui deviendront membres de l'Union européenne lors d'une cérémonie spéciale qui aura lieu à Dublin, le 1er mai 2004 – Chypre, la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie; les pays candidats – Bulgarie, Roumanie et Turquie; les pays du Processus de stabilisation et d'association, candidats potentiels à l'adhésion – l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'ex-République yougoslave de Macédoine et la Serbie-et-Monténégro; et les pays de l'Association européenne de libre-échange, membres de l'Espace économique européenne, l'Islande et la Norvège.

Le débat d'aujourd'hui intervient à l'issue d'une semaine au cours de laquelle l'ONU et l'Organisation mondiale de la santé nous ont demandé à tous d'accorder une importance particulière à la sécurité routière. Les accidents de la circulation atteignent des niveaux épidémiques dans de nombreux États et ils semblent être largement acceptés comme une conséquence inévitable de notre mobilité toujours accrue. Mais ce point de vue alimente et encourage les comportements qui créent précisément les conditions propices à l'augmentation de ces accidents. Combattre ces comportements et les hypothèses sur lesquelles ils reposent exigent un plaidoyer éloquent. Faire de la sécurité routière le sujet de la séance plénière d'aujourd'hui témoigne de la vision et de la détermination du Ministre Bin Al-Alawi Bin Abdulla d'Oman de pousser les sociétés du monde à s'attaquer tant aux causes qu'aux conséquences des accidents de la route.

Alors que, comme nous l'avons déjà entendu aujourd'hui, 1,2 million de personnes trouvent la mort sur nos routes et 50 millions y sont blessées, le lancement à Paris, la semaine dernière, du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, par l'OMS et la Banque mondiale offre une réflexion pertinente sur la sécurité

routière au sens le plus large. Le Rapport présente une vue d'ensemble de la sécurité routière, à l'échelle mondiale, en mettant l'accent sur l'ampleur du problème et en analysant les politiques qui visent à prévenir les accidents ou à en réduire les effets.

Les conséquences de notre acceptation du caractère inévitable des accidents de la circulation sont décrites de manière claire et en termes très durs par l'OMS. Demeurer passif pourrait placer les traumatismes dus aux accidents de la circulation au troisième rang mondial des maladies et des traumatismes d'ici à 2020.

Cependant, un grand nombre de sociétés et de gouvernements ont choisi de s'attaquer à ce problème. En fait, je crois que les mentalités sont en train de changer en ce qui concerne la sécurité routière. Les décès dus aux accidents de la route ne sont plus acceptés comme un corollaire inévitable de la mobilité accrue. Au contraire, continuer de réduire le nombre des accidents de la circulation est désormais envisagé comme un défi, un défi qui, il faut bien le dire, exige des efforts considérables.

Par exemple, en Australie et au Canada, d'énormes progrès ont été enregistrés. De même, en Europe, nous pouvons nous inspirer des succès obtenus par des pays comme la Suède, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Alors que ne cesse d'augmenter le nombre des véhicules et des conducteurs, ces États ont réussi à réduire de manière spectaculaire le nombre des traumatismes liés aux accidents de la route. Parallèlement à ces réussites, d'autres pays européens ont également enregistré des améliorations considérables. Il est important de souligner que ces succès découlent généralement de l'adoption d'une démarche planifiée et intégrée concernant les politiques de sécurité routière où les objectifs sont ambitieux et où l'ensemble des acteurs participent à la mise en œuvre de cette approche stratégique. Ces dernières années, une démarche de ce type a permis au nombre des décès dus aux accidents de la route dans mon pays, l'Irlande, de diminuer de manière spectaculaire.

Il conviendrait aussi que l'action entreprise au niveau national soit imitée et complétée au niveau de l'Union européenne. En fait, l'Union européenne a reconnu que d'importants progrès pourraient être enregistrés si tous les États membres étaient disposés à partager non seulement cette vision pour l'avenir, mais

également les meilleures pratiques ayant permis de tels progrès au niveau national. Pour revenir sur l'évolution récente des affaires à cet égard, je voudrais insister sur le Programme d'action européen pour la sécurité routière, présenté par la Commission européenne en juin 2003. Ce programme a pour objectif clef de réduire de 50 % d'ici à 2010 le nombre des personnes tuées dans un accident de la circulation, sur la base des chiffres de 2001. Au sein des 15 États membres qui composent actuellement l'Union européenne, on compte 1,3 million d'accidents chaque année, lesquels entraînent 40 000 décès et 1,7 million de traumatismes, pour un coût économique estimé à 2 % du PIB de l'Union européenne. Notre objectif est donc de réduire de 20 000 le nombre des décès, chaque année.

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

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

Le Programme dont je parle accorde une grande importance à la nécessité absolue d'impliquer la société civile pour assurer une meilleure sécurité routière. A cette fin, il encourage les acteurs des secteurs public et privé à signer une Charte européenne sur la sécurité routière, dans laquelle chaque acteur devrait dresser la liste des objectifs fixés et des mesures prises en faveur de la sécurité routière. J'ai eu le privilège de présider une cérémonie à Dublin la semaine dernière où, en présence des Ministres des transports de l'Union européenne, la Charte a été

signée par quelque 39 organisations et sociétés, dont chacune a pris des engagements spécifiques et mesurables pour améliorer la sécurité routière.

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

Évidemment, nous sommes tous tout à fait conscients que nous devons échanger les meilleures pratiques entre toutes les nations du monde et pas seulement au sein de l'Union européenne. Nous pouvons tous tirer des enseignements de l'expérience pertinente des autres nations à cet égard. Pour relever ce défi, le projet de résolution proposé pour adoption à la présente séance plénière préconise que l'on désigne une organisation par laquelle la notion de partage des informations et des expériences pourra être promue au niveau mondial.

Le succès des programmes de sécurité routière dans de nombreux pays ces dernières années et, à dire vrai, ces dernières décennies témoigne des possibilités offertes pour faire face à l'une des menaces les plus graves pour la santé mondiale. Obtenir ce même succès en favorisant l'adoption de ces programmes à l'échelle mondiale est un défi pour nous tous – et une chance à saisir. Je demande instamment à chacun de relever ce défi et de réduire de façon notable le nombre des personnes qui perdent inutilement leur vie sur la route chaque jour de l'année.

M. Mineta (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : C'est un grand honneur pour moi que de représenter mon pays aujourd'hui au moment où l'Assemblée générale porte son attention sur le problème critique de la sécurité routière. C'est une question qui préoccupe passionnément et profondément mon pays. Je voudrais féliciter le Sultanat d'Oman d'avoir pris l'initiative d'inscrire cette question au premier rang des préoccupations internationales, car la sécurité routière est, de fait, un problème mondial. Nous avons entendu ce matin la Vice-Secrétaire générale, Louise Fréchette, et le Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé, M. Lee Jong-

hook, évoquer l'ampleur du problème auquel nous sommes confrontés.

Plus d'un million d'êtres humains perdent la vie chaque année dans des accidents de la route. Il s'agit de 1 million de mères et de pères, de sœurs et de frères, de maris et d'épouses qui ne rentreront pas à la maison. A cette tragédie, il faut ajouter le fait que beaucoup de ces décès peuvent être évités.

Les coûts sont immenses en termes de vies humaines, de douleurs et de souffrances, ainsi qu'en termes de coût économique et d'occasions manquées. Selon l'ONU, le coût économique des traumatismes dus aux accidents de la circulation s'élève à 518 milliards de dollars par an. Imaginez les douleurs et les souffrances supplémentaires qui pourraient être soulagées si, au lieu de cela, nos nations pouvaient investir ces sommes d'argent perdues dans l'éducation, les soins de santé, le développement économique, les transports et d'autres besoins pressants.

Toutefois, si nous ne faisons rien, il y aura bien d'autres décès inutiles. L'Organisation mondiale de la santé prévoit que, d'ici à 2020, les accidents de la circulation devraient représenter la troisième principale cause mondiale de maladies – devant le paludisme, la tuberculose et le VIH/sida.

Mais le message que j'adresse à l'Assemblée aujourd'hui est que nous ne devons pas accepter la morbidité comme prix à payer pour notre mobilité – dans quelque lieu du monde que ce soit. L'expérience a montré que la liberté et la productivité accrues qu'ont apportées les transports ne doivent pas être au prix de la sécurité de nos citoyens. Au milieu des années 60, les États-Unis ont commencé à déployer des efforts ciblés pour rendre les déplacements sur la route plus sûrs. Notre pays avait alors un taux de décès de 5,5 pour 100 millions de véhicules-miles parcourus. Depuis, la situation a beaucoup évolué. La population des États-Unis s'est accrue notablement, et le nombre de voitures et de conducteurs sur nos routes a augmenté terriblement. Pourtant, pendant la même période, nous avons pu diminuer le taux de décès de 72 % pour tomber à 1,5 pour 100 millions de véhicules-miles parcourus. C'est un résultat vraiment prodigieux qui a été obtenu en une période relativement courte.

Mais nous savons que nous pouvons faire mieux. Nous devons faire mieux. Quarante-trois mille morts par an aux États-Unis. Cela est inacceptable. C'est la

raison pour laquelle l'Administration du Président George W. Bush a pour objectif de réduire le taux de décès par accident de la circulation d'un tiers d'ici à 2008, pour ramener ce taux à un décès pour 100 millions de véhicules-miles parcourus.

Je suis particulièrement fier du bilan de notre pays s'agissant de la protection de nos citoyens les plus vulnérables : nos enfants. En une seule génération, les États-Unis ont réduit de façon spectaculaire le nombre d'enfants morts dans des accidents de la circulation. Aujourd'hui ce nombre a atteint le niveau le plus bas jamais enregistré. L'approche adoptée pour protéger nos enfants illustre notre stratégie pour la sécurité routière. En 1966, nous avons créé une institution unique au sein du Gouvernement central chargée de la sécurité routière, et nous lui avons conféré des pouvoirs d'action et une source de financement spéciale pour accomplir sa mission. Cette institution a commencé à réunir des données fiables relatives à la sécurité de nos enfants lors des déplacements motorisés. Nous avons vite compris un fait essentiel : davantage d'enfants étaient tués dans des accidents de la route que du fait de n'importe quelle maladie.

Sur la base de ces données, nous avons pu concevoir une approche globale pour réduire le nombre de victimes parmi les enfants. Nos ingénieurs ont mis au point des voitures capables de mieux absorber les chocs et de protéger les enfants en cas d'accident. Ils ont conçu des sièges et ont sensibilisé les parents sur l'importance de les utiliser pour assurer la sécurité de leurs enfants au lieu de les laisser voyager sur leurs genoux, par terre ou à l'arrière d'un camion. Nous avons établi des normes pour les fabricants de véhicules et de sièges pour enfants, et nos parlementaires ont adopté des lois sur la sécurité des enfants passagers pour veiller à ce que cette catégorie très vulnérable de notre société soit protégée. Et enfin, notre institution chargée de la sécurité routière travaille depuis 30 ans à améliorer les services médicaux d'urgence et les systèmes d'intervention pour que les victimes reçoivent des soins appropriés après un accident de la circulation.

Nous reconnaissons que la nature des problèmes de sécurité routière varie d'un pays à l'autre et qu'il en va donc de même pour les solutions à leur apporter. Pourtant, nous pouvons apprendre beaucoup les uns des autres. J'espère très sincèrement que la séance d'aujourd'hui marquera le commencement d'une collaboration vaste et durable autour de tous les aspects

de la sécurité routière : comportement des conducteurs, des passagers et des piétons; sécurité des véhicules; et état des infrastructures routières.

Je suis ici pour déclarer que les États-Unis sont prêts à partager leur expérience et leurs connaissances avec la communauté mondiale mais aussi à apprendre quelque chose des autres nations, avec lesquelles nous nous efforçons de prévenir les morts et les traumatismes sur les routes. Nous continuerons de travailler au sein de l'ONU, en particulier dans les Groupes de travail 1 et 29 de la Commission économique pour l'Europe en vue d'échanger des informations sur les meilleures pratiques et d'élaborer des recommandations sur une stratégie globale de prévention des traumatismes portant sur les véhicules, le comportement humain et l'infrastructure.

Dans un message qu'il a adressé à la communauté internationale à l'occasion de la Journée mondiale de la santé 2004, notre Président, George W. Bush, a déclaré que l'Amérique est fermement attachée à la sécurité routière et à l'objectif de sauver un plus grand nombre de vies partout dans le monde.

L'heure est venue de passer à l'action. La providence nous a donné une chance de modifier le cours de l'histoire. Il n'y a pas d'autre crise de santé publique qui puisse se traiter aussi facilement. Il n'y a pas d'autre cause de décès qui puisse s'éliminer aussi facilement pour peu que les dirigeants de la planète unissent leurs efforts pour apprendre eux-mêmes et apprendre à leurs compatriotes comment mettre fin aux morts inutiles sur nos routes.

Telle est la tâche qui nous incombe à tous. Si nous restons déterminés à l'accomplir, des millions de personnes seront épargnées par les souffrances et le chagrin. C'est un objectif qui mérite tous nos efforts.

M. Tussumo (Kazakhstan) (*parle en russe*) : Avant toute chose, je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir convoqué la présente séance de l'Assemblée générale consacrée à la crise mondiale de la sécurité routière et de m'avoir donné la parole.

Cette séance est incontestablement utile et opportune si l'on considère que les accidents de la circulation sont en train de devenir l'une des premières causes de décès. Selon les prévisions de l'Organisation mondiale de la Santé à l'horizon 2020, les traumatismes dus aux accidents de la circulation pourraient constituer un danger plus grave encore que

la malaria, la tuberculose et le sida. Fait particulièrement préoccupant, les victimes en sont de plus en plus souvent les jeunes.

L'analyse de cette situation complexe montre que les accidents de la route ont des effets physiques et psychologiques sur les victimes mais aussi sur leurs familles et leur entourage. De même, ils ont des retombées socioéconomiques négatives, notamment sur la santé, et, partant, absorbent des ressources au détriment d'autres objectifs socioéconomiques. Considérant l'envergure de cette crise, le Kazakhstan juge indispensable que l'ONU, avec ses institutions et programmes spécialisés, se dote d'une politique générale dans le domaine de la sécurité routière. Nous approuvons totalement l'idée que les organismes de l'ONU pourraient inclure un volet consacré à la sécurité routière dans leurs stratégies sur le développement durable, l'environnement, les sexes spécifiques ainsi que l'action en faveur des enfants, des femmes et des personnes âgées, entre autres domaines.

Nous sommes également d'avis qu'un intérêt prioritaire devrait être accordé aux différents aspects de la sécurité routière de la part des pays dont les axes routiers font partie du réseau de transit international. Le Programme d'action d'Almaty, qui vise à développer la coopération entre les pays en développement sans littoral et de transit, met l'accent sur le fait que la première cause de l'insécurité routière est l'absence de normes techniques harmonisées et d'infrastructures sociales le long des couloirs de transit, ainsi que la mauvaise qualité de leur entretien. Devant l'urgence du problème, le Kazakhstan approuve le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1, présenté par l'Oman, sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, qui insiste sur la nécessité de resserrer la coopération internationale afin d'aider les pays en développement et les économies en transition à renforcer leurs capacités dans le domaine de la sécurité routière. Il est très important que l'Organisation mondiale de la santé se voie confier le soin de coordonner ces efforts à l'intérieur du système des Nations Unies en s'appuyant pour cela sur les commissions régionales de l'ONU.

Le Kazakhstan se trouve au cœur du continent eurasiatique. Notre réseau routier s'étend, au total, sur plus de 100 000 kilomètres, dont près de 13 000 kilomètres font partie du réseau international. Quelque 15 millions de personnes vivent sur le territoire kazakh, où

circulent plus de 1,4 million d'automobiles. Le Gouvernement kazakh accorde une attention prioritaire aux questions liées à la sécurité routière. Nous venons de mettre la dernière main à une législation en la matière. Les principes fondamentaux du système de l'État ont été entérinés dans la Loi sur la sécurité routière, qui établit les normes juridiques en la matière.

Cette loi énonce les normes juridiques réglementant la sphère de la sécurité routière. Elle définit les principes fondamentaux, tels que le fait que la vie et la santé des citoyens se placent au-dessus des résultats économiques de la nation et que l'État est responsable de la sécurité routière. Par ailleurs, elle confère aux autorités gouvernementales et aux organismes de l'État le pouvoir de définir les responsabilités des acteurs dans le domaine des transports et de la circulation en matière de gestion de la sécurité routière.

Depuis l'indépendance, trois programmes nationaux ont été élaborés en vue de développer le réseau routier et d'assurer la sécurité de la circulation routière. Nous avons également créé deux organismes consultatifs, chargés de formuler des propositions de stratégies. Le Kazakhstan est partie à la Convention sur la sécurité routière ainsi qu'à d'autres conventions dans ce domaine.

Nous tenons à souligner que l'organisation et la gestion du trafic routier au Kazakhstan répondent aux critères internationaux. Dans les grandes villes du pays, le trafic est régulé au moyen de systèmes automatisés. On recourt de façon croissante aux techniques les plus modernes qui permettent de photographier les infractions et de surveiller la circulation. Conformément à la législation nationale, le Ministère de l'intérieur assume les fonctions d'organe exécutif central dans le domaine de la sécurité routière et, d'une façon générale, assure la poursuite d'une politique nationale unique en la matière.

Le 7 avril, nous avons célébré la Journée mondiale de la santé, consacrée cette année au problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Le Kazakhstan souscrit pleinement à l'appel que le Secrétaire général, Kofi Annan, a adressé à la communauté internationale, l'invitant à rejoindre la campagne mondiale en faveur de la sécurité routière, et prendra toutes les mesures nécessaires au niveau national pour résoudre efficacement ces problèmes.

Mme Gonzalez (Costa Rica) (*parle en espagnol*) : C'est un plaisir pour moi que de représenter ici mon pays pour parler d'une question si épineuse pour le monde actuel. Les routes sont un théâtre de morts incessantes, que nous nous devons tous d'essayer d'éviter. Le Costa Rica a fait la preuve de son ferme engagement politique en matière de sécurité routière. En atteste son programme national de sécurité routière, dans lequel mon pays s'est donné pour objectif de s'attaquer au problème sur six fronts : premièrement, l'infrastructure; deuxièmement, la police de la circulation; troisièmement, le système éducatif; quatrièmement, les procédures de passage du permis de conduire; cinquièmement, le renforcement de la législation et sixièmement, les campagnes relatives à tous ces aspects.

Concernant la question de l'infrastructure, nous avons constaté que parmi les grands projets mis en œuvre dans notre pays n'ont aucun contenu de sécurité routière : autrement dit, nous construisons des routes – ou nous avons l'habitude de construire des routes – sans tenir compte des critères de sécurité routière au moment de la conception. Voilà quelque chose qui est en train de changer dans mon pays.

Concernant la deuxième question, nous avons complètement modifié, dans les deux dernières années, le rôle de la police de la circulation, qui était accoutumée à la un rôle de vigilance passive et a posteriori – une fois l'accident survenu – pour l'amener à un rôle de vigilance active et lui faire prendre conscience du caractère primordial de son rôle dans la prévention des accidents.

Sur le troisième front, notre Président, Abel Pacheco, a signé un décret instaurant tout au long du cursus scolaire – de la maternelle à l'université – une éducation en matière de sécurité routière.

Concernant précisément la formation en vue de l'obtention du permis de conduire, notre pays modifie actuellement les épreuves théoriques et les épreuves pratiques de l'examen nécessaire.

S'agissant des campagnes mises en œuvre, je voudrais m'arrêter un instant sur la campagne pour le port de la ceinture de sécurité, que mon pays a lancée il y a à peine six mois, sur le thème « Par amour, mettez la ceinture », avec l'appui de la Fédération internationale de l'automobile. À notre grande surprise, cette campagne a abouti en six mois seulement à l'adoption par nos législateurs – nos sénateurs – de la

loi sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité au Costa Rica.

Le Costa Rica a le plaisir de parrainer le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1 proposé par la mission d'Oman, parce qu'il considère ces éléments comme fondamentaux pour empêcher que les routes continuent de faire tant de victimes. Au Costa Rica, grâce à toutes les mesures proposées et que je viens de résumer très brièvement, nous avons pu en un an éviter 50 morts par rapport à l'année précédente. Nous avons ainsi pu obtenir une réduction du taux de mortalité d'un point pour 100 000 habitants, deux ans seulement après le lancement d'existence de notre programme national de sécurité routière. Oui, nous sommes fermement convaincus que ce combat mérite d'être livré et que c'est seulement en en faisant une priorité, au sein des gouvernements comme de la société civile, que nous pourrions réussir.

M. Zhang Yishan (Chine) (*parle en chinois*) : À l'occasion de la Journée mondiale de la santé, cette année, l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale ont publié le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. La délégation chinoise voudrait saisir cette occasion pour remercier sincèrement l'Organisation mondiale de la santé, la Banque mondiale et les experts des différents pays qui ont établi ce rapport. Les recommandations qu'il contient seront à notre avis fort utiles pour tous les gouvernements désireux d'améliorer la sécurité routière.

La situation mondiale actuelle en matière de sécurité routière est des plus graves. Dans le monde, selon les estimations, 1,2 million de personnes sont tuées chaque année dans des accidents de la route et 50 millions d'autres sont blessées ou réduites à l'invalidité. Les pertes économiques directes qui en résultent se chiffrent à plus de 500 milliards de dollars. On prévoit que d'ici à 2020, le nombre annuel des décès sur les routes atteindra 2,34 million, ce qui fera des accidents de la circulation la troisième plus grande cause de morbidité et de traumatismes, loin devant le sida, la tuberculose et les infections des voies respiratoires inférieures. Il faut préciser que 90 % des traumatismes dus aux accidents de la circulation surviennent dans les pays à revenus faibles ou moyens, et que cette tendance se poursuit.

Ces faits montrent que les traumatismes dus aux accidents de la circulation deviennent un problème de

santé publique de plus en plus grave. Faute d'action préventive immédiate et efficace, les traumatismes dus aux accidents de la route auront des conséquences économiques et sociales encore plus graves pour tous les pays, et particulièrement la masse des pays en développement.

Comme le souligne le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, « l'accident de la route n'est pas une fatalité » : on peut maîtriser et prévenir les traumatismes dus aux accidents par une analyse rationnelle et des mesures adaptées. Les gouvernements sont les premiers responsables à cet égard; mais les secteurs des affaires, de la santé, de l'éducation et des médias ainsi que les organisations non gouvernementales doivent également faire des efforts. Nous sommes favorables à une coopération étroite entre l'Assemblée générale, les commissions économiques et sociales régionales, l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale, en vue d'une prise de conscience accrue de ce problème. Nous avons la conviction que grâce aux efforts concertés de la communauté internationale, il est certainement possible d'atteindre l'objectif d'une réduction du nombre des traumatismes dus aux accidents de la route à l'échelon mondial.

La Chine est un pays en développement de 1,3 milliard d'habitants. Elle traverse une situation grave en matière de sécurité routière. Dans la période 2001-2003, le nombre annuel de décès dus aux accidents de la route en Chine a dépassé 100 000, tandis que le nombre annuel des traumatismes atteignait en moyenne plus de 500 000, et que les pertes économiques se chiffraient à quelque 3 milliards de yuan renminbi, soit plus de 300 millions de dollars. Les principales causes de traumatismes sont le manque de sensibilisation des conducteurs aux normes de sécurité, le mauvais état des routes, le trafic, et des normes de gestion routière insuffisantes.

Le Gouvernement chinois attache une grande importance à l'action nationale en matière de sécurité routière. Le Président Hu Jintao et le Premier Ministre, Wen Jiabao, ont promulgué à plusieurs reprises des directives clés visant à inverser la tendance actuelle de croissance des accidents de la route. Le Conseil d'État a déclaré que l'un des objectifs du Gouvernement était de réduire sensiblement le nombre des traumatismes dus aux accidents de la circulation par rapport au

chiffre élevé actuel, de maîtriser le phénomène et de l'inverser graduellement.

Afin d'atteindre cet objectif, le Conseil d'État a, l'an dernier, créé un mécanisme de conférence interministérielle conjointe pour la sécurité routière, sous la direction du Ministère de la sécurité publique et avec la participation de 15 départements ministériels pour coordonner et planifier les activités liées à la sécurité routière. En octobre 2003, le Comité permanent du Congrès populaire national de la Chine a adopté une loi sur la sécurité routière, visant principalement à protéger la vie humaine. Tout en tenant pleinement compte des nombreux facteurs à risque de la circulation routière, cette loi codifie les diverses mesures juridiques préventives, y compris des dispositions claires pour la sécurité des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons. La loi entrera en vigueur le 1er mai. Nous sommes convaincus qu'elle contribuera à améliorer la sécurité routière et à prévenir les traumatismes dus aux accidents de la route en Chine.

M. Kiryanov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : Les traumatismes dus aux accidents de la circulation continuent de compter parmi les problèmes socioéconomiques les plus urgents auxquels la communauté mondiale est confrontée. Le rapport du Secrétaire général intitulé « Crise mondiale de la sécurité routière » et le rapport de l'Organisation mondiale de la santé illustrent bien l'urgence du problème et proposent une stratégie pour que tous les pays du monde soient impliqués dans la recherche d'une solution à la crise.

L'un des plus importants domaines de la mise au point de stratégies est la participation de structures étatiques – surtout les gouvernements de nos pays – dans l'élaboration et la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité routière financés par l'État. Naturellement, ces programmes doivent tenir compte de l'expérience des gouvernements en matière de traumatismes dus aux accidents de la circulation.

La Fédération de Russie partage pleinement la préoccupation des Nations Unies s'agissant de la crise mondiale de la sécurité routière, telle que reflétée dans les résolutions adoptées le 22 mai et le 5 novembre 2003. Malheureusement, la situation de la sécurité routière dans la Fédération de Russie demeure extrêmement précaire. En 2003, il y a eu 204 267 accidents sur les routes russes, dans lesquels 35 600

personnes ont perdu la vie et plus de 244 000 ont été blessées. En outre, on a observé une hausse des indicateurs de traumatismes dus à des accidents de la circulation durant quatre années consécutives. Depuis 2002, le nombre d'accidents a augmenté de 10,8 %, le nombre de morts de 7 % et le nombre de traumatismes, de 12,7 %.

Comme dans le passé, le facteur humain joue un rôle important dans les traumatismes dus aux accidents de la route, notamment la conduite agressive. Comme le savent les membres, ce problème a été abordé dans le cadre de la quatrième Semaine de la sécurité routière, observée dans les pays européens, sur l'initiative de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe du 5 au 11 avril, et au séminaire spécial qui s'est tenu à Genève dans le cadre de cette Semaine.

La conduite agressive illégale est à l'origine du taux élevé d'accidents. En Fédération de Russie, presque 80 % des accidents de la circulation sont liés au non-respect du code de la route par les conducteurs. Parmi les infractions les plus communes à l'origine des accidents, figurent l'alcool au volant, l'excès de vitesse et la conduite à contre-sens. Nous comprenons bien la gravité de la situation et avons le sentiment que cette crise pourrait trouver une solution dans une approche globale du problème des accidents de la route, y compris en améliorant la législation en matière de sécurité routière et en appliquant les normes internationales pertinentes.

La Fédération de Russie s'emploie actuellement à améliorer et renforcer la responsabilité juridique pour les infractions au code de la route, la cause principale des accidents de la circulation entraînant la mort et des traumatismes. Mon pays cherche activement à prendre les mesures les plus efficaces pour garantir la réduction la plus forte possible des pertes sociales et économiques résultant des accidents. Aux niveaux fédéral et régional, nous sommes en train d'élaborer un certain nombre de mesures, notamment l'organisation du transport de passagers, plus particulièrement pour les enfants; la prévention des traumatismes chez les enfants en âge scolaire et préscolaire; l'amélioration de la fabrication et de la sécurité opérationnelle des moyens de transport et de l'organisation du trafic dans les villes; et d'autres mesures importantes. Une attention toute particulière est accordée à l'infrastructure nécessaire pour assurer la sécurité des piétons. Compte tenu de l'importance de ce problème,

un certain nombre de mesures sont prises dans des villes et des zones urbaines pour séparer les piétons de la circulation routière.

Parmi les activités visant à améliorer la sécurité routière de base, le Conseil de la Fédération de l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie a l'intention de tenir une session parlementaire en juin sur le thème de l'optimisation de la base juridique de la sécurité routière dans notre pays. Parmi les résultats positifs obtenus dans ce domaine figurent plusieurs changements et ajouts aux normes juridiques régissant la circulation routière, notamment toutes les normes régissant la circulation en Fédération de Russie. Ces nouvelles normes s'inspirent des conventions et accords internationaux pertinents et des recommandations du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et de son Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière.

Nous voudrions également noter qu'une étape importante a été franchie en ce qui concerne l'amélioration des normes internationales en matière de sécurité routière, grâce à l'introduction d'un ensemble d'amendements importants aux Conventions de Vienne de 1968 sur la circulation routière et la signalisation routière, ainsi qu'aux Accords européens de 1971 les complétant. Ce travail a été accompli par le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière, avec la participation d'une délégation de la Fédération de Russie. Un nouveau système de normes et de signalisation est en train d'être mis au point pour la sécurité des tunnels et nous allons introduire un nouvel examen national de conduite automobile qui facilitera considérablement le trafic international. A notre avis, une des plus importantes innovations des amendements est la réduction de 0,8 à 0,5 mg/ml du taux acceptable d'alcoolémie dans le sang. Dans un proche avenir, la Fédération de Russie transmettra au Secrétaire général un ensemble d'amendements entérinés.

En conclusion, je recommande vivement le travail du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, qui pourrait pleinement assumer la fonction d'enceinte mondiale de la circulation routière et veiller à ce que le projet de résolution qui doit être adopté à la présente séance et dont nous sommes coauteur, soit un nouveau pas vers une solution de ce problème mondial des temps

modernes qui touche la vie et la santé de tous les usagers de la route.

Mme Al-Mulla (Koweït) (*parle en anglais*) : Je suis heureuse, Monsieur le Président, que vous soyez ici parmi nous et non pas sur la route.

(*l'orateur poursuit en arabe*)

Ma délégation remercie la délégation du Sultanat d'Oman des efforts particulièrement efficaces faits pour traiter du problème de la sécurité routière, problème mondial aux répercussions négatives et source de grandes souffrances.

Le système des Nations Unies doit coordonner les efforts internationaux pour limiter les conséquences des accidents de la route, conformément aux nobles objectifs pour lesquels l'Organisation a été créée. Nous espérons que l'Assemblée adoptera le projet de résolution présenté plus tôt par M. Youssef Bin Al-Alawi Bin Abdulla, Ministre des affaires étrangères du Sultanat d'Oman.

Ma délégation a pris conscience de ce point de l'ordre du jour lorsqu'il a été présenté à la cinquante-septième session de l'Assemblée générale. Nous avons entendu toutes les terribles statistiques sur les effets négatifs des accidents de la route, en particulier le fait qu'en 2000, 1 260 000 personnes environ dans le monde ont péri dans des accidents de la route. Et d'ici 2020, le nombre de morts dues à toutes sortes de traumatismes devrait atteindre le chiffre de 8,4 millions. Nous avons appris que les accidents de la route sont la troisième cause de décès dans le monde.

Comme tous nos États frères du Conseil de coopération du Golfe, nous subissons les effets négatifs des accidents de la route. Selon les dernières statistiques officielles publiées dans le cadre de la Journée mondiale de la santé, il y a eu en 2002 36 000 accidents de la route au Koweït qui ont fait environ 315 morts. En 2003, il y a eu 45 000 accidents de la circulation qui ont fait 327 morts, essentiellement des hommes âgés de 21 à 40 ans, qui sont les années les plus productives pour les hommes dans n'importe quelle société. Cette situation exige du Gouvernement et de la société qu'ils travaillent d'arrache-pied à prévenir les accidents de la route. Il faut tenir compte du fait que la population du Koweït ne dépasse pas le million.

Au niveau régional, les accidents de la route dans les États du Golfe sont la cause principale de décès :

tous les deux jours, une personne périt dans un accident de la route. Le Koweït et les pays frères du Conseil de coopération du Golfe attachent une grande importance à cette question, comme l'indiquent les réunions périodiques que tiennent les responsables de la circulation de ces États afin de coordonner leur démarche pour réduire le nombre des accidents de la circulation. La semaine de la circulation routière – ce qu'on appelle les Semaines de la circulation – a lieu simultanément dans tous les États du Golfe : il y a des séminaires et des campagnes de sensibilisation et d'éducation sur la nécessité de prendre des mesures de sécurité et de promulguer des lois applicables pour diminuer le nombre d'accidents de la route qui, comme je l'ai déjà dit, sont la principale cause de décès dans nos pays.

Nous avons tenu également une série de réunions et de séminaires sur ce thème. Je pense en particulier au premier séminaire sur la sécurité routière tenu à Muscat en 1992, et à la réunion qui a eu lieu récemment au Qatar, qui portait sur les accidents de la route et à laquelle ont participé plus de 1 600 chercheurs et spécialistes de tous les secteurs.

Nous poursuivrons nos efforts aux niveaux international et régional afin de sensibiliser l'opinion mondiale et de créer, à l'échelle mondiale, un réseau d'intérêt en vue d'atténuer les effets des accidents de la route sur la vie des personnes, surtout que cette crise est essentiellement la faute des êtres humains. Nous devons trouver une solution et prévenir les accidents qui font des morts et des handicapés.

Le Koweït estime que ces statistiques ne sont pas que de simples chiffres. Elles devraient nous inciter à accorder une grande importance à cette question au niveau international – autant d'importance que nous accordons à d'autres phénomènes meurtriers tels que la guerre, les épidémies et le paludisme, le sida et autres maladies. Ceci est d'autant plus vrai que les conséquences sociales et économiques des accidents de la route – qui font des morts ou des handicapés – sur les sociétés pauvres et en développement, en particulier en Asie du Sud et de l'Est, sont évidentes. Les statistiques indiquent que le coût annuel des accidents de la route est d'environ 580 milliards de dollars. Il est donc urgent que les pays en développement qui sont le plus touchés bénéficient d'une assistance et d'une coopération internationales.

À cet égard, nous soulignons la nécessité d'élaborer des plans et des programmes internationaux pour prévenir ces accidents. Ces programmes doivent tenir compte de la situation financière des pays en développement afin de ne pas se transformer en une charge supplémentaire pour ces pays. Ils doivent tenir compte également des divers systèmes législatifs des États.

À cette fin, le Koweït se félicite des efforts de l'Organisation mondiale de la santé dans ce domaine, efforts dont l'objectif était de mettre cette question en lumière et de faire de la sécurité routière le thème principal de la Journée mondiale de la santé, le 7 avril 2004. Nous rendons également hommage aux initiatives conjointes du Gouvernement français et de l'OMS qui ont abouti à l'organisation d'une conférence internationale sur la sécurité routière et la prévention des accidents, tenue à Paris le 7 avril. Mon pays examinera les recommandations figurant dans le Rapport mondial publié lors de cette conférence.

M. Gopinathan (Inde) (*parle en anglais*) : Nous remercions le Président par intérim et la Vice-Secrétaire général de leurs remarques liminaires. Nous saluons également la contribution de l'Organisation mondiale de la santé à ce débat, par le biais notamment du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Nous remercions la délégation d'Oman de sa détermination à inscrire cette question à l'ordre du jour de l'Assemblée générale et à le mettre en lumière.

L'Inde attache une grande importance au problème de la sécurité routière et aux accidents de la route dont elle veut réduire les conséquences négatives. Le Ministère des transports routiers et des routes s'est vu confier la responsabilité de formuler des politiques dans le domaine de la sécurité routière. Il compile des données sur les accidents de la circulation et prépare des plans annuels de sécurité routière.

Parmi les diverses initiatives qui sont prises, on compte notamment des campagnes publicitaires, des subventions aux organisations non gouvernementales afin qu'elles mettent sur pied des programmes de sécurité routière et qu'elles sensibilisent le public, un programme national de secours en cas d'accidents survenant sur les autoroutes, des cours de perfectionnement pour les conducteurs de véhicules lourds et la création d'auto-écoles modèles. Les campagnes publicitaires incluent l'impression de

calendriers et la diffusion de spots à la radio, à la télévision et dans d'autres mass médias. Une semaine de la sécurité routière est organisée chaque année pour sensibiliser le public. L'an dernier, 22 000 chauffeurs de poids lourds, issus du secteur informel, ont reçu des cours de perfectionnement grâce aux organisations non gouvernementales et aux institutions locales. Des prix ont été institués à différents niveaux afin de reconnaître les contributions majeures en faveur de la sécurité routière.

Le lien entre la pauvreté et le sous-développement, d'un côté, et la sécurité routière, de l'autre, a été très clairement mis en lumière dans le rapport du Secrétaire général (A/58/228), ainsi que dans le rapport copublié par l'Organisation mondiale de la santé, paru le 7 avril. Des éléments comme la fatigue, les véhicules vétustes et peu sûrs, les carrefours mal signalés et la formation insuffisante des conducteurs comptent parmi les principales causes d'accidents de la route. Le rapport du Secrétaire général signale un certain nombre de stratégies et de politiques qui ont contribué à réduire de façon spectaculaire le nombre d'accidents de la route dans les pays développés. Mais il précise que ces stratégies et politiques ne peuvent être transposées telles quelles dans les pays en développement.

Étant donné cet état des faits, l'on ne saurait trop insister, à nos yeux, 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 saluons les efforts déployés, à cet égard, par l'Organisation mondiale de la santé. Nous voudrions également saluer le travail effectué par les commissions régionales des Nations Unies, en particulier la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). La CESAP a, entre autres initiatives, mis au point une base de données sur les accidents de la route en Asie et dans le Pacifique. Cette base de données, ainsi que son logiciel facile d'emploi, ont pour objectif d'accroître la sécurité routière en offrant aux administrateurs et aux preneurs de décisions un outil leur permettant d'analyser l'état de la sécurité par rapport à d'autres pays. Le logiciel peut également contribuer à l'élaboration de stratégies appropriées, à la définition d'objectifs réalistes et à la surveillance de l'efficacité des plans d'action nationaux en faveur de la sécurité routière. Nous nous félicitons que l'Inde ait proposé d'inscrire cette initiative au programme de travail de la

toute première session du Comité des transports, des communications, du tourisme et du développement infrastructurel de la CESAP. Nous collaborons avec la CESAP à un projet pilote, en Inde, pour la mise au point d'une base de données nationale sur les accidents de la route. Ce projet est financé par le Gouvernement indien.

En dépit des initiatives déjà entreprises, il est encore possible de développer davantage la coopération internationale. Une telle coopération doit, à nos yeux, dépasser la mise au point d'instruments internationaux d'universalisation des normes ayant pu être mises au point dans une région. Nous nous félicitons de ce que le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1, que nous nous apprêtons à adopter aujourd'hui et que nous avons l'honneur de coparrainer, reconnaisse l'importance d'appuyer l'action menée par les pays en développement pour se doter de capacités en matière de sécurité routière et de soutenir cette action par une aide financière et technique. Nous attendons avec intérêt que cet engagement sera véritablement honoré.

Mme Laohaphan (Thaïlande) (*parle en anglais*) : Je voudrais, tout d'abord, joindre ma voix aux représentants qui ont pris la parole avant moi pour vous remercier, Monsieur le Président, ainsi que le Secrétaire général et le Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé de partager vos réflexions et vos points de vue concernant les problèmes de la sécurité routière mondiale. Je voudrais saluer le Gouvernement français, l'OMS et la Banque mondiale pour avoir pris l'initiative, la semaine dernière, de préparer et de publier le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et de lancer ainsi une campagne de sensibilisation fort nécessaire. Je tiens également à remercier le Gouvernement du Sultanat d'Oman d'avoir pris l'initiative de porter cette question à l'attention de l'Assemblée générale. Mes remerciements vont également à S. E. le Représentant permanent de l'Oman pour son travail acharné, sa patience et ses conseils tout au long du processus de rédaction du projet de résolution dont nous sommes saisis dans le document A/58/L.60/Rev.1.

Prévenir les accidents de la route n'est de la responsabilité de personne en particulier. Pourtant, il s'agit d'un problème pour tout le monde. C'est pourquoi si nous voulons réussir dans notre entreprise de rendre les routes plus sûres, des efforts et des

engagements concertés sont nécessaires, tant au niveau local qu'au niveau international.

Le rapport de l'OMS analyse en détail les problèmes de la sécurité routière mondiale et formule des recommandations pratiques et souples pour rendre les routes plus sûres. Ces recommandations s'accordent en grande partie avec la politique plurisectorielle mise en place en Thaïlande pour s'attaquer aux problèmes de la sécurité routière. Je voudrais présenter en substance ces politiques à l'Assemblée, car elles peuvent s'avérer pertinentes pour les efforts déployés par les États Membres.

Il est désormais clair que dans de nombreux pays, en particulier les pays en développement, les décès et traumatismes dus aux moyens de transport motorisés entraînent de lourdes pertes sociales et économiques. La Thaïlande ne fait pas exception. Les accidents de la route sont l'un des trois premiers problèmes de santé publique en Thaïlande. En 2002, les pertes économiques et sociales causées par les décès et traumatismes dus aux moyens de transport motorisés ont représenté 2,13 % du produit national brut du pays. La même année, les accidents de la route ont entraîné plus de 13 000 décès et plus d'un million de traumatismes. Plusieurs milliers de victimes se sont retrouvées handicapées et ont perdu tout moyen de subsistance. Les trois quarts de ces victimes étaient des motocyclistes, avec un taux de mortalité moyen de près de deux décès par jour. Pleinement conscient de l'ampleur et de l'impact de ce problème, le Gouvernement a fait de la réduction des traumatismes dus à la circulation routière l'une des priorités. Depuis 2002, le Gouvernement met l'accent sur l'urgence d'élaborer des politiques systémiques pour s'attaquer aux problèmes de la sécurité routière à tous les niveaux : local, municipal, provincial et national. Le Gouvernement est conscient qu'il faut avant tout un engagement politique et un respect strict et cohérent des lois relatives à la circulation routière tant au niveau municipal que provincial et national, afin que les initiatives en matière de sécurité routière donnent les résultats attendus.

En 2003, le Gouvernement a créé le Centre d'opération de la sécurité routière, qui est l'agence qui doit coordonner les efforts des différents secteurs du pays en vue d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'action plurisectoriels, intégrés et systématiques s'attaquant de manière efficace aux problèmes nationaux de sécurité routière. Présidé par le Vice-

Premier Ministre, le Centre a l'autorité et le pouvoir d'élaborer un plan d'action pour mobiliser les ressources et encourager la coopération des institutions gouvernementales, des organisations privées, des organisations non gouvernementales et de la société civile. Le Centre a pu entreprendre plusieurs initiatives pour réduire les accidents et améliorer la sécurité des routes : il a lancé une campagne « Boire ou conduire » afin de sensibiliser les conducteurs, les motocyclistes et les autres utilisateurs du réseau routier aux dangers liés à l'alcool au volant; le port du casque a été rendu obligatoire pour les motocyclistes ainsi que l'allumage des phares durant la journée pour augmenter leur visibilité auprès des autres conducteurs; le port de la ceinture a été rendu obligatoire; et il a fait respecter les limitations de vitesse, amélioré les conditions routières et encouragé les arrêts dans les aires de repos pour augmenter la sécurité sur les routes.

Pour compléter ces initiatives, le Gouvernement a promulgué une loi qui augmente le niveau des amendes et des peines encourues en cas d'infraction au code de la route. Une politique mettant l'accent sur le respect rigoureux et immédiat des lois a été adoptée parallèlement. La police routière dans toute la Thaïlande est désormais équipée d'alcootests. Le port du casque est désormais obligatoire pour les motocyclistes et le port de la ceinture est obligatoire, à tout moment, pour les passagers d'un véhicule. La police routière aide les volontaires dans les communautés à mettre en place des postes de contrôle aléatoires sur les routes et les autoroutes principales ainsi sur les routes locales pour détecter les personnes qui enfreignent la loi. Tout conducteur dont l'alcoolémie est supérieure au taux autorisé reçoit une amende et est immédiatement placé en garde à vue, avant d'être convoqué au tribunal pour déterminer la peine et les travaux d'utilité publique auxquels il sera condamné. Les motocyclistes qui ne portent pas le casque reçoivent une amende sur-le-champ.

Outre ces règles et normes rigoureuses pour les motocyclistes, le Gouvernement s'est également penché sur d'autres problèmes liés à la sécurité routière afin de s'efforcer de les régler de manière intégrée. Financièrement, nous tentons de mobiliser des ressources supplémentaires pour soutenir les initiatives en faveur de la sécurité routière par l'intermédiaire de la création d'un Fonds pour la sécurité routière. S'agissant de la collecte des données, le Gouvernement modernise ses systèmes de surveillance des

traumatismes et des accidents afin de rassembler des données standardisées et fiables sur les accidents qui serviront aux futurs plans à mettre en place. Sur le plan des infrastructures, diverses institutions gouvernementales se chargent d'améliorer la sécurité routière en encourageant l'élaboration et la construction de routes plus sûres, en réduisant les portions dangereuses et en améliorant l'état des routes par l'élimination des zones mal éclairées et l'installation de panneaux de signalisation supplémentaires ainsi qu'en favorisant les arrêts dans les aires de repos par la modernisation des installations et des services qui y sont disponibles. Par le biais de l'éducation, le Gouvernement inculque des habitudes de conduite et de transport sûres chez les enfants et les adolescents qui sont les plus exposés aux accidents de la circulation. Sur le front des relations publiques, le Gouvernement tente de sensibiliser le public à l'importance de pratiques de conduite sûres et des normes de sécurité des véhicules tout en encourageant une attitude courtoise sur toutes les routes. Enfin et surtout, nos secteurs privés sont activement associés aux campagnes pour la sécurité routière comme celle qui interdit l'utilisation des téléphones cellulaires et celle portant sur l'offre de casques de sécurité à l'achat de motocyclettes.

Le Road Safety Operations Centre fonctionne en Thaïlande depuis moins de deux ans. Néanmoins, les résultats sont à ce jour encourageants. Le public prend de plus en plus conscience de l'importance de conduire prudemment, comme en témoigne le nombre décroissant des cas de conduite en état d'ivresse enregistrés dans les zones métropolitaines et le nombre décroissant de motocyclistes qui reçoivent une contravention parce qu'ils ne portent pas de casques de sécurité.

À l'appui des efforts entrepris au niveau international, le Gouvernement a proclamé 2004 année nationale de la sécurité routière pour faire pendant à la campagne mondiale de la sécurité routière. Alors que les routes continuent de servir de lien socioéconomique entre les populations, la Thaïlande continuera de mettre tout en œuvre pour améliorer la sécurité routière. Nous serions également heureux de faire part de nos initiatives en matière de sécurité routière et de leurs résultats avec les pays intéressés.

Comme l'ont clairement fait observer le Secrétaire général et le Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé, avec la

coordination et la collaboration étroites de tous les secteurs intéressés, il est possible de prévenir les accidents de la circulation. Ma délégation souhaite donc encourager tous les États Membres à tout mettre en œuvre pour évaluer et régler les problèmes en matière de sécurité routière nationale, en s'inspirant des recommandations figurant dans les rapports du Secrétaire général et de l'OMS comme principes de base. Ma délégation souhaite également demander aux pays qui sont dotés des compétences en matière de sécurité routière de partager leurs meilleures pratiques et connaissances avec d'autres pays pour appuyer leurs efforts.

En même temps, ma délégation souhaite demander instamment au système des Nations unies, y compris l'OMS et d'autres organisations internationales concernées, de renforcer leur appui aux États Membres qui ont besoin d'être assistés dans leurs initiatives. Ma délégation est fermement convaincue que, grâce à la détermination de tous les États Membres et l'ensemble de la communauté internationale, nous pouvons ensemble nous efforcer à rendre les routes plus sûres et à maximaliser les avantages tirés des transports routiers pour tous les pays et tous les peuples.

M. Abul Gheit (Égypte) (*parle en arabe*): La délégation égyptienne remercie le Ministre des affaires étrangères d'Oman et la délégation omanaise de leurs efforts vigoureux pour mobiliser l'appui international face à la crise mondiale de la sécurité routière. L'Égypte est un des coauteurs du projet de résolution A/58/L.60/Rev.1 dont l'Assemblée est saisie ce matin, consciente du besoin croissant d'une démarche holistique pour améliorer la sécurité routière mondiale et arrêter l'hémorragie due aux accidents de la circulation. C'est particulièrement vrai du fait que les traumatismes dus aux accidents de la circulation sapent le potentiel humain et productif dans les pays à travers le monde, surtout les pays en développement – qui ont désespérément besoin de toutes leurs sources d'énergie économiques et humaines pour relever les défis du développement.

L'Égypte partage la douleur et les souffrances du reste du monde face aux tragédies de la circulation. Comme d'autres pays, l'Égypte connaît des pertes en vies humaines et économiques; elle perd des citoyens qui pourraient contribuer au développement. De plus, les accidents de la route entraînent des coûts

importants en termes de prestation des soins médicaux aux victimes et obèrent notre capacité de production.

Pendant des années, l'Égypte a élaboré et mis en œuvre des politiques destinées à surmonter la crise. La plupart des organes gouvernementaux participent à l'application de ces politiques, et la société civile – par le truchement de diverses organisations nationales – joue un rôle clef en lançant des campagnes de sensibilisation et en fournissant un appui et une aide aux victimes et à leurs familles.

Le projet de résolution dont l'Assemblée est saisie expose une vision claire pour instaurer et améliorer la coopération internationale face à la crise mondiale de la sécurité routière. L'Égypte salue ici le fait que le projet de résolution invite l'Organisation mondiale de la santé (OMS), agissant en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies et prie de mettre à profit les compétences particulières des commissions régionales des Nations Unies.

Les données d'information et les statistiques contenues dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, publié conjointement avec l'OMS, apportent des précisions nouvelles sur l'ampleur de la crise mondiale; le rapport souligne la nécessité pressante de déployer des efforts concertés au niveau international pour faire face à la crise mondiale de la sécurité routière. Ces tâches ne doivent pas demeurer la chasse gardée de l'OMS et des commissions économiques régionales : c'est le devoir de toutes les institutions et organisations régionales et internationales pertinentes d'y prendre part. Le secteur privé a lui aussi un rôle essentiel à jouer.

L'Égypte demande au Secrétariat d'inclure, dans le rapport du Secrétaire général qui sera présenté à l'Assemblée générale à sa soixantième session, un aperçu des domaines dans lesquels un appui peut être apporté aux pays en développement. Comme je l'ai noté, ces pays sont désavantagés face à la crise mondiale de la sécurité routière. Nous espérons que cela contribuera à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement.

M. Chowdhury (Bangladesh) (*parle en anglais*) : Aujourd'hui même, 3 000 morts de plus sont survenus par suite des accidents de la circulation. Cent mille

autres personnes ont été blessées. Les chiffres faramineux concernant le nombre de victimes sont quasiment aussi élevés que celui des victimes dues aux conflits mondiaux, au VIH/sida, aux mines antipersonnel et aux autres grandes préoccupations en matière de santé publique à travers le monde.

Le plus souvent, les accidents de la circulation ne retiennent pas autant l'attention des médias, mais leurs répercussions sur la société peuvent être tout aussi négatives. Quatre-vingt-dix pour cent de ces traumatismes surviennent – et continueront de survenir – dans les pays en développement. Les morts ou les blessés sont souvent des jeunes, à l'âge où l'on est le plus productif, laissant les familles et les économies défavorisées et affectées. Ce qui est préoccupant c'est que, si la tendance actuelle se poursuit, ces chiffres augmenteront de 65 % au cours des 15 prochaines années, faisant vraisemblablement des accidents de la route l'une des principales préoccupations en matière de santé publique à travers le monde. En raison du manque de données fiables et précises sur les victimes des accidents de la route, il est extrêmement difficile d'évaluer l'ampleur actuelle des pertes, aussi bien humaines que socioéconomiques.

Fait encourageant, il est possible de prévenir, voire réduire dans des proportions notables, ces pertes tragiques dès lors que l'on prend des mesures collectives et efficaces pour lutter contre leurs causes profondes. Ce qu'il faut, c'est lancer dès maintenant une campagne de masse pour susciter, à l'échelon national et international, une prise de conscience face à la gravité du problème mondial de la sécurité routière. Le meilleur moyen de relever ce défi ensemble est de former un véritable partenariat entre toutes les parties prenantes, à savoir les Gouvernements, les organisations internationales et régionales, la société civile, le secteur privé et la communauté internationale des donateurs.

Pays en développement densément peuplé qui traverse une profonde mutation sociale, le Bangladesh a depuis longtemps pris conscience du problème de la sécurité routière, qu'il a placé au premier rang de ses priorités nationales en matière de sécurité publique. Chaque année, le bilan très lourd des morts et blessés dus aux accidents de la circulation nous inflige d'immenses souffrances humaines tout en entraînant des pertes irremplaçables en termes de vies humaines et de ressources. Depuis 1989, un puissant mouvement de la société civile, « We demand safe roads » (Nous

exigeons des routes sûres), dont le manifeste s'intitule « Les routes doivent être sûres, et non meurtrières », mobilise l'attention et le soutien de l'opinion publique devant le problème national de la sécurité routière. Le Gouvernement met tout en œuvre pour prendre en charge et mettre en œuvre à l'échelon national des mesures et des programmes relatifs à la sécurité routière.

Le 22 octobre, peu avant la Journée des Nations Unies, le Bangladesh célèbre la Journée nationale de la sécurité routière. Ce jour-là, nous réaffirmons notre détermination nationale de sauver le plus grand nombre de vies possible des conséquences tragiques des accidents de la circulation, de même que nous menons des programmes de sensibilisation partout dans le pays. Ceux-ci consistent, notamment, à recueillir des dons du sang, à organiser des séminaires et des rassemblements ainsi qu'à distribuer des publications incitant les citoyens à faire preuve d'un plus grand civisme en respectant les mesures de sécurité sur les routes. Malgré nos ressources et capacités institutionnelles limitées, nous comptons étendre ce mouvement social aux niveaux régional et mondial en partenariat avec des organisations gouvernementales et non gouvernementales, la société civile et le secteur privé. À cette fin, nous recherchons le soutien de nos amis et des institutions internationales.

C'est dans cet esprit d'adhésion que le Bangladesh s'est porté coauteur du projet de résolution A/58/L.60/Rev.1 relatif à la crise mondiale de la sécurité routière. Nous adressons nos vifs remerciements au Représentant permanent et à la délégation omanaise pour les efforts inlassables qu'ils ont déployés en vue de négocier ce texte, qui bénéficie d'un appui général. L'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale méritent également de grands éloges pour les mesures institutionnelles qu'elles ont prises afin de lutter en amont contre la crise mondiale de la sécurité routière, avec, par exemple, le lancement du premier *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, et la célébration, cette année, de la Journée mondiale de la santé autour du thème de la sécurité routière. Cela ne pouvait mieux tomber.

En effet, l'heure est venue d'agir sur la base des recommandations clefs du Rapport, en particulier en appliquant l'approche systémique dans les cinq domaines essentiels pour rendre les routes plus sûres. Il est primordial de réduire les risques au minimum tout

en renforçant la sécurité au maximum. Si les pays sont de plus en plus résolus à agir et mettent en place des mouvements bien organisés de sensibilisation du public afin que nos routes ne deviennent pas des pièges mortels, ces efforts doivent s'accompagner d'une assistance financière et technique non négligeable. Le Bangladesh attache également une grande importance au partage des meilleures pratiques entre les États Membres et à l'intérieur du système des Nations Unies grâce à la diffusion et à la gestion des connaissances par les commissions régionales des Nations Unies, le Département de l'information et l'Organisation mondiale de la santé. En sa qualité de membre du Conseil économique et social et de Président du Comité de l'information, le Bangladesh fera tout son possible pour atteindre ces objectifs. Il est capital que les médias, la société civile et le secteur privé participent à ces efforts et constituent des réseaux, car les Gouvernements seuls ne peuvent pas faire grand-chose.

Enfin et surtout, le Bangladesh engage vivement tous les États Membres et le Secrétariat à envisager la proclamation par l'ONU d'une journée internationale consacrée à la sécurité routière mondiale, qui serait célébrée par les peuples du monde. L'institution de cette journée, nous en sommes convaincus, permettrait de mobiliser davantage les consciences parmi un large éventail d'acteurs et de secteurs. Nous proposons pour cela la date du 22 octobre.

Agissons tous ensemble, dès maintenant, de façon cohérente et dans la durée en élaborant des stratégies de santé publique et de développement pour réduire au minimum le fléau des accidents de la route. Veillons à ce que ces stratégies se renforcent mutuellement, de façon que nous nous rapprochions des Objectifs du Millénaire pour le développement.

M. Hannesson (Islande) (*parle en anglais*) : Si la sécurité routière est avant tout du ressort national et régional, il ne fait également aucun doute qu'elle doit être traitée au niveau international, de préférence dans le cadre du système des Nations Unies. Je commencerai donc par exprimer l'appui indéfectible de l'Islande à l'initiative fort louable d'Oman, dont je remercie la délégation omanaise d'avoir porté cette importante question à notre attention.

Le Gouvernement islandais a récemment publié un plan de sécurité routière à l'horizon 2012. L'objectif principal est de faire de l'Islande une société modèle

en matière de sécurité routière et de faire comprendre au public que le moindre accident est un accident de trop. Si nous assistons déjà au recul des accidents mortels et très graves, l'objectif est de faire baisser de 40 % supplémentaires le nombre de ces accidents dans les huit prochaines années. De 1980 à 1989, on enregistrait 10,3 morts pour 100 000 habitants, contre 7,8 en 1999 et 2000.

Le nouveau plan de sécurité routière mettra l'accent sur le respect des vitesses autorisées; sur l'utilisation du matériel de protection, comme les ceintures et les sièges de sécurité pour les enfants; sur la prudence des conducteurs, mieux informés et contrôlés; sur la prévention de la conduite sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de la fatigue; sur le renforcement de la sécurité des routes et de leur environnement; ainsi que sur l'intensification des patrouilles de police et le perfectionnement du système judiciaire en matière de violations du code de la route.

Une étude publiée en Islande à l'occasion de la Journée mondiale de la santé, le 7 avril, a conclu que, si les automobiles et les routes sont devenues plus sûres, les trois principaux facteurs de risques gagnent de l'ampleur : il s'agit de la vitesse, de la conduite en état d'ivresse et de la non-utilisation des ceintures de sécurité. Tous ces risques relèvent pour une grande part de la responsabilité et du contrôle des individus eux-mêmes.

D'après les estimations, si tous les conducteurs islandais respectaient les limites de vitesse, les accidents mortels seraient 35 à 40 % moins nombreux. Il est également établi qu'entre 1998 et 2000, 46 % des tués dans un accident de la circulation en Islande n'avaient pas bouclé leur ceinture de sécurité. Beaucoup auraient pu avoir la vie sauve s'ils l'avaient fait. La conduite en état d'ébriété reste un problème, mais l'accent est mis sur les mesures de prévention. Les études font état de progrès.

En Islande, une bonne coopération entre toutes les parties concernées a été décisive pour renforcer la sécurité routière et plusieurs campagnes ont été lancées au fil des années pour susciter et renforcer la prise de conscience du public. L'étude publiée à l'occasion de la Journée mondiale de la santé a été réalisée par un comité composé de représentants de tous les secteurs de la société, à savoir les pouvoirs publics, les municipalités, les organisations non gouvernementales et le secteur privé. Cette étude montre que les

infractions au code de la route représentent 72 % de toutes les infractions enregistrées dans le pays, constituant ainsi un fardeau énorme pour la société, aussi bien en termes humains que financiers.

Face aux répercussions des accidents de la circulation sur nos sociétés, il est de notre intérêt à tous d'aborder ce problème à l'échelle internationale. Ces dernières années, les études se sont multipliées sur la sécurité routière et il est à espérer que les connaissances à ce sujet s'accroîtront en conséquence, pour permettre de renforcer la sécurité routière dans le monde entier. Pour notre part, nous sommes prêts à partager notre expérience avec les autres pays.

M. Savua (Fidji) (*parle en anglais*) : Ma délégation remercie le Secrétaire général de son rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/58/228), qui présente un excellent aperçu d'une crise humanitaire qui a des répercussions sur la vie des personnes et des communautés du monde entier.

Nous tenons également à remercier M. Lee Jong-wook, Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé, de la déclaration qu'il a faite sur la question de la sécurité routière dans le cadre de la Journée mondiale de la santé, le 7 avril 2004. Ma délégation sait particulièrement gré à l'Organisation mondiale de la santé d'avoir inscrit le thème de la sécurité routière à l'ordre du jour de la Journée mondiale de la santé, le 7 avril 2004. Cela montre clairement que la sécurité routière est non seulement une préoccupation politique et sociale, mais aussi et surtout une question de santé et de sécurité. Je voudrais également exprimer nos remerciements au Représentant permanent de l'Oman, qui a mené les travaux de mise au point de la rédaction du projet de résolution sur la sécurité routière mondiale (A/58/L.60/Rev.1), qui fournira, j'en suis certain, une plate-forme commune permettant de persuader tous les États Membres de réduire le nombre des accidents de la route.

D'après les statistiques fournies par le Partenariat mondial pour la sécurité routière, un programme lancé à l'initiative de la Banque mondiale, quelque 1,2 million de personnes sont tuées chaque année dans des accidents de la route, dont la majorité dans les pays en développement. La part des pays en développement dans le chiffre de la mortalité par accident de la route est de 86 %, ce qui est énorme quand on sait que ces pays ne possèdent que 40 % des véhicules motorisés dans le monde. Cela leur impose un fardeau financier

de plus de 60 milliards de dollars par an, soit davantage que le chiffre total annuel de l'aide publique au développement qu'ils reçoivent. Cela représente, également, une pression importante sur l'infrastructure médicale, et sur des financements bien nécessaires, qui pourraient être mis plus utilement à profit à d'autres niveaux du processus de développement.

Une étude menée récemment par l'Organisation mondiale de la santé dans les pays Membres de l'ONU montre que les accidents de la route représentent la deuxième cause de mortalité des personnes de 5 à 29 ans et la troisième cause de mortalité des 30-44 ans. Ce dernier groupe contribue activement à l'économie nationale, et la mort d'une personne appartenant à cette tranche d'âge constitue une perte de revenus pour les familles ainsi que de compétences et de main d'œuvre pour le marché du travail national. Le rapport de l'OMS prévoit une augmentation de 80 % des accidents mortels de la circulation dans les pays à revenus faibles ou à revenus moyens d'ici à 2020 si des mesures préventives ne sont pas prises immédiatement.

La sécurité routière est une question de portée mondiale et le projet de résolution exigera de notre part des efforts collectifs pour mettre en place des mécanismes permettant de piloter des stratégies de réduction des accidents de la route. Il importe de souligner que la plupart des accidents et des traumatismes sont évitables à condition que les ressources existent et que les mesures qui s'imposent soient prises. Si la responsabilité première, en la matière, incombe aux États Membres, il est encore plus nécessaire de renforcer les partenariats entre les États Membres et avec le système des Nations Unies en matière de partage des connaissances et de pratiques exemplaires, ainsi que d'utilisation optimale de ressources limitées. À cet égard, il convient également de renforcer la coordination et la coopération régionales pour aider les pays en développement des régions respectives.

Je voudrais citer quelques statistiques nationales. Nos tendances indiquent une réduction des accidents de la route de 25 % au cours de la période 1995-2002, alors que le nombre de licences de véhicules motorisés a augmenté de 31 % pendant la même période. Cette situation est caractérisée par une réduction de tous les types d'accidents de la circulation, de 11 % en 2002 par rapport à 2001. Le nombre de victimes d'accidents de la route a augmenté de 10 % en 2002 par rapport à 2001 et 34 % des victimes étaient des piétons.

Quarante-sept pour cent du nombre total de victimes et 52 % des morts faisaient partie de la tranche d'âge des 20-40 ans. Si le chiffre de la mortalité a chuté de 6 %, le nombre des personnes hospitalisées dans un état grave a augmenté de 30 %. Le plus grand nombre d'accidents se sont produits le vendredi et le samedi.

Les enfants ne font pas exception à la règle et ils sont les plus vulnérables et les plus exposés aux accidents de la route. Aux Fidji, les enfants de moins de 15 ans représentaient 16 % du nombre total de victimes et 19 % de celui des décès dans un accident de la route en 2002.

Cette réduction de la tendance statistique est une conséquence des efforts déployés par le Conseil national des Fidji pour la sécurité routière afin de faire baisser les statistiques en matière d'accidents. Ces efforts comprennent le lancement de campagnes de prévention et de sensibilisation dans tout le pays pour promouvoir la sécurité routière auprès de tous les usagers de la route, et en particulier des enfants. L'éducation des usagers de la route a été la grande priorité du Conseil en zone rurale comme en zone urbaine. Le succès du travail du Conseil est à mettre au compte des relations cordiales et du partenariat qui existent entre le Gouvernement et le secteur privé.

Les Fidji continueront de donner la priorité à la sécurité routière, car c'est une question dans laquelle il vaut la peine d'investir de l'argent, du temps et des ressources. Mon pays est prêt à participer aux initiatives régionales en la matière entre les États insulaires du Pacifique.

Pour terminer, nos ressources humaines sont trop précieuses pour être gaspillées. Nous avons la responsabilité, à l'échelle mondiale, de créer un environnement permettant de veiller à ce que la protection de la vie humaine reste notre plus grande priorité.

M. Ozawa (Japon) (*parle en anglais*) : Les morts et les blessés par accidents de la route représentent un grave problème pour tous nos pays. La publication, mercredi dernier, du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* par l'Organisation mondiale de la santé est à cet égard une bonne occasion d'examiner les questions de sécurité routière à l'Assemblée générale et d'envisager le rôle que l'ONU peut jouer pour promouvoir la sécurité routière au sein des États Membres.

Pour être efficace, l'action menée en faveur de la sécurité routière doit tenir compte des différentes situations qui prévalent dans les divers pays en ce qui concerne les réglementations et les pratiques de sécurité routière. Ce sont généralement les gouvernements qui ont la meilleure connaissance de ces questions et ce doit donc être eux qui assument au premier chef la responsabilité de la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route, en collaboration étroite avec les autorités municipales et provinciales.

L'ONU peut aider les États Membres dans leurs efforts en encourageant et en facilitant la coopération entre eux, notamment en facilitant l'échange d'informations sur les pratiques exemplaires. Chacun d'entre nous peut apprendre de l'expérience des autres, qu'il s'agisse de succès ou d'erreurs. Les informations échangées sont de caractère assez technique. Aujourd'hui, le savoir-faire sur ces questions se trouve au sein des commissions économiques régionales. Les initiatives pour renforcer l'échange d'informations doivent, par conséquent, tirer parti de ce savoir-faire et éviter de refaire le travail que les sociétés économiques régionales ont déjà effectué. Le Japon estime que ce principe devrait être respecté lorsque l'Organisation mondiale de la santé assumera son rôle de coordonnateur des activités liées à la sécurité routière.

J'aimerais faire part, ici, de quelques-unes des expériences du Japon. Le nombre de morts par accident de la route a atteint dans mon pays un pic en 1970, avec 16 765 victimes. En réponse à la nécessité urgente de prendre des mesures face à ce problème social considérable, la Loi cadre sur la sécurité routière a été promulguée la même année, et des plans quinquennaux ont été mis en œuvre depuis. En 2002, le nombre de tués sur la route est tombé à 8 326, ce qui représente à peu près la moitié des victimes enregistrées en 1970. De même, le Japon est en train d'améliorer ses normes en matière de sécurité pour les véhicules à moteur, en tenant compte de l'harmonisation mondiale des réglementations techniques et en encourageant la conception et l'utilisation de véhicules à sécurité avancée qui utilisent les technologies de l'information.

De 1996 à 2003, les autorités nationales ont mis en œuvre des mesures d'urgence pour réduire les accidents de la route, en mettant l'accent sur les endroits à risque élevé. La première mesure a consisté à localiser 3 196 de ces endroits, en utilisant les données existant sur les accidents et la circulation

routière, compilées respectivement par l'Agence de police nationale et le Ministère de la terre, de l'infrastructure et des transports. Les autorités chargées de la gestion des routes et la Commission de la sécurité publique ont ensuite procédé à des vérifications conjointes sur le terrain et à des analyses détaillées des causes des accidents, et elles ont mis en œuvre des mesures intégrées et systématiques, telles que des mesures visant à améliorer les carrefours et la signalisation routière. Ces mesures ont eu pour effet de réduire de 30 % à ces endroits les traumatismes dus aux accidents de la circulation.

Cette expérience a été, pour nous, riche en enseignements. Tout d'abord, il est indispensable que les agences gouvernementales concernées collaborent. Deuxièmement, des données précises sont un préalable à tout plan d'action efficace. Troisièmement, chaque mesure doit être évaluée de façon à ce que le processus d'amélioration soit continu.

Bien que la responsabilité principale de la sécurité routière incombe aux gouvernements nationaux, il est vrai que les pays en développement ont souvent des capacités limitées pour faire face à ce problème. Le Japon est conscient du problème et nous essayons d'aider les pays qui ont la volonté politique mais n'ont pas les ressources suffisantes pour agir selon leur détermination. Par exemple, en 2001, le Gouvernement japonais a versé au Népal une contribution d'environ 9 millions de dollars pour améliorer l'état de 10 carrefours à Katmandou. Ce projet consistait à paver des routes, ériger des clôtures pour empêcher les piétons de traverser les routes, et installer des panneaux de signalisation destinés à la fois aux conducteurs et aux piétons. En outre, les aspects comportementaux relatifs à la sécurité routière ont été considérés : des affiches pour la sécurité routière, des manuels de code de la route, et des programmes éducatifs et de formation ont été mis au point.

Divers acteurs ont un rôle à jouer dans la promotion de la sécurité routière. Nous devons garder à l'esprit les responsabilités de chacun d'entre eux. L'ONU en est un, mais nous devons considérer la valeur ajoutée réelle qu'elle peut apporter et qu'elle apportera. Si tous les acteurs concernés œuvrent de concert, je pense que nous serons à même de relever efficacement l'énorme défi de la sécurité routière.

M. Dauth (Australie) (*parle en anglais*) : C'est pour moi un honneur de prendre la parole devant l'Assemblée aujourd'hui, et je suis particulièrement heureux d'avoir l'occasion de le faire sur un sujet aussi important que la sécurité routière. Je serai bref, car je sais que nous devons entendre un certain nombre d'orateurs avant le déjeuner. L'Australie ajoutera ces quelques commentaires à la déclaration prononcée par le Représentant permanent des Fidji au nom du Forum des îles du Pacifique, à laquelle nous nous associons pleinement.

Nous considérons que la question de la sécurité routière est de la plus grande importance et lui avons accordé une priorité élevée dans nos préoccupations politiques nationales. Nos efforts pour améliorer la sécurité routière incluent toute une gamme de mesures, telles que l'adoption de normes de fabrication de véhicules à moteur, l'investissement dans l'amélioration de la qualité et de la sécurité de notre réseau routier, le renforcement de la présence policière pour cibler les facteurs de risque connus associés aux accidents de la route, l'amélioration de la conduite en sensibilisant le public aux facteurs de risque, et l'application de programmes visant à aider les jeunes et les nouveaux conducteurs à devenir de bons conducteurs.

L'Australie est heureuse d'annoncer que nos mesures visant à améliorer la sécurité routière ont été très fructueuses. Alors qu'en 1970, le nombre de décès dans des accidents de la route enregistré en Australie était de 30,4 pour 100 000 habitants, en 2003, ce chiffre a baissé de 73 % pour passer à 8,2 pour 100 000 habitants.

L'Australie pense que le taux de mortalité suite à des accidents de la circulation peut encore être réduit. À cet effet, le Gouvernement australien et les gouvernements d'État et territoriaux australiens ont adopté une stratégie nationale de sécurité routière, appuyée par des plans d'action, qui vise à réduire de 40 % le taux de mortalité pour 100 000 habitants, pour qu'il passe de 9,3 en 1999 à un plafond de 5,6 d'ici à l'an 2010. Atteindre cet objectif permettrait de sauver environ 3 600 vies sur ces 10 années. C'est un objectif difficile à atteindre, mais toute la nation est déterminée à la réaliser.

Déterminée, comme nous le sommes tous, à faire davantage pour parvenir à améliorer la sécurité routière, l'Australie se félicite de l'initiative de

l'Oman, et notamment du travail de notre confrère, l'Ambassadeur d'Oman, qui a porté la question de la sécurité routière à l'attention de l'Organisation. Les initiatives nationales peuvent certes demeurer la clef de voûte des efforts en matière de sécurité routière, mais il ne fait aucun doute que nous pouvons tous bénéficier des expériences des autres en la matière, en échangeant des informations sur les meilleures pratiques et en apprenant des succès remportés par les autres.

Le présent projet de résolution, en invitant l'Organisation mondiale de la santé – en coopération avec les diverses commissions régionales – à agir en tant qu'organe coordonnateur en la matière, permet justement l'échange d'informations dont je viens de parler. Nous sommes donc heureux d'en être un coauteur.

M. Gallegos Chiriboga (Équateur) (*parle en espagnol*) : La délégation équatorienne tient tout d'abord à féliciter la Mission permanente du Sultanat d'Oman d'avoir inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée générale une question aussi importante pour la société contemporaine que la crise mondiale de la sécurité routière. Nous souhaiterions ensuite réaffirmer que le Gouvernement équatorien est disposé à prêter son concours à l'Organisation des Nations Unies dans ses efforts en vue de réduire de façon sensible le nombre d'accidents et de pertes en vies humaines causés par ce que nous pourrions décrire comme étant la « culture de la circulation routière » pour la communauté internationale.

Comme le dit à juste titre le Secrétaire général dans son rapport, les morts et les traumatismes consécutifs aux accidents de la route ont provoqué une crise dans le secteur de la santé publique au niveau mondial. Il est donc nécessaire de prendre des mesures urgentes pour faire face à l'ampleur de ce problème, qui, en l'an 2000, a causé la mort de près de 1,2 million de personnes suite aux traumatismes dus à des accidents de la circulation. Cela nous amène à réaffirmer l'engagement ferme du Gouvernement équatorien de poursuivre ses efforts en vue d'améliorer non seulement le réseau routier, mais également la signalisation et un système de vigilance qui nous permette de prêter rapidement assistance aux blessés suite à une collision entre véhicules et de mettre constamment à jour le système d'éducation à la circulation routière.

L'Équateur, en tant que coauteur du projet de résolution dont l'Assemblée est saisie, est convaincu qu'il sera adopté à l'unanimité. Nous sommes absolument certains que seule la coopération entre les citoyens et les autorités compétentes dans chaque pays permettra de réduire le nombre d'accidents de la route et de réduire de façon significative le taux de mortalité qui en résulte. De même, la coopération internationale en matière de circulation routière est un élément important pour mieux relever ce dur défi, car l'échange d'informations et une meilleure connaissance des techniques appliquées nous permettront d'enrichir les bases de données que chaque pays peut constituer au niveau local, et de trouver de meilleurs moyens de remédier aux effets collatéraux qui accompagnent malheureusement tout accident de la circulation.

Ces blessures augmentent le nombre de personnes handicapées, ce qui a des répercussions sur leur vie et sur celles de leur famille et pèse lourdement sur le système de santé aux niveaux national et international, non seulement car cela requiert des besoins accrus en personnel spécialisé, mais aussi en raison des conséquences considérables sur les budgets précaires affectés par les gouvernements à la prévention et au traitement des problèmes de santé.

Cela étant, nous sommes heureux de pouvoir dire qu'il existe actuellement en Équateur une espèce de culture routière, comme je l'ai dit tout à l'heure, une culture qui s'est développée au niveau des écoles primaires et secondaires. On enseigne aux élèves des directives qui leur permettent de connaître non seulement la législation routière, mais leur apprennent aussi le comportement à avoir sur la route ainsi que les premiers secours qu'ils pourraient administrer en cas d'accident de la route. Ce qui, il y a quelques années, était très rare, est devenu aujourd'hui un comportement très fréquent, telle l'utilisation des ceintures de sécurité qui a sauvé un très grand nombre de vies sur les routes et les chaussées urbaines de l'Équateur. Et la population est aujourd'hui convaincue que pour éviter les accidents de la route, il faut que chacun connaisse et respecte les normes qui régissent cette activité et ne conduise un véhicule automobile que s'il est en état physique et psychologique de le faire.

La délégation équatorienne souhaite dire comme elle se félicite que cette question très importante continue d'être à l'ordre du jour du programme de l'ONU, ce qui constitue une garantie pour la communauté internationale, cette instance étant la plus

à même de trouver des solutions aux problèmes de la circulation routière grâce à des accords et une coopération tant techniques que juridiques, car il n'est pas rare que les auteurs d'accidents n'acceptent ni leur incompetence, ni leur incapacité. Il faut donc aligner les législations respectives afin que les coupables puissent être jugés non seulement dans le pays où ils ont provoqué un accident, mais aussi dans le pays où ils ont fui pour éviter tout châtement.

M. Laggner (Suisse) : Monsieur le Président, nous sommes heureux d'être rassemblés en ce jour pour affirmer notre volonté de lutter ensemble contre ce fléau de notre société moderne que représentent les accidents de la circulation routière. Nous saluons l'initiative du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies ainsi que du représentant d'Oman auprès de l'Organisation des Nations Unies, d'avoir porté au plus haut niveau la cause de la lutte contre l'insécurité routière. Nous saluons également la parution de l'excellent *Rapport sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, publié conjointement par l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale à l'occasion de la Journée mondiale de la santé consacrée, pour la première fois de son histoire, à la sécurité routière. Oui, l'OMS a raison de prétendre haut et fort que l'accident de la route n'est pas une fatalité.

Nous saluons aussi les efforts de la Commission économique pour l'Europe (CEE) qui a décrété la semaine du 5 au 11 avril, Semaine de la sécurité routière consacrée au thème de l'agressivité au volant. Durant cette période, tous les membres de la CEE ont engagé des campagnes simultanées sous le slogan : « Le respect, c'est la sécurité », le respect de la règle, certes, mais aussi et surtout le respect d'autrui, le respect de la vie.

La Suisse qui, elle aussi, connaît ses problèmes de sécurité routière et qui s'est fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre des tués et des blessés graves, d'ici à 2010, partageant en cela le même objectif que l'Union européenne, entend s'associer à votre démarche. Pour atteindre les objectifs visés, quels qu'ils soient, il ne suffit pas simplement de mettre en œuvre des mesures ponctuelles, mais celles-ci doivent être intégrées dans un cadre plus général qui, en plus de l'engagement technique, nécessitent une très ferme volonté politique. Tous les acteurs concernés doivent être associés à la définition, l'élaboration et la mise en œuvre de cette politique.

Il faut aussi développer une approche globale et cohérente pour que la société et l'économie mettent sur un pied d'égalité sécurité routière et mobilité, pour que les usagers de la route adoptent un comportement responsable et respectueux des autres, pour que les véhicules soient techniquement sûrs, que les infrastructures soient conçues, entretenues et exploitées de manière à assurer la sécurité de leurs usagers et enfin que le sauvetage des victimes se fasse rapidement et dans les règles de l'art. Ces objectifs peuvent être atteints notamment par la formation et la sensibilisation, par une politique de contrôles et de sanctions efficace, par des systèmes incitatifs et bien d'autres mesures encore, mais ils peuvent l'être aussi par une coopération et une coordination au niveau international destinées à développer des actions de partage d'expériences, en se fondant notamment sur l'acquis dont on dispose au sein même du système des Nations Unies, ne serait-ce qu'au travers des conventions de portée mondiale sur les règles de la circulation et de la signalisation routières.

La Suisse approuve pleinement la désignation de l'OMS comme organe de coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies, selon le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1, et souhaite qu'une collaboration et une coopération étroites s'établissent entre l'OMS et la CEE-ONU qui disposent d'une solide expérience en la matière. Nul doute que le fait que ces deux institutions aient leur siège à Genève favorisera les synergies dans ce domaine.

Nous avons fait aujourd'hui un pas important dans la bonne direction mais, ne l'oublions pas, la prévention des accidents est une œuvre de longue haleine qui ne porte ses fruits qu'à long terme. Nous devons encore redoubler d'efforts pour parvenir à nos fins. La Suisse est prête à les accomplir.

M. Rastan (Malaisie) (*parle en anglais*) : La Malaisie voudrait encore une fois remercier et saluer le Gouvernement du Sultanat d'Oman, et en particulier l'Ambassadeur Al-Hinai, pour le rôle extrêmement proactif et constructif qu'il a joué pour lancer un débat sérieux sur la question de la crise mondiale dans le domaine de la sécurité routière. Nous estimons que la présente séance plénière est un suivi très important du débat qu'a tenu l'Assemblée générale en octobre dernier, débat qui a abouti à l'adoption de la résolution 58/9 et aux travaux que mènent actuellement divers gouvernements, organisations et particuliers en faveur

d'une démarche nouvelle et concertée à l'égard des accidents de la circulation et de leurs répercussions et ramifications.

Nous félicitons l'Organisation mondiale de la santé d'avoir choisi le thème de la sécurité routière pour cette Journée mondiale de la santé, appelant ainsi l'attention de la communauté internationale sur cette nouvelle menace mondiale. Nous félicitons également l'OMS et la Banque mondiale de leur excellent travail sur le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, qui a été publié au moment où se tenait la Journée mondiale de la santé, le 7 avril 2004 à Paris. Nous saluons ces deux organisations et les quelque 100 experts qui ont beaucoup travaillé à la production de ce rapport pour l'attention globale qu'ils ont accordée à tous les aspects de la question et pour les recommandations fort utiles qui y figurent. Ce rapport vient malheureusement nous rappeler que « Les traumatismes dus aux accidents de la circulation constituent un problème de santé publique mondiale majeur mais négligé dont la prévention efficace et durable passe par des efforts concertés ».

Les chiffres actuels et les estimations relatives au nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route sont stupéfiants. Le rapport indique que s'il n'y a pas un nouvel engagement en faveur de la prévention, ces chiffres pourraient augmenter d'environ 65 % au cours des 20 prochaines années. De même, le coût économique de ces accidents est extrêmement élevé et leur coût social est incalculable, en particulier s'agissant des traumatismes infligés aux victimes et à leur famille.

Il est clairement montré dans le rapport que les pays en développement, où les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route atteignent un niveau très élevé, n'ont qu'une capacité limitée de prendre les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité routière au sein de leurs frontières. Ce n'est certainement pas faute de détermination ou d'effort pour accroître la sensibilisation au sein du Gouvernement et de la société dans ces pays. Il est incontestablement urgent de renforcer la coopération internationale pour améliorer l'appui et l'assistance pour permettre aux pays en développement de mieux s'attaquer à ce problème. L'instauration de partenariats rassemblant toutes les parties concernées au sein des pays et à l'échelle mondiale devrait être encouragée.

Le Gouvernement malaisien accorde beaucoup d'attention au problème des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route. Comme il est indiqué dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, la Malaisie déploie d'importants efforts pour améliorer la sécurité routière et diminuer le nombre des décès. Pays au développement rapide, la Malaisie a connu une augmentation spectaculaire des propriétaires de véhicules, avec un taux de 8 % en moyenne par an, passant de 7,7 millions en 1996 à 12,8 millions de véhicules en 2003. Ce phénomène s'est traduit par une augmentation du nombre des accidents de la route, de 189 109 en 1996 à 298 651 accidents en 2003. Dans le même temps, le nombre des décès dus aux accidents de la route a diminué légèrement, de 6 304 en 1996 à 6 282 décès en 2003. Toutefois, le nombre de décès pour 10 000 véhicules est lui passé de 8,2 en 1996 à 4,9 décès en 2003. Comme l'indique le *Rapport mondial*, le Conseil national pour la sécurité routière de la Malaisie s'est fixé pour objectif de réduire le nombre des décès à un ratio inférieur à 3 décès pour chaque 10 000 véhicules immatriculés d'ici à 2010.

La réduction sensible du nombre des décès dus aux accidents de la circulation est attribuée à la détermination sans faille et de longue date du Gouvernement malaisien à régler le problème de la sécurité routière pour les Malaisiens. Depuis 1997 ont été mis en place une campagne nationale de sécurité routière et un programme de sensibilisation reposant sur le concept des quatre priorités : respect, amélioration technique, éducation et secours d'urgence. Nous sommes persuadés que si tous ces aspects sont mis en œuvre de manière intégrée par l'ensemble des institutions gouvernementales concernées, le secteur privé, la société civile et les citoyens, l'objectif de réduire de 30 % le nombre des décès dus aux accidents de la circulation est tout à fait réalisable.

La Road Engineering Association de Malaisie a également entrepris un examen complet des normes régissant les routes et les autoroutes du pays à la lumière des exigences nouvelles en matière de circulation. Une grande attention a été accordée aux besoins particuliers des utilisateurs les plus vulnérables du réseau routier, comme les motocyclistes, les cyclistes et les piétons, notamment les écoliers. La désignation d'une voie spécifique à l'usage exclusif des motocyclistes et l'obligation pour eux de rouler les

phares allumés même en plein jour ont permis de réduire le nombre de décès parmi les motocyclistes. La construction de passerelles et de passages piétonniers le long des routes principales et la multiplication des sens interdits dans les zones urbaines proches d'une école ainsi que le déploiement d'agents de la circulation près des écoles ont également réduit le nombre des accidents de la circulation impliquant des écoliers. Le Ministère des transports a adopté une politique « zéro nids-de-poule ». Les routes sont entretenues et refaites avec un asphalte poreux qui empêche que des flaques ne se forment à la surface et qui permet un meilleur confort de conduite pour les usagers de la route. Cette politique qui a permis de réduire le nombre des accidents de la circulation en Malaisie.

Nous avons pleinement conscience des conclusions, citées à la page 22 du *Rapport mondial*, selon lesquelles :

« À l'échelle mondiale, les accidents de la circulation sont la principale cause de décès parmi les jeunes conducteurs de voitures et de deux-roues »,

avec un taux de mortalité particulièrement élevé chez les adolescents. En faisant passer l'âge minimum requis pour conduire de 16 à 18 ans, la Malaisie a sensiblement réduit le taux des accidents de deux-roues. Pour prévenir les décès et les traumatismes parmi les enfants, la Malaisie encourage également la production, à l'échelle nationale, de casques pour enfants.

La Malaisie continue de participer activement, aux niveaux régional et international, à l'élaboration de stratégies pour le développement et la durabilité des infrastructures routières et l'application de mesures visant à réduire le nombre des accidents de la circulation et, par-là même, le nombre des décès. Dans le cadre de ces efforts, la Malaisie participe au Partenariat mondial pour la sécurité routière sous les auspices de la Banque mondiale, de l'Association routière mondiale, du Comité pour la sécurité et les transports terrestres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), du sous-groupe de travail de l'ANASE sur les transports routiers et la sécurité routière, ainsi que de la Road Engineering Association of Asia and Australasia.

Les accidents de la circulation, avec leur cortège de morts, de traumatismes et de handicaps, sont une

source de grave préoccupation pour nous. Personne n'est à l'abri de leurs conséquences. À cet égard, les gouvernements, l'ONU et ses institutions concernées, les autres organisations internationales et régionales, la société civile tout comme les particuliers ont, tous, un important rôle à jouer pour galvaniser les efforts internationaux et régionaux visant à régler et atténuer ce problème. La Malaisie est une fois de plus heureuse d'appuyer l'effort fait aujourd'hui par l'Assemblée et de coparrainer le projet de résolution dont nous sommes saisis.

M. Al-Jomae (Arabie saoudite) (*parle en arabe*) : En ce qui concerne le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1, je voudrais tout d'abord remercier le Gouvernement omanais du rôle qu'il a joué pour sensibiliser l'ensemble de la communauté mondiale aux graves implications de la circulation routière. Je voudrais également remercier l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale pour les efforts qu'elles ont déployés afin de publier le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Une lecture attentive du Rapport révèle l'ampleur de la catastrophe humaine causée par les accidents de la circulation. Toutefois, la prise de conscience croissante par les gouvernements et les organisations non gouvernementales de par le monde de la gravité de ce phénomène constitue un premier pas dans la bonne direction. Nous sommes encouragés de voir, fort heureusement, que nous apprenons à gérer ce problème.

Contrairement à d'autres fléaux plus difficiles à combattre, comme le VIH/sida et le paludisme, pour lesquels les coûts de traitement sont gigantesques, la question dont nous sommes saisis aujourd'hui ne coûterait guère plus que le prix de la prévention à tous les niveaux de la société. Comme cela a été dit lors d'un symposium, tenu à Oman en préparation de la conférence,

« la solution à ce problème réside dans la volonté politique d'assumer la responsabilité collective, de mettre fin à l'alcool au volant et de faire respecter l'usage de la ceinture de sécurité ».

L'Arabie saoudite est l'un des pays qui disposent d'un réseau routier élaboré en fonction des critères de sécurité routière et des normes de limitation de vitesse les plus modernes. Nous avons pris un certain nombre

de mesures, dont la plus importante impose le port obligatoire de la ceinture de sécurité par les conducteurs et par les passagers ainsi que l'inspection systématique et l'assurance des véhicules. Les médias audiovisuels et la presse s'efforcent également d'accroître la sensibilisation aux dangers liés à la vitesse, en particulier avant les jours fériés, et aux coûts qu'ils entraînent pour l'économie nationale. Des aires de repos ont été aménagées pour permettre aux voyageurs de faire une pause lors de leurs trajets. De même, des colloques sont organisés régulièrement pour sensibiliser les jeunes, qui constituent le groupe le plus vulnérable. Toutes ces activités ont pour objectif la mise en œuvre du plan de haut niveau de 2000 qui vise à réduire de 30 % d'ici 2015 le nombre des victimes de la route.

Nous sommes saisis à présent du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Il permet de dresser le bilan de nos activités et d'énoncer ce qu'il reste à faire. Le rapport contient également des recommandations et des politiques qui représentent, à notre avis, de bons principes directeurs pour réduire les effets des accidents de la circulation.

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

M. Milton (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) (*parle en anglais*) : La Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge se félicite de l'attention accordée à la question de la sécurité routière mondiale par l'Assemblée générale. Les accidents de la circulation tueront probablement 1 250 000 personnes cette année, et les accidents de la route sont la principale cause de décès dans le monde pour les personnes âgées de 15 à 44 ans. Cette catastrophe humanitaire peut en grande partie être évitée.

Dans le monde, il est estimé que le coût s'élève à 518 milliards de dollars et représente 2 à 3 % du produit intérieur brut (PIB) annuel pour beaucoup de pays. Dans les pays en développement et les pays en transition, le coût des morts et des blessés de la route se chiffrait au double de la valeur de toute l'aide au développement fournie à ces pays : statistiques qui donnent effectivement à réfléchir.

Le *Rapport sur les catastrophes mondiales 1998* de la Fédération inclut un chapitre intitulé « Faut-il que les accidents de la circulation tuent encore des millions de personnes? ». Le message central de ce chapitre est que chacun a un rôle à jouer pour juguler cette catastrophe. De même que nos sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge luttent contre les maladies transmissibles, elles prennent part chaque jour aux activités de prévention et à la prestation des premiers secours et autre soutien quand un accident de la circulation survient. Dans le cadre de la riposte du mouvement de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge à ce problème, 25 sociétés européennes de la Croix-Rouge se sont accordées, avec le soutien de la Commission européenne, pour lancer une campagne européenne de sécurité routière en 2004. Elle vise les enfants sous le slogan : « Tu n'as qu'une seule vie, ... Alors prends-en soin ».

Dans quasiment tous les pays, les sociétés nationales de la Croix-Rouge ou du Croissant-Rouge accordent une grande priorité à l'amélioration de la sécurité routière. Au Laos, par exemple, le taux très élevé de décès dus aux accidents de la route et leurs conséquences lourdes sur les jeunes ont conduit la société de la Croix-Rouge à lancer un programme spécial de formation à l'intention des jeunes pour qu'ils puissent sensibiliser d'autres jeunes à la sécurité routière, aux règles de la circulation, aux premiers soins et aux conseils généraux.

De même, la société jordanienne du Croissant-Rouge a été galvanisée par le coût humain et économique des accidents de la route. Les mesures jordaniennes prévoient ce que la société décrit comme une vaste campagne de mobilisation qui vise à améliorer les connaissances et à modifier les comportements. Ce programme est l'une des priorités principales fixées par la société pour 2004, et la campagne sera lancée le 4 mai pour faire coïncider un message particulier de soutien de S. M. le Roi avec la Journée mondiale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

Un autre programme qui mérite d'être cité est l'exercice de secours simulé en Ouganda lors de la Journée mondiale des Premiers secours 2003. À cette occasion, la société de la Croix-Rouge, en collaboration avec la police, les sapeurs-pompiers et les hôpitaux des villes principales et avec le soutien de la société pétrolière Shell, a mis en œuvre un programme pour tester et améliorer les techniques de

préparation en cas de catastrophe et attester de la disponibilité du soutien médical nécessaire en cas d'urgence majeure.

La Fédération internationale signale ces exemples pour montrer que, dans de nombreux pays, le dialogue avec le gouvernement à tous les niveaux est bon et efficace.

Pour être couronnés de succès, les partenariats au niveau local nécessitent un soutien multilatéral. Mais les partenariats au niveau mondial sont également requis. Nous sommes particulièrement heureux du partenariat qui s'est instauré entre la Fédération internationale et ses membres, les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge dans le monde, conjointement avec la Suède, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et, surtout, la Banque mondiale, l'Organisation mondiale de la santé et les partenaires privés. Il en a résulté le Partenariat mondial pour la sécurité routière, qui est basé au secrétariat de la Fédération internationale à Genève. Il s'agit d'un partenariat mondial dynamique au service de l'amélioration de la sécurité routière dans les pays en développement et en transition. Il établit des partenariats locaux entre les entreprises, la société civile et les gouvernements pour encourager le partage des informations et des expériences afin de promouvoir les politiques et les mesures et d'arrêter des projets destinés à réduire efficacement et durablement le nombre de tués et de blessés de la circulation. La diffusion des connaissances et des compétences accumulées confère également à ce programme un intérêt pour les gouvernements et les organisations de la société civile dans le monde. Les morts et les blessés de la route représentent un problème de santé sociale et publique, auquel toutes les catégories sociales doivent s'attaquer. Gouvernements, entreprises ou société civile : nous devons travailler ensemble.

Nous appuyons fermement les recommandations figurant dans le *Rapport mondial* publié la semaine dernière par l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale. Nous appuyons fermement également l'appel lancé pour désigner un organe de coordination susceptible de faciliter et de coordonner ces activités au sein de l'ONU et avec les institutions multilatérales. La Fédération internationale et le Partenariat mondial se tiennent prêts à travailler avec cet organe de coordination. Nous félicitons également l'Organisation mondiale de la santé de sa décision de faire de la sécurité routière le thème de la Journée

mondiale de la santé cette année. A notre sens, ce n'est que ce type de plaidoyer de premier plan qui nous permettra de faire passer notre message efficacement.

Nous continuerons à accorder une très grande priorité à ces questions. Nous attendons avec intérêt de travailler avec toutes les parties concernées pour trouver les moyens efficaces d'enrayer les terribles pertes en vies humaines et en ressources que la crise mondiale de la sécurité routière a entraînées.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Conformément à la résolution 58/9 du 5 novembre 2003, je donne maintenant la parole à la Directrice exécutive du Fonds des Nations Unies pour l'enfance.

Mme Bellamy (Fonds des Nations Unies pour l'enfance) (*parle en anglais*) : Le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF) se félicite de la décision de l'Assemblée générale de tenir cette séance importante en marge de la Journée mondiale de la santé. Elle illustre de façon frappante les conclusions selon lesquelles le taux croissant d'accidents de la circulation entraîne en fait une crise de la santé publique d'une portée considérable – qui pourrait compromettre le programme concernant les droits de l'enfant, énoncé dans les Objectifs du Millénaire pour le développement ainsi que dans le Plan d'action approuvé il y a deux ans à la session extraordinaire historique de l'Assemblée générale consacrée aux enfants (résolution S-27/2, annexe).

L'étude de l'Organisation mondiale de la santé et de la Banque mondiale, qui a été rendue publique la semaine dernière, montre que les accidents de la circulation sont sur le point de représenter d'ici 2020 la troisième principale cause mondiale de décès et d'incapacités. Toutefois, il y a une lueur d'espoir dans ce tableau plutôt sombre : il est possible d'éviter les traumatismes dus aux accidents de la circulation et de prendre des mesures pour y parer.

La solution procède d'un ensemble d'activités auxquelles peut participer tout le système des Nations Unies. Elles comprennent des mesures telles que des améliorations devant être apportées à l'infrastructure routière, la mise au point de véhicules plus sûrs, l'application stricte de la loi, les services de santé et hospitaliers accrus, la planification environnementale urbaine et les programmes visant à la sensibilisation et à la mobilisation du public. Les experts parlent de trois grands domaines d'intervention : éducation, génie civil et application. L'UNICEF intervient en amont, dans

l'éducation. Pour l'UNICEF, la promotion de la sécurité routière et la prévention des traumatismes chez les enfants rejoignent tout naturellement ses programmes de pays relatifs à la coopération dans tous les domaines, de l'épanouissement de l'enfant au soutien aux adolescents.

Au Viet Nam, par exemple, un volet consacré à la prévention des traumatismes chez les enfants a été intégré dans le programme en place dans le pays et dont les activités consistent, entre autres, à mettre au point un programme scolaire consacré à la sécurité des enfants et à lancer une campagne médiatique pour faire prendre conscience de l'importance que revêt la sécurité routière. Des informations pratiques à ce sujet sont déjà disponibles dans la brochure largement utilisée de l'UNICEF « Savoir pour sauver ».

Je profite à mon tour de l'occasion pour rendre hommage au Sultanat d'Oman et à son Représentant permanent auprès de l'Organisation des Nations Unies, qui ont permis de sensibiliser l'opinion à cette question. Ils se distinguent par leur dévouement et leurs efforts opiniâtres exceptionnels.

De plus, le premier Ambassadeur de l'UNICEF auprès d'Oman, le pilote de rallye Hamed Al Wahaibi, sensibilise les étudiants à la sécurité routière d'un point de vue professionnel. Par ailleurs, à l'occasion de la Journée mondiale de la santé, notre bureau à Oman a conduit, en partenariat avec les Ministères de l'éducation et de la santé et la Police royale omanaise, un sondage auprès de 20 000 étudiants environ pour connaître leurs vues, leurs idées et leurs suggestions sur la manière de faire face aux causes premières des traumatismes et des morts sur les routes. Ce sondage a principalement été réalisé dans les régions où les accidents sont les plus nombreux.

On ne parviendra à prévenir les accidents de la circulation, mortels et traumatiques, qu'en présence d'une volonté politique énergique aux niveaux national et international ainsi qu'avec la formation de partenariats visant à encourager les initiatives de la part du secteur privé, des organisations non gouvernementales et de la société civile à tous les niveaux. Cela dit, nous reconnaissons également la riche expérience acquise pendant plus de 50 ans par le Groupe de travail sur la sécurité de la circulation routière de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, et qu'incarnent notamment ses conventions internationales.

De nombreux pays se joignent à ces efforts. La semaine prochaine, à Bangkok, l'UNICEF et l'Alliance for Safe Children organiseront une conférence régionale sur les traumatismes des enfants, qui, nous l'espérons, attirera l'attention sur la nécessité de prendre des mesures de prévention vigoureuses afin que la région atteigne les Objectifs du Millénaire pour le développement.

L'UNICEF accueille favorablement le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/58/L.60/Rev.1), qui, entre autres, prône la mise en place, à l'intérieur du système des Nations Unies, d'un pôle chargé de coordonner les activités et d'échanger des informations sur les meilleures pratiques. Par ailleurs, nous demandons instamment la reconnaissance explicite du fardeau inégal que les traumatismes consécutifs à un accident de la circulation font peser sur les enfants, qui ont encore toute la vie devant eux.

À l'UNICEF, nous sommes prêts à prêter notre appui aux Gouvernements nationaux et à travailler à leurs côtés pour concrétiser les différents engagements pris et pour ancrer l'idée qu'en s'investissant pleinement en faveur de l'enfant aujourd'hui, nous pérennisons, au fil des générations, le droit de tous les enfants de grandir dans la dignité, en bonne santé et dans la paix.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Les membres se souviendront que, dans sa résolution 58/9 du 5 novembre 2003, l'Assemblée générale a invité le Président de la Banque mondiale à prendre la parole devant l'Assemblée. S'il n'y a pas d'objection, et sans créer de précédent, puis-je considérer que l'Assemblée souhaite entendre la déclaration du Vice-Président de la Banque mondiale?

Il en est ainsi décidé.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Je donne à présent la parole au Vice-Président de la Banque mondiale.

M. Sarbib (Banque mondiale) (*parle en anglais*) : Je remercie l'Assemblée générale de m'avoir permis de prendre la parole, et je suis honoré de pouvoir entretenir l'Assemblée de la crise mondiale de la sécurité routière. J'adresse des remerciements tout particuliers au Sultanat d'Oman pour son rôle mobilisateur à l'égard de cette question.

Comme chacun sait, l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale ont publié la semaine dernière le rapport conjoint dont l'Assemblée est saisie aujourd'hui. Ce document expose nos vues sur la question. Plusieurs ont déjà été mentionnées. Cela dit, je voudrais citer une nouvelle fois quelques chiffres inacceptables. Chaque jour, 3 000 personnes meurent et 75 000 sont blessées du fait de l'insécurité routière; 80 % de ces morts surviennent dans les pays en développement, qui ne possèdent que 20 % des véhicules de la planète. Et, comme beaucoup l'ont dit avant moi, cela leur coûte entre 1 % et 2 % de leur produit intérieur brut, soit parfois le double de l'aide publique au développement qu'ils reçoivent.

La sécurité routière constitue également une question de justice sociale, les accidents de la circulation touchant de façon disproportionnée les personnes à revenus modestes, qui bénéficient d'un accès limité aux soins d'urgence après un accident tout en subissant des frais et une perte de revenu susceptibles de faire aisément basculer leur famille dans la pauvreté. Selon les projections, le nombre des tués sur les routes dans le monde augmentera de plus de 65 % au cours des 15 prochaines années. Mais ce chiffre global masque des écarts de plus en plus grands. Il est probable que le nombre des morts sur les routes augmentera de plus de 80 % dans les pays à revenu faible et intermédiaire et diminuera de plus de 30 % dans les pays à revenu élevé.

À l'évidence, cette situation exige que l'on passe à l'action. Une intervention prompte, concertée et résolue peut changer la donne et inverser ces tendances inacceptables. Le prix de l'inaction est bien trop élevé pour être ignoré, tandis que les avantages avérés des mesures de sécurité dans la durée justifient que les pouvoirs publics, les entreprises et la société civile réagissent sur un front uni. Les Gouvernements doivent intervenir à l'échelon national – nous avons entendu plusieurs choses sur ce type d'intervention –, et les organismes de développement à l'échelon international.

L'ONU offre un cadre hors pair pour l'examen de ces questions, et notre débat, aujourd'hui et demain, permettra de définir les grandes directions à suivre pour l'avenir. Nous devons agir sous le signe de l'urgence en nous concentrant sur les résultats recherchés, particulièrement dans les pays à revenu faible et intermédiaire, où les besoins sont les plus grands.

En tout cas, nous pouvons intervenir en sachant que nous disposons d'outils de prévention ayant fait leurs preuves et que la responsabilité des morts et des blessés sur le réseau de transport routier ne doit plus être attribuée aux seuls usagers de la route. Traditionnellement, l'idée de la victime coupable a été activement défendue dans le renforcement de la sécurité routière. Mais aujourd'hui, nous acceptons plus facilement l'erreur humaine et l'existence de limites critiques à la survie humaine et à la guérison après un traumatisme. Notre projet consiste désormais à édifier et à gérer un système de transport routier plus clément, dans lequel l'erreur humaine ne provoquerait pas nécessairement la mort, des séquelles à long terme ou l'incapacité.

Le renforcement des capacités sous-tendra notre action future en faveur de la sécurité routière, dont le succès dépendra de l'efficacité des mesures prises dans trois objectifs : pour renforcer les capacités des pays à élaborer et à appliquer des stratégies dans la durée et pour en mesurer les résultats; pour renforcer la capacité du Groupe de la Banque mondiale à mettre en adéquation et à coordonner les stratégies et les opérations sectorielles avec les résultats des pays; et pour renforcer la capacité du Groupe de la Banque mondiale et de ses partenaires de développement à collaborer plus efficacement et à harmoniser leurs efforts aux fins d'une meilleure sécurité routière.

Notre dialogue se poursuivra au-delà des deux prochains jours; à l'évidence, nous mettrons du temps à parvenir à un consensus sur le meilleur moyen d'avancer. Mais si nous voulons cibler nos travaux, nous devons constamment garder à l'esprit les avantages que pourront en tirer les pays si nous parvenons à renforcer et à accélérer les mesures visant à améliorer la sécurité.

Nous avons modélisé le rapport entre le nombre des personnes tuées sur les routes et la croissance économique dans les régions d'activité de la Banque mondiale. De plus, nous avons estimé le nombre des vies qui pourraient être sauvées et celui des traumatismes qui pourraient être évités dans les 15 prochaines années grâce à des investissements accrus dans la sécurité. Ainsi, selon nos estimations, plus de 2,5 millions de vies pourraient être sauvées si l'on parvenait à réduire de 30 % supplémentaires à l'horizon 2020 le nombre de morts par véhicule prévu d'après les projections. C'est un but qui paraît raisonnable et atteignable. D'après les rapports estimés

entre décès, traumatismes pris en charge à l'hôpital et blessures considérées comme mineures qui figurent dans le *Rapport mondial*, cela permettrait de réduire de 37,5 millions le nombre des hospitalisations et d'environ 175 millions celui des traumatismes considérés comme mineurs.

Certes, il ne s'agit là que d'estimations de travail et il se peut qu'elles soient inférieures à la réalité. Il se peut que l'on puisse parvenir à de plus fortes réductions du nombre de victimes par véhicule ou même que l'on puisse atteindre ces objectifs plus rapidement. Certains indices tendent à prouver que les chiffres de la mortalité par accident dans les pays en développement pourraient bien être sensiblement plus élevés que ceux recensés et adaptés aux fins de notre analyse, ce qui rehausserait d'autant le chiffre de nos estimations quant aux vies épargnées ou aux traumatismes empêchés. Nous pourrions peut-être tabler sur l'économie de 3 à 4 millions de vies, de 45 à 60 millions d'hospitalisations et de 210 à 280 millions de traumatismes mineurs au cours des 15 prochaines années. Nous travaillerons encore sur ces estimations pour quantifier les résultats auxquels on pourrait prétendre. Lorsque l'on se rappelle que chaque unité de ces estimations représente une autre vie humaine, cela fait une grande différence.

Le message essentiel à faire passer, aujourd'hui, c'est que chaque vie humaine est précieuse et que chacune d'entre elles mérite protection sur nos routes. Même en nous en tenant à des objectifs raisonnables en matière d'amélioration de la sécurité, on peut envisager d'épargner de nombreuses vies et d'empêcher encore

davantage de traumatismes invalidants, d'alléger encore la douleur et la souffrance humaines et, peut-être, de lutter contre une des sources de déséquilibre entre pays riches et pays pauvres.

Ces potentiels sont réalisables. Les acquis obtenus en matière de qualité de vie de la population doivent nous inciter tous à redoubler encore d'efforts à l'échelle mondiale. À la Banque mondiale, nous sommes prêts à apporter notre pierre à ces efforts.

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

L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1, « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

J'informe les membres que, depuis la publication du projet de résolution, les pays suivants s'en sont également portés coauteurs : Allemagne, Costa Rica, Fédération de Russie, Fidji, France, Liechtenstein, Nauru, Népal, Portugal, Qatar, Sénégal et Turquie.

Puis-je considérer que l'Assemblée décide d'adopter le projet de résolution A/58/L.60/Rev.1 ?

Le projet de résolution est adopté (résolution 58/289).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale en a ainsi terminé avec l'examen du point 160 de l'ordre du jour ?

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 13 h 15.