
**Réunion des Hautes Parties contractantes
à la Convention sur l'interdiction ou
la limitation de l'emploi de certaines armes
classiques qui peuvent être considérées comme
produisant des effets traumatiques excessifs
ou comme frappant sans discrimination**

4 juin 2012
Français
Original: anglais

Session de 2012

Genève, 15 et 16 novembre 2012
Point 8 de l'ordre du jour provisoire
Mines autres que les mines antipersonnel

**Les conséquences humanitaires des mines autres
que les mines antipersonnel**

**Document présenté par le Comité international
de la Croix-Rouge (CICR)**

1. Il y a des années que l'on s'inquiète du problème posé par les mines antivéhicule. Déjà, au cours des années 1970, les réunions d'experts, qui ont donné lieu à l'adoption de la Convention sur certaines armes classiques, estimaient que, parallèlement aux mines antipersonnel et aux pièges, les mines antivéhicule, qui étaient susceptibles de frapper sans discrimination et d'avoir de graves effets, appelaient une attention particulière. Plus tard, vers le milieu des années 1990, des propositions visant à établir des prescriptions en matière de détectabilité et d'autodestruction des mines antipersonnel ont été examinées dans le cadre des travaux sur le Protocole II modifié. Plus récemment, comme on le sait bien, les États parties à la Convention sur certaines armes classiques ont engagé un travail spécifique sur la question des mines antivéhicule, qui a duré de 2002 à 2006. Malheureusement, ces efforts n'ont pas permis de renforcer les règles du droit international humanitaire applicables aux mines antivéhicule ni de soulager les communautés touchées par ces armes. Aujourd'hui, en dépit de tout le travail qui a été mené sur cette question, les mines antivéhicule continuent à faire de nombreuses victimes parmi les civils et à influencer leur vie quotidienne dans de nombreuses régions du monde.

2. La conséquence la plus fréquente et la plus grave de la présence de mines antivéhicule se traduit par le fait que les populations vulnérables sont depuis longtemps privées d'accès à la nourriture, aux médicaments, aux vaccins et à d'autres formes d'aide humanitaire. Une seule mine antivéhicule ou la crainte de la présence de telles mines suffit pour fermer des voies de transport et entraver l'acheminement des secours indispensables ainsi que la circulation des personnes. Les civils peuvent également, du seul fait de cette présence, se retrouver privés de l'accès à des soins médicaux dont ils ont pourtant le plus grand besoin, et l'activité économique peut également être paralysée. Cette situation a pour conséquences la faim, la maladie et la pauvreté, auxquelles s'ajoutent les conséquences des conflits armés qui se prolongent longtemps après la fin des hostilités. Ces effets sont peut-être moins directs et moins visibles que les victimes directes, mais ils n'en sont pas moins tragiques et perturbent la vie des individus et des communautés.

3. La situation actuelle de huit villages proches les uns des autres, situés dans le nord de la Casamance, au Sénégal, illustre bien cette réalité. Le CICR connaît bien ces villages pour avoir mené des opérations dans le pays et entrepris des efforts dans le but d'y apporter une aide humanitaire. La population totale de ces huit villages est estimée aux environs de 3 500 personnes. La présence de mines est soupçonnée sur les routes qui desservent les villages, une situation qui a des conséquences importantes pour leurs habitants. Voici certains des effets dont le CICR sait qu'ils résultent de la présence de mines dans la région:

a) La présence de mines a un impact important sur la fourniture de soins médicaux. Les ambulances ne peuvent se rendre dans ces villages et sont donc dans l'impossibilité d'évacuer les personnes qui ont besoin de soins d'urgence, c'est-à-dire les blessés, les malades et les personnes blessées par l'explosion accidentelle de mines. De ce fait, les personnes qui ont besoin de se faire soigner doivent se rendre à pied ou être transportées en voiture vers les structures appropriées, au lieu de pouvoir bénéficier de véhicules plus lourds. Il existe des structures médicales à l'intérieur des zones touchées, mais tout le personnel qualifié a fui au moment des combats et n'est pas revenu en raison des dangers persistants. Cette situation a pour effet non seulement de retarder les soins pour ceux qui en ont besoin, mais aussi d'empêcher la fourniture de services de prévention tels que la vaccination des enfants.

b) La présence de mines a un impact sur l'éducation. Pratiquement tous les enseignants ont fui pendant les combats et ne sont pas revenus dans ces villages en raison des risques persistants. Les enfants sont contraints d'aller à l'école dans d'autres villages. Beaucoup d'entre eux sont hébergés dans des familles d'accueil et accueillis par des associations à proximité des écoles, mais les enfants doivent toutefois emprunter des routes minées pour rentrer chez eux.

c) La présence de mines a un impact sur les économies locales. Les routes minées bloquent l'accès aux marchés locaux et aux marchés voisins, une situation particulièrement préjudiciable à la vente de graines d'arachide produite par les paysans locaux.

d) La présence de mines a un impact sur la reconstruction de logements. Beaucoup de maisons ont été brûlées lors des combats dans la région, et les personnes déplacées commencent à rentrer chez elles. Pourtant, les difficultés d'accès des véhicules de transport à la région empêchent la livraison de matériaux destinés à la reconstruction des logements.

4. Ces conséquences s'ajoutent aux dangers directs auxquels les hommes, les femmes et les enfants de ces villages font face quotidiennement lorsqu'ils empruntent à pied, à vélo ou en véhicules légers les routes et les chemins minés qui desservent les communautés touchées.

5. Les projets spécifiques menés par le CICR dans la région ont également été touchés. Le CICR s'est vu contraint de retarder la mise en place d'un certain nombre de projets, voire d'y renoncer, en raison des difficultés d'accès. Les projets concernés comprenaient notamment la reconstruction de deux dispensaires, le forage de puits et l'installation de latrines. Chacun de ces projets aurait eu des retombées positives importantes sur la santé et le bien-être des habitants de ces communautés.

6. Les messages et les sujets de préoccupation ne sont pas nouveaux. Dans un rapport soumis aux États parties (CCW/GE/II/WP.9, du 12 juillet 2002), le CICR a mis en évidence de façon beaucoup plus détaillée l'impact des mines antivéhicule sur ses activités. Ainsi, entre 1990 et 2002, 79 employés du CICR ou des sociétés nationales de la Croix-Rouge ou du Croissant-Rouge ont été tués ou blessés. En outre, un employé du CICR a été tué et trois autres ont été blessés par l'explosion accidentelle d'une mine antivéhicule dans le sud de la Casamance en 2006. Dans son rapport de 2002, le CICR a expliqué dans le détail comment

il avait été amené à annuler ou à interrompre des projets en Angola, en Bosnie-Herzégovine, au Burundi, en Géorgie, en République démocratique du Congo, en Fédération de Russie, en Somalie, au Mozambique et au Soudan.

7. La communauté internationale recherche des moyens de résoudre les problèmes posés depuis des années par les mines antivéhicule. Malgré des avancées significatives, telles que l'adoption, en 1996, du Protocole II modifié et de la Convention de 1997 sur l'interdiction des mines antipersonnel, le problème humanitaire posé par les mines antivéhicule n'a pas été résolu. Ces armes restent une menace sérieuse pour les populations civiles et pour les organisations humanitaires qui travaillent dans les régions touchées par les conflits. Le CICR pense que le temps est maintenant venu de mettre au point des mesures crédibles et efficaces visant à résoudre les problèmes posés par les mines antivéhicule. Plus cela prendra de temps, plus longues seront les souffrances.
