



Assemblée générale

Soixante-sixième session

106^e séance plénière
Jeudi 16 avril 2012, à 15 heures
New York

Documents officiels

Président : M. Al-Nasser

(Qatar)

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

La séance est ouverte à 15 h 15.

Point 138 de l'ordre du jour (suite)

Barème des quotes-parts pour la répartition des dépenses de l'Organisation des Nations Unies (A/66/668/Add.10)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Conformément à la pratique établie, j'appelle l'attention de l'Assemblée générale sur le document (A/66/668/Add.10), dans lequel le Secrétaire général informe le Président de l'Assemblée générale que, depuis la publication du document portant la cote A/66/668/Add.9, la Dominique a effectué les versements nécessaires pour ramener ses arriérés en deçà du montant calculé selon l'Article 19 de la Charte des Nations Unies. Puis-je considérer que l'Assemblée générale prend dûment note des informations figurant dans ce document?

Il en est ainsi décidé.

Point 12 de l'ordre du jour (suite)

Crise de la sécurité routière mondiale

Note du Secrétaire général (A/66/389)

Projet de résolution (A/66/L.43)

Le Président par intérim (*parle en russe*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Fédération de Russie qui va présenter le projet de résolution A/66/L.43.

M. Kiryanov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La sécurité routière reste l'un des problèmes les plus pressants pour les grandes villes, mais il n'est pas moins important dans les petites villes et les agglomérations urbaines. La reconnaissance par la communauté internationale de la gravité des questions de sécurité routière a grandement favorisé la prise de mesures énergiques par les gouvernements nationaux – avec l'aide de l'ONU, d'autres organisations internationales, de la Banque mondiale et des banques régionales de développement – aux niveaux national, régional et international. La première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue à Moscou il y a trois ans, a également permis d'accélérer considérablement les efforts internationaux dans ce domaine. La Déclaration de Moscou adoptée à l'issue de la Conférence appelait les États Membres à déclarer 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière. Cela a été suivi par l'adoption de la résolution 64/255, le 2 mars 2010, qui faisait fond sur cette initiative et marquait le lancement d'une campagne à grande échelle visant à stabiliser et à réduire les taux mondiaux de décès dus à des accidents de la route.

Nous réitérons notre volonté de mener des efforts internationaux conjoints pour lutter contre les blessures et les décès provoqués par les accidents de la route. Nous sommes disposés à continuer de prendre des mesures concrètes afin d'améliorer la sécurité routière.

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et l'interprétation des autres déclarations. Le texte définitif sera publié dans les *Documents officiels du Conseil de sécurité*. 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 U-506.

12-XXXXX (F)



Merci de recycler

Actuellement, nous travaillons d'arrache-pied pour mettre en oeuvre un nouveau programme fédéral ciblé pour améliorer la sécurité routière à l'horizon 2020. Ce programme stratégique par nature prévoit la modernisation des instruments juridiques et organisationnels dans ce domaine. Les mesures visées dans ce programme sont destinées à prévenir les comportements dangereux chez les usagers de la route, à garantir la sécurité routière pour les enfants, à définir des normes acceptables pour l'évaluation technique des véhicules et à mettre au point des systèmes de gestion de la circulation pour les véhicules et les piétons, ainsi qu'à prévoir une aide pour les accidentés de la route.

Le quatrième congrès international, organisé par le Conseil de la Fédération de l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie, se tiendra à Saint-Pétersbourg cet automne sur le thème « Des routes plus sûres pour une vie plus sûre ». Nous invitons les délégations de tous les pays à y participer.

Nous attachons une grande importance à la coopération internationale, qui joue un rôle essentiel pour ce qui est des meilleures pratiques en matière de sécurité routière et de la réduction des traumatismes dûs aux accidents de la circulation. Dans ce contexte, je voudrais présenter le projet de résolution A/66/L.43, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ». Le texte de ce projet de résolution a été négocié ici, à New York, et jouit d'un consensus total. Nous souhaitons remercier nos partenaires pour les amendements et propositions de fond qu'ils ont formulés et remercier les secrétariats de l'Organisation mondiale de la Santé, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et d'autres organisations internationales pour l'aide qu'ils ont fournie. Nous signalons que 80 pays se sont portés coauteurs du projet de résolution.

Je tiens à présenter brièvement les grandes dispositions de ce projet de résolution. Aux termes de ce document, l'Assemblée se félicite des activités menées au titre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, qui est mis en oeuvre par l'Organisation mondiale de la Santé, les commissions régionales des Nations Unies et le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dont la Fédération de Russie est un membre actif. Elle apprécie vivement les efforts entrepris par les États qui ont élaboré des plans nationaux afin d'appliquer le Plan mondial. Elle demande en outre aux commissions régionales de continuer de prendre des mesures pour sensibiliser davantage le public aux problèmes de sécurité routière. Je voudrais insister sur le fait que le projet de résolution appelle les États Membres à prendre des mesures dans les principaux volets du Plan

mondial, à savoir gestion de la sécurité routière, sécurité des routes et mobilité, sécurité des véhicules, comportement des usagers et soins après les accidents.

Les décès et traumatismes dûs aux accidents de la circulation constituent un grave problème de santé mondiale. Les mesures ciblées pour réduire les traumatismes imputables aux accidents de la circulation prises par l'ONU depuis 2003 ont donné de bons résultats. Au cours des dernières années, on constate que dans de nombreux pays, y compris des pays à revenu faible et intermédiaire, le nombre des accidents de la route tend à baisser. Les efforts que nous déployons tous ensemble pour lutter contre les accidents de la route aux niveaux national et mondial permettront non seulement de sauver des milliers de vies, mais également de promouvoir les progrès socioéconomiques à travers le monde, notamment dans le contexte de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement d'ici à 2015.

Je demande à toutes les délégations d'appuyer le projet de résolution et invite tous les États Membres à s'en porter coauteurs.

M^{me} Al-Mughairy (Oman) (*parle en anglais*) :
Je tiens tout d'abord à remercier, au nom de mon pays, le Sultanat d'Oman, le Secrétaire général pour son rapport détaillé publié sous la cote A/66/389, dans lequel il rend compte des activités entreprises et des résultats obtenus par les milieux de la sécurité routière en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière et décrit certaines des activités en cours.

Le rapport décrit les efforts menés pour endiguer le flot des accidents de la circulation routière, notamment l'organisation, sous les auspices de la Fédération de Russie, de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, en novembre 2009, et le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière, en mai 2011. Le rapport du Secrétaire général contient également des recommandations utiles pour les États Membres sur la façon de réduire les traumatismes et les décès liés aux accidents de la route, y compris grâce à l'adhésion aux instruments juridiques internationaux de l'ONU relatifs à la sécurité routière et à leur application, et au développement des capacités nationales et locales pour suivre et évaluer les projets d'amélioration de la sécurité routière afin de promouvoir cette cause.

A sa cinquante-septième session, l'Assemblée générale a pour la première fois décidé d'inclure la question de la sécurité routière à son ordre du jour. Au cours de cette session, à la séance plénière du 22 mai 2003, mon pays présenta la 57/309, intitulée « Crise mondiale de la sécurité routière », et je suis fier de rappeler ici, en toute

modestie, le rôle de chef de file joué par mon gouvernement, par l'entremise de mon prédécesseur qui présidait alors la Troisième Commission, pour faire en sorte qu'un point sur la sécurité routière soit inclus à l'ordre du jour de l'Assemblée. Nous sommes également fiers de notre rôle précurseur dans le lancement par l'Assemblée générale de la première campagne internationale pour la sécurité routière afin de rendre les routes plus sûres pour les générations à venir.

La présentation par le Sultanat d'Oman de cette résolution, adoptée par consensus, fut une première étape, en ce qu'elle priait le Secrétaire général de présenter un rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière pour que l'Assemblée générale l'examine à sa cinquante-huitième session. Un long chemin a été parcouru depuis lors et l'Assemblée générale a tenu de nombreuses séances plénières sur la question. L'Organisation mondiale de la Santé, la Banque mondiale et les commissions économiques régionales ont fait montre d'un authentique leadership pour éveiller les consciences à cette question très importante. Des réunions au niveau ministériel ont été organisées pour s'attaquer aux problèmes des traumatismes dûs aux accidents de la route, construire des routes plus sûres et fournir, aux niveaux international, régional et national, un appui technique en matière de sécurité routière. Depuis, l'Assemblée générale a aussi adopté plusieurs résolutions portant sur la crise mondiale de la sécurité routière et sur l'amélioration de la sécurité routière, suite à la détermination de la communauté internationale de réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route. Récemment, les échanges entre les États dans le domaine de la sécurité routière sont devenus une priorité de la coopération internationale aux niveaux bilatéral et multilatéral et la sécurité routière est désormais un élément important des programmes de l'ONU et d'autres organisations internationales.

D'après les données fournies par l'ONU, près de 1,2 million de personnes meurent chaque année et des millions d'autres sont blessées ou handicapées à la suite d'accidents de la route. Cela entraîne des coûts économiques et sociaux élevés pour ces personnes et leurs familles, de l'ordre de 518 milliards de dollars par an. Etant donné que les pays en développement assument 100 milliards de dollars de ce montant total, il convient de sensibiliser d'urgence le public aux coûts sociaux et économiques des blessures résultant des accidents de la route. Il est possible de réduire ces traumatismes en favorisant l'échange d'informations et de données d'expériences sur les meilleures pratiques en matière de sécurité routière et en formulant des recommandations en matière de prévention, en particulier dans les pays en développement. À cet égard, nous appelons à l'intensification des efforts des pays en développement

en vue du renforcement de leurs capacités en matière de sécurité routière et à l'accroissement de l'assistance financière et technique internationale. Dans ce contexte, nous tenons à féliciter les organismes des Nations Unies et les autres organisations concernées pour leurs efforts visant à promouvoir la sécurité routière.

Je voudrais évoquer les mesures prises par le Gouvernement omanais au niveau national, et notamment les efforts de sensibilisation déployés par la Police royale omanaise qui distribue chaque année, dans tous les gouvernorats du Sultanat, près d'un million de bulletins d'information et réalise des films, dont certains ont remporté des prix internationaux, pour prévenir les accidents de la route. Je tiens à mentionner que le 11 mai, mon pays a lancé une stratégie nationale de sécurité routière conforme au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. En 2009, pour satisfaire aux exigences internationales et à ses propres aspirations, Oman a également mis sur pied un comité directeur chargé de gérer les programmes de recherche sur les accidents de la route. Nous avons également créé une école pour les enfants afin d'apprendre à la jeune génération les règles de la circulation routière. En coordination avec le Ministère de l'éducation, chaque année, plus de 6 000 élèves visitent cette école. Depuis 2010 et l'organisation d'un colloque sur cette question, le 18 octobre est la journée annuelle de la sécurité routière à Oman.

La police omanaise poursuit ses efforts pour promouvoir la sécurité routière. Elle a récemment lancé un programme dans le cadre duquel trois bus, équipés de technologies modernes, notamment des ordinateurs et des écrans de visualisation, circuleront à travers le pays pour présenter des programmes de sensibilisation et des exposés sur la sécurité routière. Ces bus se rendront dans tous les gouvernorats du Sultanat d'Oman afin de sensibiliser toutes les couches de la société. Pour améliorer la sécurité routière, la Direction générale de la circulation routière de la Police royale omanaise a créé un institut de la sécurité routière et a renforcé le rôle de la police dans la formation des agents de la circulation, des conducteurs de bus et des piétons. La Direction générale s'emploie également à améliorer les normes de sécurité routière en modernisant les stations d'inspection technique des véhicules, en les équipant de technologies de pointe et en installant des radars fixes et mobiles très performants pour contrôler la vitesse. Depuis l'installation de ces radars, il y a eu une diminution importante du nombre des excès de vitesse.

Le rôle de l'unité ambulancière de la Police royale omanaise a également été renforcé. La Police, avec d'autres

services gouvernementaux chargés de la planification et de la construction des routes, participent à la modernisation des autoroutes omanaises – un réseau de 56361 km - pour qu'elles soient conformes aux normes et aux exigences internationales et locales en matière de sécurité. La Direction générale de la circulation routière a créé un site Web pour fournir des services dans tous les domaines de la sécurité routière et répondre aux questions du public, ainsi que pour surveiller au quotidien les accidents de la route.

Pour terminer, je voudrais réaffirmer que la Déclaration de Moscou, adoptée en 2009 à l'issue de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui s'est tenue à Moscou, et la proclamation de la décennie 2011-2020 comme Décennie d'action en faveur de la sécurité routière témoignent clairement de la volonté de la communauté internationale de faire en sorte que la sécurité routière reste une priorité des préoccupations politiques de l'ONU. Nous ne pouvons pas nous autoriser un quelconque relâchement, parce que chaque année, la vie de centaines de milliers de personnes est en jeu. Nous nous félicitons de ce que le projet de résolution dont nous sommes saisis souligne les risques importants liés à une conduite imprudente, que ce soit la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de drogue, la vitesse excessive ou l'envoi de message texte ou l'utilisation du téléphone cellulaire au volant. Nous remercions la Fédération de Russie d'avoir présenté le projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale », aux termes duquel l'Assemblée encourage les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et à les appliquer; à envisager de signer et de ratifier la Convention relative aux droits des personnes handicapées; à désigner des coordonnateurs nationaux chargés de la Décennie d'action pour la sécurité routière; à améliorer les lois-cadres et les règlements nationaux en matière de sécurité routière et à s'attaquer aux problèmes de sécurité routière au moyen de la coopération internationale.

Je suis heureux de recommander l'adoption du projet de résolution par l'Assemblée générale, afin que nous puissions renforcer les efforts internationaux et œuvrer de concert à la réalisation de notre objectif commun consistant à sauver des vies et à promouvoir les échanges internationaux en matière de sécurité routière.

M. Jónasson (Islande) (*parle en anglais*) : Le 2 mars 2010, l'Assemblée générale a adopté la résolution 64/255, qui a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde. Le projet de

résolution dont nous sommes saisis aujourd'hui (A/66/L.43) complète cette résolution avec un certain nombre de mesures importantes visant à améliorer et à renforcer la collecte de données en matière de sécurité routière, à appliquer de nouveaux programmes d'évaluation des voitures et à améliorer les systèmes de gestion de la sécurité routière.

La sécurité routière est un problème qui touche tous les États. Avec un coût d'environ 500 milliards de dollars et 1,3 million de décès par an - chiffre qui devrait atteindre près de 2 millions d'ici à 2020 -, il est clair qu'il faut agir.

En relation avec la Décennie d'action pour la sécurité routière, l'Islande est en train d'élaborer un plan national qui viendra compléter sa stratégie nationale en matière de sécurité routière pour la période 2011-2022. Le Plan d'action islandais se fonde, sur le modèle du Plan mondial, sur cinq volets d'activités nationales : gestion de la sécurité routière, sécurité des routes et mobilité, sécurité des véhicules, comportement des usagers de la route et soins après accidents, compte dûment tenu des conditions de sécurité routière propres à l'Islande.

Nous pouvons obtenir des résultats tangibles. En Islande, nous avons réussi au cours des 10 dernières années à diviser par deux le nombre des décès dus aux accidents de la circulation, qui est passé de 25 par an en moyenne entre 2002 et 2006 à une moyenne de 13 par an entre 2007 et 2011, ce qui fait de l'Islande le pays dont le nombre de victimes d'accidents par habitant et par véhicule est le plus faible d'Europe.

Nous devons également nous pencher sur la question des survivants ayant subi de graves traumatismes. Je voudrais citer l'un des graves traumatismes que provoquent les accidents de la circulation et sur lequel mon gouvernement est résolu à sensibiliser l'opinion, sur le plan national comme sur le plan international, et à l'amener à mieux comprendre le problème. Près de la moitié des personnes souffrant de lésions de la moelle épinière ont subi ce traumatisme dans un accident de la circulation. On estime que 4 à 5 millions de personnes dans le monde souffrent aujourd'hui de lésions de la moelle épinière, dont la plupart sont âgées de 20 à 40 ans.

Le Gouvernement islandais appuie l'Institut islandais spécialisé dans les lésions de la moelle épinière (Institute of Spinal Cord Injury) dans ses travaux en vue d'alléger les souffrances des personnes appelées à vivre avec ces lésions. Cet Institut vise à regrouper les connaissances scientifiques sur le sujet au sein d'une seule faculté afin de les mettre à la disposition de la recherche médicale et scientifique de haut niveau.

Cette initiative a reçu l'appui du Conseil nordique, qui a accepté de mettre en place un groupe de travail composé de médecins et de scientifiques pour passer en revue les études et les méthodes de traitement nordiques et internationales concernant les lésions de la moelle épinière, afin de formuler des recommandations aux fins de l'amélioration du traitement.

Nous invitons les États Membres à prendre des mesures analogues dans le cadre de leurs efforts nationaux, en renforçant leurs connaissances sur les graves traumatismes provoqués par les accidents de la circulation et les moyens de les traiter plus efficacement, voire de les guérir. En outre, nous nous tenons prêts à partager nos connaissances avec tous ceux que le sujet intéresse, par le biais de notre Direction nationale de la sécurité routière et de notre Institut spécialisé.

Enfin, nous tenons à remercier le Sultanat d'Oman d'avoir inscrit cette question à l'ordre du jour de l'ONU et la Fédération de Russie de continuer de promouvoir les efforts collectifs en vue d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de répondre à leurs besoins. Nous savons d'expérience qu'il est possible d'obtenir des résultats tangibles en termes de vies sauvées et d'atténuation des souffrances des grands traumatisés.

M^{me} Dunlop (Brésil) (*parle en anglais*) : Je tiens tout d'abord à féliciter le Président de l'Assemblée générale d'avoir convoqué cette séance extrêmement importante.

Les décès et les grands traumatismes que provoquent les accidents de la circulation sont devenus l'un des plus graves problèmes de santé publique auxquels est aujourd'hui confrontée la communauté internationale. C'est la raison pour laquelle je félicite la Mission permanente de la Fédération de Russie de son impulsion dans ce domaine et de sa conduite efficace des négociations qui vont mener à l'adoption du projet de résolution A/66/L.43, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Le Brésil a le plaisir de se porter coauteur du projet de résolution et d'apporter tout son appui à cette initiative.

Je saisis également cette occasion pour saluer la présence des députés brésiliens Hugo Leal et Sebastião Bala Rocha, du Vice-Ministre brésilien attaché au Ministère de l'intégration nationale, M. Alexandre Garcia, et d'une délégation composée de représentants du Sénat, de l'administration et du monde universitaire brésiliens, qui sont tous engagés dans ce domaine et désireux d'obtenir des résultats positifs.

Hugo Leal, membre du Congrès, est le Président du Front parlementaire pour la défense de la sécurité routière et

l'auteur d'une loi nationale qui vise à limiter la consommation d'alcool des conducteurs en veillant à un meilleur respect des règles de sécurité routière et en durcissant les sanctions à l'encontre des auteurs d'infractions.

Les transports routiers motorisés ont changé la physionomie des affaires, du commerce, de l'emploi et des soins de santé, en faisant bénéficier de leurs atouts les pays et les sociétés du monde entier. Les produits alimentaires et autres atteignent davantage de marchés de manière plus efficace. On peut transporter un malade à l'hôpital pour qu'il y soit soigné en urgence à une vitesse qui lui permettra de garder la vie sauve. On peut maintenant acheminer plus rapidement les secours d'urgence vers les zones touchées par une catastrophe. Tous ces avantages doivent être considérés, dans nos sociétés, comme des aspects de notre routine dont nous sommes responsables d'œuvrer au quotidien à l'amélioration.

La réalité contemporaine continue d'attirer notre attention sur le fait que nous devons accentuer nos efforts pour prévenir les accidents et renforcer la sécurité routière. Malheureusement, cette année encore, plus d'1 million de familles et d'amis apprendront la nouvelle tragique du décès d'un de leurs proches.

Bien d'autres encore subiront des traumatismes provoqués par un accident de la circulation. Les souffrances engendrées par ces événements sont malheureusement un phénomène bien connu dans le monde entier, en particulier dans les pays les plus pauvres, où se produisent 90 % des décès causés chaque année par les accidents de la route, selon les estimations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

Chaque année, au Brésil, les accidents de la route font plus de 70 000 blessés; ils font plus de 6 000 victimes. Nous sommes donc particulièrement résolus à faire progresser la législation nationale, à renforcer la surveillance et la répression et à sensibiliser davantage le public aux dégâts provoqués par les accidents de la circulation.

Nous estimons que le renforcement de la sécurité routière passe par l'adoption de trains de mesures multidisciplinaires et la lutte contre les grands facteurs de risque sur la route, tels que la non-utilisation de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants, l'absence de casque, l'alcool ou les drogues au volant, la vitesse excessive, l'utilisation intempestive de téléphones cellulaires au volant, dont l'envoi de messages texte, comme il apparaît dans le projet de résolution dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Le Brésil prend une part très active à un certain nombre d'initiatives internationales visant à améliorer la

coopération autour du renforcement de la sécurité routière, conformément aux objectifs du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière créé par l'OMS. Nous sommes également convaincus que la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 se prête idéalement à la coopération internationale sur le sujet et à l'élaboration de plans nationaux destinés à compléter les stratégies nationales déjà en place en matière de sécurité routière.

Dans cet objectif, le Brésil oeuvre activement au sein du groupe des Amis de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, groupe informel d'organismes intergouvernementaux et internationaux déterminés à mener cette Décennie au succès.

Enfin, nous sommes heureux d'appuyer le projet de résolution A/66/L.43, dont nous estimons qu'il sera une nouvelle contribution de poids à la réalisation de l'objectif global de mise en lumière de l'importance de la sécurité routière et de renforcement de la coopération internationale dans ce domaine.

M. Haniff (Malaisie) (*parle en anglais*) : Ma délégation tient à remercier l'Organisation mondiale de la Santé, les commissions régionales des Nations Unies et d'autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière d'avoir présenté un rapport complet et détaillé sur l'amélioration de la sécurité routière (A/66/389) ainsi que pour les recommandations y figurant en vue d'atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Au nom du Gouvernement malaisien, je voudrais également remercier la Fédération russe d'avoir pris la tête des efforts qui ont abouti au projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière » en vue de faire le bilan des progrès réalisés durant la première année de la Décennie, imprimant un nouvel élan et insistant sur les priorités d'une coopération mondiale en matière de sécurité routière. La Malaisie s'enorgueillit d'être un des coauteurs dudit projet de résolution.

La Malaisie plaide activement en faveur des activités liées à la sécurité routière depuis de nombreuses années. Conscient de l'urgence de se pencher sur la question de façon systématique et planifiée, le Gouvernement malaisien a mis sur pied, en septembre 2004, le Département de la sécurité routière au sein du Ministère des transports. Il s'agit d'un organisme polyvalent chargé de coordonner, suivre et mettre en œuvre les programmes de sécurité routière. En outre, le Ministère des transports a également établi un Plan d'action pour la sécurité routière pour la période 2011-2020, pour

définir des lignes directrices et proposer des initiatives en matière de sécurité routière en Malaisie, en formulant six stratégies dans le domaine de la sécurité routière. Ce plan d'action décennal pour la sécurité routière donne également un aperçu de la vision de la Malaisie ainsi que des problèmes et risques auxquels il faut faire face pour pouvoir atteindre les objectifs qui y sont fixés.

Pour sauver d'autres vies en Malaisie, le Gouvernement a également formulé une politique à long terme intitulée « Optique : zéro accident mortel ». Il s'agit d'une politique et d'une philosophie de sécurité qui portent sur tous les aspects de la sécurité, dont le conducteur, le véhicule, l'infrastructure routière et la sécurité de l'environnement. L'objectif ultime de l'Optique est que personne ne soit tué ou gravement blessé dans des accidents de la route qui auraient pu être évités.

La Malaisie a également mis en place différents centres, tel le Malaysian Institute of Road Safety Research (Institut malaisien de recherche sur la sécurité routière) en tant que centre de services intégrés pour la diffusion d'informations relatives à la sécurité routière via la presse écrite et un programme de formation préférentiel. Le Malaysian Institute of Road Safety Research réalise des études et évalue les procédures actuelles en matière de sécurité routière pour recueillir des informations qui seront au cœur de ses programmes d'intervention basés sur des faits afin d'améliorer la sécurité routière. Par ailleurs, un projet initié par des communautés locales, Malaysians Unite for Road Safety (MUFORS), a été mis au point en septembre 2009. Il permet aux Malaisiens de s'exprimer et de faire part de leurs préoccupations en ce qui concerne la sécurité routière dans le pays. Ce projet permet surtout à tous les Malaisiens de réfléchir à ce qu'ils peuvent faire pour améliorer la sécurité routière et sauver des vies.

C'est grâce principalement au projet MUFORS que l'on a pu aborder différemment la promotion de la sécurité routière, en encourageant les Malaisiens issus des milieux les plus divers à s'approprier le programme de sécurité routière. En deux ans, le MUFORS a élaboré différents programmes pour encourager de plus en plus de Malaisiens à adopter un meilleur comportement et à rendre les routes plus sûres pour tous. Pour résumer, le MUFORS est un mouvement populaire, lancé par la population pour la population.

Pour changer les choses et rendre les routes plus sûres, la Malaisie met en œuvre le Programme international d'évaluation des routes (iRAP), un organisme caritatif qui mène des activités dans plus de 70 pays dans le monde et dont le but est de réaliser un monde exempt de routes très dangereuses. L'iRAP malaisien pourrait permettre de prévenir 32 000 décès et blessés graves sur 20 ans.

La Malaisie est fière qu'une de ses ressortissantes, la star hollywoodienne Michelle Yeoh, soit Ambassadrice mondiale pour la campagne Pour des routes sûres. Michelle Yeoh a pris la tête des efforts, dans le cadre de la campagne, concernant l'Appel à une Décennie d'action pour la sécurité routière avant la tenue de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, en novembre 2009, et a pris la parole devant l'Assemblée générale en 2010 (voir A/64/PV.74) à l'occasion de la proclamation de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

Chaque jour, plus de 3 500 personnes meurent dans des accidents de la route dans le monde, et ces accidents tuent chaque année 1,3 million de personnes environ dans le monde. Les blessures causées par des accidents de la route sont un problème de santé publique grave qui prend rapidement une ampleur de plus en plus inquiétante. Cette crise sanitaire touche particulièrement les pays en développement, où sont enregistrés 90 % des morts et blessés résultant des accidents de la route dans le monde. Les accidents de la circulation sont la première cause de décès chez les jeunes âgés de 10 à 24 ans dans le monde, et sont meurtriers à l'échelle mondiale, causant presque autant de décès que le paludisme ou la tuberculose.

La sécurité routière est en fait une des questions les plus importantes qui continuera de toucher chacun d'entre nous d'une manière ou d'une autre. Les accidents de la route sont, pour la plupart, prévisibles, et il est donc possible de les éviter. La Malaisie continuera donc de promouvoir des initiatives et programmes liés à la sécurité auprès du grand public et d'en présenter de nouveaux pour sensibiliser la population et favoriser une culture de sécurité. La Malaisie tient également à rappeler que l'ONU doit continuer de jouer un rôle important pour faire face à ce problème de sécurité publique qui peut absolument être évité, mais a des effets meurtriers.

M. Goddard (Barbade) (*parle en anglais*) : La Barbade est heureuse de s'être portée coauteur, à l'instar d'un groupe important et varié d'États Membres, du projet de résolution A/66/L.43, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

En tant que petit État aux ressources limitées, la Barbade n'a guère les moyens de supporter les coûts économiques et sociaux des accidents de la route. Les données statistiques disponibles pour les accidents survenus à la Barbade entre 1980 et 2009 montrent que le nombre d'accidents a augmenté, passant de 4 200 en 1980 à 8 317 en 2009. Bien que les chiffres concernant la Barbade ne sont pas aussi alarmants que ceux enregistrés dans certains autres

pays, le nombre d'accidents de la route y reste néanmoins trop élevé.

Au niveau international, les données statistiques relatives aux accidents de la route sont affolantes. Il est difficile de concevoir que, dans le monde, le nombre d'enfants qui meurent chaque année sur les routes équivaut à la population totale de la Barbade. D'après l'Organisation mondiale de la Santé, d'ici à 2015, les accidents de la route seront la cause principale de décès prématuré et d'incapacité permanente chez les enfants de 5 ans et plus. Quatre-vingt dix pour cent de ces décès et traumatismes surviennent dans des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire en Amérique latine et dans les Caraïbes. C'est dans ce contexte et en tenant compte du nombre croissant d'accidents sur nos routes que le Gouvernement barbadien a décidé, en juillet dernier, de créer le Conseil barbadien de la sécurité routière.

Compte tenu de l'importance des travaux du Conseil, le Gouvernement barbadien a décidé que le Conseil serait présidé par le Premier Ministre, avec comme Vice-Président le Ministre des transports et des travaux, et que le Ministre de la Santé devait également siéger au Conseil puisqu'il existe un lien direct entre la sécurité routière et la santé des personnes et de la société. Compte tenu du grand nombre de parties prenantes actives dans le domaine de la sécurité routière, on a veillé à ce que la composition du Conseil soit aussi diversifiée que possible. C'est pourquoi le Conseil comprend des représentants du Conseil de sécurité, des syndicats, des compagnies d'assurance, des négociants d'essence, des importateurs de voitures, des secteurs de la santé et de l'éducation, de la police, des transporteurs privés et des organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière.

Le mandat du Conseil est double. Il consiste premièrement à conseiller le Gouvernement sur les questions de sécurité routière et, deuxièmement, à mettre au point et en oeuvre les activités de promotion de la sécurité routière et à exécuter des programmes d'éducation publique.

L'objectif général est de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ainsi que les coûts financiers, psychologiques et sociaux encourus par la société. En outre, le Gouvernement de la Barbade cherche à faire fond sur la législation promulguée en 2002 sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité, ce qui a permis de réduire considérablement le nombre de morts et de blessés dus à des accidents automobiles. Après avoir passé en revue la Loi sur la circulation routière, le Cabinet a approuvé plusieurs amendements à la Loi et à ses réglementations. Ces amendements traiteront de questions telles que les émissions, la fréquence des inspections des véhicules des secteurs tant

privé que public, ainsi que des tests d'alcoolémie, et mettront en place de nouvelles limites de vitesse.

La Barbade se préoccupe également d'un autre problème majeur, à savoir, l'utilisation de téléphones cellulaires au volant, y compris pour l'envoi de message texte. Le problème de la « conduite distraite », comme le signale l'Organisation mondiale de la Santé, inquiète énormément les autorités locales et est examiné dans le cadre des amendements apportés à la Loi sur la circulation routière.

La Barbade réitère son ferme appui à l'adoption de ce projet de résolution, expression de la volonté de la communauté internationale d'avoir un véritable impact sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. C'est pour cette raison que nous préconisons un plein appui à son adoption et à sa mise en oeuvre.

M. Cervantes Trejo (Mexique) (*parle en espagnol*) : Je me félicite de l'occasion qui m'est donnée de prendre la parole devant la soixante-sixième session de l'Assemblée générale pour exprimer l'appui du Mexique au projet de résolution (A/66/L.43) sur la crise mondiale de la sécurité routière, présenté par la Fédération de Russie. C'est une question à laquelle le Mexique attache depuis plus de cinq ans déjà une priorité de premier ordre. Je voudrais également, au nom du Président Felipe Calderón Hinojosa, transmettre les salutations de notre Ministre de la santé, M. Salomón Chertorivski Woldenberg.

Le Mexique connaît bien le problème de la sécurité routière et des accidents de la circulation, qui touche tous les pays du monde. Le rapport sur la situation mondiale de la sécurité routière publié par l'Organisation mondiale de la Santé indique que 10 pays comptent pour 62 % des décès dus à des accidents de la route. Malheureusement, le Mexique est au septième rang de ces pays. C'est pourquoi, depuis 2007, le Mexique est un membre actif du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et, en mars 2008, à la soixante-deuxième session de l'Assemblée générale, le Mexique reconnu que chaque année, les accidents de la circulation font plus de 17 000 morts dans notre pays. Ce type d'accident est la première cause de décès parmi les enfants, les adolescents et les jeunes adultes de 5 à 35 ans.

De plus, les accidents de la route font chaque année plus de 350 000 blessés graves qui doivent être hospitalisés et plus d'1 million d'autres qui nécessitent des soins médicaux. Les accidents de la route sont la deuxième cause d'invalidité motrice permanente dans notre pays; et plus de 860 000 Mexicains sont handicapés des suites d'accidents de la route. Les accidents de la circulation sont le deuxième

facteur qui fait que des enfants se retrouvent orphelins. Cette épidémie est exacerbée par des facteurs socioéconomiques et culturels, notamment le fait que 80 % de notre population vit en zone urbaine et que le nombre de véhicules a été multiplié par deux au cours des 10 dernières années pour atteindre, selon les données officielles, le chiffre de 33 millions.

Selon les dernières estimations, les coûts économiques des morts et des blessés dus aux accidents de la route au Mexique dépassent les 10 milliards de dollars annuels, soit environ 1,7 % du produit intérieur brut. C'est pourquoi le Mexique a mis au point en 2007 un plan d'action sur la sécurité routière qui comprend des activités plurisectorielles et des mesures de suivi. De meilleurs mécanismes d'observation et de contrôle ont été mis en place et des centres nationaux de sécurité routière ont été créés au niveau de la nation et des États. Pour renforcer les capacités de la police, un programme national a été lancé pour surveiller la consommation d'alcool par les conducteurs.

Les infrastructures ont été améliorées grâce à la mise en place d'un réseau national d'inspecteurs de la sécurité routière, et des programmes éducatifs ont été promus grâce à des campagnes médiatiques de sensibilisation ciblant notamment les enfants. Il en a résulté que, par rapport aux chiffres de 2006, nous avons réussi, en 2010, à réduire considérablement - de 9 % - le nombre d'accidents de la route; de 5,6 % le nombre de personnes hospitalisées à la suite d'un accident; de 16,3 % le nombre de décès parmi les mineurs de moins de 15 ans; et de 14,9 % le nombre d'accidentés de la route grièvement blessés. Si ces chiffres sont encourageants, nous reconnaissons qu'il y a encore beaucoup à faire. C'est pourquoi nous nous félicitons de ce que, le mai 2011, l'ONU ait proclamé 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière, et de ce que plus de 100 pays ont participé à cet événement.

A ce moment-là, le Mexique a tenu, pour marquer cette Décennie d'action, une réunion régionale avec la participation de représentants, au niveau ministériel et vice-ministériel, de 29 pays d'Amérique latine et des Caraïbes, et de plus de 1 000 autres participants de différents secteurs, dont la Banque mondiale, la Banque interaméricaine de développement, la Société andine de développement, l'Association nationale de l'automobile et plus de 60 organisations non gouvernementales. A la suite de cette réunion, le Président Calderón a lancé la stratégie nationale pour la sécurité routière pour la période 2011-2020 en présence de représentants de cinq ministères - la sûreté publique, la santé, les communications et les transports, l'éducation et les affaires étrangères.

La stratégie nationale, qui a désormais été érigée en loi, s'inscrit dans le droit fil des cinq axes d'action énoncés dans le Plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action. La stratégie nationale pour la sécurité routière constitue un jalon dans la réalisation des objectifs ambitieux fixés pour notre pays pour la Décennie, à savoir réduire de moitié le nombre de décès, de traumatismes et d'infirmités dus aux accidents de la route à l'horizon 2020. La réalisation de cet objectif permettrait de sauver plus de 60 000 vies, d'empêcher plus de 120 000 personnes de devenir infirmes et d'éviter des blessures graves à plus d'1,5 million de personnes. Ces avantages permettraient de réduire de plus de 50 milliards de dollars les coûts directs et indirects découlant de cette pandémie au cours des prochaines années.

Ces mesures ont suscité un mouvement social sans précédent au Mexique, impliquant le Gouvernement aux niveaux fédéral, étatique et local, ainsi que les principaux acteurs du secteur privé et les organisations de la société civile. Les efforts nationaux se sont accompagnés d'initiatives, telles que le onzième Forum ibéro-américain de la sécurité routière, qui s'est tenu au mois de mars à Buenos Aires, et qui a marqué le lancement de l'Observatoire ibéro-américain sur la sécurité routière. Cette initiative nous permettra de donner suite aux efforts des pays ibéro-américains qui s'emploient à intégrer des mécanismes de collecte des données normalisées dans ce domaine.

Par ailleurs, à l'instigation du Mexique, le treizième Sommet des chefs d'État du Mécanisme de Tuxtla pour le dialogue et la coordination, qui s'est tenu à Mérida, au Mexique, le 5 décembre 2011, les Présidents du Belize, de la Colombie, du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Nicaragua, du Panama, de la République dominicaine et du Mexique ont convenu que la sécurité routière était une priorité dans la région, et ont chargé leurs ministres de la santé et des transports à mettre en place un programme mésoaméricain de sécurité routière. Les activités techniques en vue d'intégrer ledit programme ont commencé, et l'on espère que l'Initiative régionale mésoaméricaine de sécurité routière sera présentée et adoptée à la prochaine réunion du Mécanisme de Tuxtla, en octobre, en présence des 10 chefs d'État, pour qu'elle puisse bénéficier aux plus de 200 millions d'habitants des 10 pays qui composent la Mésoamérique, et prévenir plus de 50 000 décès au cours des 10 prochaines années.

Bien que des progrès notables aient été accomplis, il reste encore beaucoup à faire. Le Mexique reconnaît que la crise de la sécurité routière est un problème grave de développement et de santé publique, et s'engage à mettre en œuvre les mesures de promotion de la sécurité routière

énoncées dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. Le Mexique remercie le Sultanat d'Oman d'avoir mis en avant cette question, et appuie fermement le projet de résolution A/66/L.43 sur l'amélioration de la sécurité routière qui a été présenté aujourd'hui par la délégation de la Fédération de Russie. Le Mexique espère que son adoption aujourd'hui sera le signe de l'engagement ferme et de l'appui politique indéfectible nécessaires afin d'accélérer la mise en œuvre des engagements pris pour cette Décennie d'action.

Le Mexique réaffirme que la promotion de la sécurité routière est fondamentale pour que nos pays soient en mesure d'atteindre les objectifs de développement durable et les objectifs du Millénaire pour le développement. Grâce à cela, nous pouvons empêcher plus de 5 millions de personnes meurent et 50 millions soient gravement blessées au cours de la prochaine décennie.

M. Jawhara (République arabe syrienne) (*parle en arabe*) : Au nom de ma délégation, je voudrais tout d'abord remercier la Fédération de Russie de l'initiative louable qu'elle a prise de présenter le projet de résolution (A/66/L.43) sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, une question extrêmement importante qui concerne toute la population mondiale. Je voudrais également remercier le Secrétariat et les diverses organisations internationales de leurs rapports.

La République arabe syrienne se réjouit d'être l'un des coauteurs de ce projet de résolution, en particulier s'agissant de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, qui favorise la coopération entre les États Membres et les institutions des Nations Unies, avec la participation d'organisations non gouvernementales (ONG) et du secteur privé, pour attirer l'attention sur la sécurité routière aux niveaux les plus élevés. Nous tenons tout particulièrement à remercier la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique d'avoir organisé le lancement de la Décennie, le 17 mai 2011.

La Syrie contribue aux efforts internationaux visant à faire de la sécurité routière une réalité dans le monde entier. Nous sommes partie aux conventions internationales et des Nations Unies relatives à la sécurité de la circulation routière. Nous attachons une grande importance à la sécurité routière, qui a un impact extrêmement important sur la santé humaine. Nous avons créé un comité de haut niveau auprès du Premier Ministre auquel participent un certain nombre d'ONG et des représentants de la société civile. Ensemble, ils ont défini une stratégie de sécurité routière. En Syrie, les institutions publiques en charge du réseau routier veillent à ce que les normes internationales de sécurité routière soient appliquées, en élaborant un plan d'action annuel pour la sécurité routière, ainsi qu'un autre plan à court terme et d'autres de nature

plus prospective. Le département en charge des autoroutes est en train d'améliorer les règles de circulation routière et des réseaux routiers. En outre, ces organismes veillent à ce que la construction et la sécurité des routes soient conformes aux normes internationales; ils s'emploient à améliorer les systèmes de collecte des données de sécurité et de gestion routières; et ils veillent à ce que les règles soient conformes aux codes de la sécurité routière et convenus avec les ministères concernés.

Ma délégation voudrait attirer l'attention sur une question importante, à savoir l'appui que les pays développés, les organisations et fonds et programmes des Nations Unies doivent fournir pour financer et assurer le transfert de technologie afin de renforcer les capacités des pays en développement et de leur donner les moyens d'améliorer la sécurité routière, contribuant ainsi au développement de ces pays et de leurs populations. Nous pensons que la capacité des gouvernements à procéder à des améliorations de la sécurité routière, que ce soit maintenant ou à l'avenir, est principalement limitée, entre autres, par les restrictions économiques imposées à certains gouvernements ou institutions, lesquelles font que la mise en œuvre des plans de sécurité routière se heurte à des difficultés du fait d'une pénurie de fonds.

Je tiens à rappeler que mon pays continue d'être victime d'attentats terroristes perpétrés par des groupes armés qui prennent pour cible des institutions publiques et privées. A cet égard, nous voudrions mentionner les routes, qui sont souvent bloquées, et les voyageurs, qui sont pris pour cible et doivent voyager dans des conditions dangereuses. Cela entraîne des accidents, qui font des dizaines de morts et de blessés innocents, et a de graves répercussions sur le développement et le commerce, puisque le secteur commercial utilise également ces routes.

M^{me} Cizare (Ethiopie) (*parle en anglais*): Tout d'abord, je voudrais remercier le Président de l'Assemblée générale d'avoir convoqué cet important débat sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Nous remercions également le Secrétaire général de sa note (A/66/389) transmettant le rapport détaillé et des recommandations utiles sur l'amélioration et le renforcement de la sécurité routière.

Il ne fait aucun doute que le transport routier est un facteur très important pour la croissance et le développement des nations indépendamment de leur taille, de leur population, de leur capacité industrielle ou de leur niveau de développement technologique. Il facilite la circulation des personnes, des biens et des services d'un endroit à un autre et il est essentiel pour le maintien de liens économiques et politiques solides.

Il a été reconnu que les défis majeurs auxquels est confronté le secteur du transport routier dans le monde sont les risques d'accidents de la route et les décès et blessures qui en résultent. Il s'agit d'un défi pour le monde entier, mais il se pose avec plus d'acuité dans les pays en développement et à faible revenu, parmi lesquels l'Éthiopie est l'un des plus durement touchés. Le taux de mortalité est actuellement élevé. Les pertes économiques dues aux accidents de la route sont également considérables. Cependant, la réalité est qu'il est possible de prévenir les accidents de la route et les blessures qui en résultent.

L'Éthiopie attache une grande importance au règlement du problème de la sécurité routière. Nous sommes également conscients des conséquences des accidents de la route pour la santé et le bien-être de nos populations. À cet égard, le Ministère de la santé de l'Éthiopie est en train d'élaborer un plan stratégique de trois ans portant sur la prévention des blessures et les services médicaux d'urgence. En application des recommandations formulées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) figurant dans le rapport sur la sécurité routière mondiale (voir A/66/389), l'Éthiopie a mis en place un bureau national de coordination de la sécurité routière. Ce bureau a récemment développé un plan stratégique décennal national de sécurité routière qui s'inspire de la Décennie 2011-2020 d'action pour la sécurité routière.

En outre, ce bureau organise plusieurs programmes de sensibilisation en collaboration avec la société civile afin de promouvoir une culture de sécurité routière dans le pays. L'éducation des enfants en matière de sécurité routière a été incorporée dans les programmes scolaires et périscolaires pour les classes de la première à la huitième année. La participation des médias aux campagnes de publicité et aux programmes communautaires de sensibilisation en matière de sécurité routière est encourageante. Des comités de sécurité routière ont été mis en place aux niveaux fédéral et régional. La loi sur le permis de conduire et la loi sur le contrôle de la circulation ont été amendées et adoptées. Nous avons également créé un conseil national de sécurité routière.

Grâce à ces mesures, il y a eu une réduction constante du nombre d'accidents de la route. En dépit des efforts déployés par l'Éthiopie pour améliorer la sécurité de nos routes nationales, nous nous heurtons toujours à l'absence d'institutions solides chargées de la sécurité routière et à l'insuffisance des ressources. À cet égard, nous tenons à souligner l'importance de la coopération en matière de renforcement des capacités et d'échange des meilleures pratiques.

Pour terminer, nous appuyons fermement l'appel en faveur d'une Décennie d'action pour la sécurité routière et

l'adoption du projet de résolution dont nous sommes saisis (A/66/L.43).

Le Président par intérim (*parle en russe*) : 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. Jilani (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) (*parle en anglais*) : Bien souvent, quand nous parlons de la crise mondiale des accidents de la route, nous citons des chiffres élevés : 1,3 million - le nombre de personnes qui meurent chaque année dans le monde à la suite d'accidents de la route -; 50 millions - le nombre de personnes blessées chaque année à la suite d'accidents de la route. Toutefois, ces chiffres n'expriment pas toute l'étendue des pertes. Au-delà de ces chiffres élevés, ces pertes touchent des communautés entières, et entraînent de façon disproportionnée la mort de jeunes gens, de soutiens de famille et de parents.

Depuis l'adoption en mars 2010 par les États Membres de la résolution proclamant la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière (résolution 64/255), davantage de Gouvernements, d'organisations de la société civile et d'acteurs du secteur privé œuvrent de concert pour prévenir les décès et les blessures dus aux accidents de la route. L'engagement de longue date du Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge en faveur de la sécurité routière, ainsi que l'importance et l'étendue de son réseau de bénévoles, ont été l'une des principales raisons qui ont fait que les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ont été reconnues dans la résolution 64/255 comme des partenaires importants.

Les volontaires de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge sont souvent les premiers à intervenir dans de nombreux cas d'urgence, notamment en cas d'accidents de la route. En tant que réseau mondial, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge demeure engagé en faveur de la sécurité routière en alignant ses efforts aux objectifs de la Décennie d'action et en participant activement aux efforts visant à prévenir les accidents de la route.

En novembre 2011, à la trente et unième Conférence internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge qui s'est tenue à Genève, les sociétés nationales ont réaffirmé leur engagement en faveur de la sécurité routière en tant que problème humanitaire important. En outre, un certain nombre de sociétés nationales et les Gouvernements du Cambodge, de la Côte d'Ivoire, du Madagascar, de Monaco, des Philippines, de la Roumanie et de la Zambie se sont

engagés à coopérer pour améliorer la sécurité routière et pour mobiliser de nouvelles ressources pour l'exécution de programmes multisectoriels fondés sur les faits.

La Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FICR) a été l'une des premières organisations à reconnaître que la crise des accidents de la route était une urgence humanitaire mondiale, dans son Rapport sur les catastrophes dans le monde publié en 1998. L'année suivante, la Fédération a accueilli la première réunion du Partenariat multisectoriel mondial en vue de la réduction du nombre des décès et de blessures dus aux accidents de la route dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire. On estime qu'environ 85 % des décès dus aux accidents de la route se produisent chaque année dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, ce qui représente pour ces pays un coût annuel équivalent à 2 à 3 % de leur produit national brut.

Douze ans plus tard, le Partenariat mondial pour la sécurité routière continue de collaborer avec les gouvernements, le secteur privé et la société civile pour exécuter des programmes de sécurité routière. Par exemple, en Hongrie, ce Partenariat a aidé le Gouvernement et les administrations locales à préparer de vastes campagnes sur les ceintures de sécurité et la sécurité des piétons. En Afrique du Sud, le Partenariat a contribué aux efforts pour conduire les enfants à l'école en toute sécurité dans les zones à risque.

Le Partenariat intervient également dans le renforcement des capacités. Rien qu'au cours de l'année écoulée, le Partenariat est intervenu sur les cinq continents, en s'employant à améliorer les systèmes de gestion de la sécurité routière, à faciliter les formations sur la maîtrise de la vitesse, l'application des lois relatives à la conduite en état d'ivresse et le marketing social, à promouvoir le port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque et à faire appliquer les lois y relatives. Dans des pays aussi divers que la Pologne, le Brésil, la Chine, le Viet Nam et le Cambodge, le Partenariat participe à des programmes qui permettent de réduire de manière mesurable le nombre des blessés et des décès liés à des accidents de la circulation. Dans le nord-est de la Pologne, par exemple, un gouvernement régional qui oeuvre en commun avec le Partenariat est parvenu à faire baisser le nombre annuel de décès liés à des accidents de la circulation de 49 % au cours des six dernières années. Dans la ville de Teresina, dans le nord du Brésil, des responsables locaux estiment que c'est la nouvelle méthodologie adoptée dans le cadre du Partenariat qui a permis, en grande partie, de faire baisser de 22 % le nombre des décès liés à un accident de la circulation durant le premier trimestre de 2011, par rapport à la même période en 2010.

Dans le monde humanitaire, nous faisons souvent référence aux crises qui n'ont pas fait l'objet d'une réaction adéquate comme à des crises « oubliées » ou « négligées ». Or cela fait trop longtemps que la crise que représentent les accidents de la circulation est une catastrophe oubliée. Aujourd'hui encore, le niveau de financement reste bien trop faible au regard de l'échelle du problème. Un an après le début de la Décennie d'action pour la sécurité routière, nous commençons à constater des signes de changement. C'est une excellente nouvelle, mais ce n'est qu'un début. Il est possible et nécessaire de faire beaucoup plus. Nous devons nous rappeler qu'à moins de réagir rapidement, globalement et sur la base d'un partenariat multisectoriel, cette crise ne pourra que s'aggraver avec les millions de personnes qui, chaque année, se mettent à utiliser des transports motorisés.

Le Président par intérim (*parle en russe*) : Nous avons entendu le dernier orateur sur cette question. L'Assemblée générale va maintenant passer à l'examen du projet de résolution A/66/L.43, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale ».

Je donne la parole au représentant du Secrétariat.

M. Zhang Saijin (Département de l'Assemblée générale et de la gestion des conférences) (*parle en anglais*) : J'annonce que, depuis la présentation du projet de résolution, les pays suivants s'en sont portés coauteurs en sus de ceux qui sont énumérés dans le document A/66/L.43 : Autriche, Azerbaïdjan, Bangladesh, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Chypre, Croatie, Equateur, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Honduras, Hongrie, Inde, Italie, Kirghizistan, Lettonie, Liban, Malaisie, Malte, Maroc, Mongolie, Nicaragua, Panama, Pologne, Qatar, République arabe syrienne, République dominicaine, République populaire démocratique de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Marin, Soudan, Thaïlande, Turkménistan, Venezuela (République bolivarienne du) et Viet Nam.

Le Président par intérim (*parle en russe*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale décide d'adopter le projet de résolution A/66/L.43?

Le projet de résolution A/66/L.43 est adopté (résolution 66/260).

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : Puis-je considérer que l'Assemblée générale en a ainsi terminé avec son examen du point 12 de l'ordre du jour?

Il en est ainsi décidé.

Point 115 de l'ordre du jour (suite)

Nominations aux sièges devenus vacants dans les organes subsidiaires et autres nominations

f) Nomination de membres du Comité des conférences

Note du Secrétaire général (A/66/107/Rev.1)

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : L'Assemblée est saisie d'une note du Secrétaire général, publiée sous la cote A/66/107/Rev.1. Les membres se souviendront qu'à ses 63^e et 83^e séances plénières, les 22 novembre et 12 décembre 2011 respectivement, l'Assemblée a pris acte de la nomination du Congo, de la Fédération de Russie, de la France, de la Namibie et des Philippines comme membres du Comité des conférences pour un mandat de trois ans prenant effet le 1^{er} janvier 2012.

Les membres se souviendront également qu'il restait un siège à pourvoir parmi les États d'Asie et du Pacifique pour un mandat de trois ans commençant le 1^{er} janvier 2012, et deux sièges à pourvoir parmi les États d'Amérique latine et des Caraïbes pour un mandat de trois ans, prenant effet l'un le 1^{er} janvier 2011 et l'autre le 1^{er} janvier 2012. Sur la recommandation du Président du Groupe des États d'Amérique latine et des Caraïbes, le Président de l'Assemblée générale a nommé l'Uruguay membre du Comité des conférences pour un mandat commençant le 19 avril 2012 et se terminant le 31 décembre 2013.

Puis-je considérer que l'Assemblée prend note de cette nomination?

Il en est ainsi décidé.

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : S'agissant des sièges qui restent à pourvoir parmi les États d'Asie et du Pacifique et les États d'Amérique latine et des Caraïbes, je demande instamment à ces groupes régionaux de présenter leurs candidatures aussi tôt que possible.

L'Assemblée en a ainsi terminé avec son examen du point 115 f) de l'ordre du jour.

Programme de travail

Le Président par intérim (*parle en anglais*) : J'informe les membres que l'examen du point 19 de l'ordre du jour, intitulé « Développement durable », au titre duquel nous devons nous prononcer sur le projet de décision A/66/L.44, et qui était initialement prévu durant la présente séance, est reporté à une date ultérieure à définir.

La séance est levée à 16 h 40.