



Assemblée générale

Soixante-huitième session

82^e séance plénière

Jeudi 10 avril 2014, à 10 heures

New York

Documents officiels

Président : M. Ashe (Antigua-et-Barbuda)

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

La séance est ouverte à 10 h 15.

Point 12 de l'ordre du jour

La crise mondiale de la sécurité routière

Note du Secrétaire général (A/68/368)

Projet de résolution (A/68/L.40)

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

Je donne maintenant la parole au représentant de la Fédération de Russie, M. Victor Kiryanov, Vice-Ministre de l'Intérieur de la Fédération de Russie, qui va présenter le projet de résolution A/68/L.40.

M. Kiryanov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La sécurité routière demeure une des questions d'actualité les plus pressantes. Les blessures et les décès dus aux accidents de la route constituent un problème majeur de santé publique au niveau mondial et compromettent également le progrès social et économique et le développement durable.

L'inscription de la sécurité routière à l'ordre du jour de l'Assemblée générale aide la communauté internationale à mieux saisir l'ampleur de ce problème et, en conséquence, a permis d'accélérer le rythme des mesures prises par les gouvernements et d'obtenir

un appui accru de la part de l'ONU et d'autres organisations internationales aux niveaux national, régional et mondial. À cet égard, il faut souligner le rôle déterminant de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue à Moscou en 2009, qui a été d'une extrême importance. La Déclaration de Moscou adoptée en tant que document final de la Conférence demandait aux États Membres de proclamer la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière.

Les résolutions 64/255 et 66/260, adoptées respectivement en 2010 et 2012 à l'initiative de la Fédération de Russie, ont donné l'impulsion au lancement, dans le cadre de la Décennie, d'une vaste campagne visant à stabiliser puis réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde. Les mesures ciblées prises par la communauté internationale pour réduire le nombre de blessés dus aux accidents de la route ont déjà donné des résultats positifs. Ainsi, ces dernières années, nous observons une tendance à la baisse dans ce domaine dans un certain nombre de pays. La poursuite de la coopération dans ce domaine non seulement permettra de prévenir des centaines de milliers de nouveaux décès dus à la circulation routière mais contribuera également à réaliser des progrès sociaux et économiques durables à l'échelle mondiale.

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 U-506. Les rectifications seront publiées après la clôture de la session dans un rectificatif récapitulatif.

14-29540(F)



Document adapté

Merci de recycler



Garantir la sécurité routière est un aspect important de la réalisation des objectifs de développement internationaux, y compris en matière de transport durable. Nous espérons que l'accès de tous à des moyens de transport écologiquement rationnels, sûrs et d'un coût abordable sera reconnu comme une des priorités du programme de développement mondial pour l'après-2015. Un tel objectif peut impliquer la mise au point de moyens de transport durables dans le but, en particulier, d'améliorer l'accès aux moyens de transport, de stabiliser et réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route dans le monde, et de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

Nous appuyons également l'action menée par le Secrétaire général pour renforcer la coordination des activités du système des Nations Unies dans le domaine du transport durable tout en tenant compte de l'attention qui doit être accordée aux problèmes de sécurité routière.

De son côté, la Fédération de Russie réaffirme sa volonté de s'associer aux efforts internationaux conjoints visant à réduire le nombre de décès et traumatismes dus aux accidents de la route. Aujourd'hui, mon pays mène un ensemble d'activités dans le cadre de son programme fédéral cible pour la sécurité routière à l'horizon 2020, y compris les mesures visant à prévenir les comportements dangereux des usagers de la route, à garantir la sécurité des enfants sur la route, à améliorer l'état technique des véhicules, à mettre au point des systèmes de gestion de la circulation pour les véhicules et les piétons, et à apporter une aide aux victimes des accidents de la route. Cela a permis de réduire de moitié les risques liés à la circulation routière.

Le cinquième congrès international consacré à « La sécurité sur les routes pour la sécurité de la vie », organisé par le Conseil de la Fédération de l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie, se tiendra à Saint-Petersbourg cet automne. Nous invitons les délégations de tous les pays à y participer.

Nous avons le grand honneur de présenter à l'examen de l'Assemblée générale le projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/68/L.40). Ce projet de résolution s'appuie sur les résolutions pertinentes adoptées les années précédentes. Il rend compte des progrès accomplis par la communauté internationale en matière de sécurité routière et vise à renforcer la coopération multilatérale sur tous les principaux aspects en vue de réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation, désormais considérés comme un grave problème de

santé publique et de développement en général. Il est très important que ce projet de résolution mette l'accent sur le fait que des mesures solides visant à s'attaquer aux problèmes mondiaux liés à la sécurité routière peuvent être prises dans le cadre d'une coopération multilatérale associant le secteur privé et les organisations non gouvernementales.

Dans le projet de résolution, l'Assemblée apprécie vivement les efforts faits par des organismes des Nations Unies, et avant tout l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), mais également des commissions régionales, des banques multilatérales de développement et d'autres organisations internationales. Elle y félicite les États Membres qui ont adhéré aux instruments juridiques internationaux pertinents et adopté des législations nationales sur la sécurité routière couvrant tous les grands facteurs de risque.

Il est absolument essentiel que, par ce projet de résolution, l'Assemblée invite les États Membres à s'attaquer à l'insécurité routière de façon globale, en commençant par la mise en oeuvre d'un système efficace de gestion de la sécurité routière, qui fasse appel à la coopération interministérielle, et l'élaboration de plans nationaux de sécurité routière conformes au Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Dans le projet de résolution, l'Assemblée demande à l'OMS et aux commissions régionales de l'ONU de poursuivre les activités visant à appuyer la réalisation des objectifs de la Décennie d'action, y compris en facilitant l'organisation en 2015, dans le cadre de la troisième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, d'activités axées sur l'amélioration de la sécurité des enfants sur la route.

L'OMS est invitée à continuer de suivre les progrès réalisés dans la réalisation de l'objectif de la Décennie d'action, qui consiste à stabiliser et réduire le nombre de morts sur la route. À cet égard, il est noté qu'il importe de disposer d'objectifs et d'indicateurs permettant de mesurer systématiquement les progrès accomplis.

Le Secrétaire général est invité à continuer de promouvoir une coopération internationale efficace sur les questions de sécurité routière, y compris dans le cadre plus large du transport durable. L'Assemblée encourage à cet égard la poursuite de l'action menée pour renforcer la coordination des activités du système des Nations Unies dans le domaine du transport durable.

Les États Membres et la communauté internationale sont encouragés à tenir compte de la sécurité routière dans l'élaboration du programme de développement pour l'après-2015.

Dans le projet de résolution, l'Assemblée se félicite que le Gouvernement du Brésil ait offert d'accueillir, en 2015, la deuxième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui sera l'occasion de faire le point des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. Nous souhaitons plein succès à nos collègues brésiliens dans l'organisation de cette conférence importante.

Ce projet de résolution a été examiné en détail dans le cadre de consultations intergouvernementales auxquelles toutes les parties concernées ont pleinement participé. Nous notons avec une très grande satisfaction que les négociations ont eu lieu dans une atmosphère constructive d'ouverture et de transparence qui nous permis de parvenir à un consensus.

Nous remercions sincèrement toutes les délégations qui ont participé à la négociation du projet de résolution. Nous tenons à remercier en particulier nos collègues de l'OMS et de la Commission économique pour l'Europe pour leur contribution importante à nos travaux.

Nous appelons toutes les délégations à appuyer le projet de résolution et invitons les États Membres à s'en porter coauteurs.

M^{me} Yeoh (Malaisie) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de m'exprimer devant l'Assemblée au nom de la Malaisie. Je voudrais profiter de l'occasion pour féliciter la Fédération de Russie d'avoir dirigé les discussions qui ont abouti à un projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/68/L.40).

Nous serons bientôt à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Le moment est donc indiqué pour procéder à une évaluation lucide. Sans aucun doute, un grand nombre de réussites et de progrès ont été enregistrés. De nombreux pays ont partagé leurs pratiques en matière d'efforts visant à réduire les accidents de la route. La Décennie d'action a fait mieux connaître l'importance de la sécurité routière, motivé davantage de pays à mettre en place des plans stratégiques ou des entités chargées de cette question, et encouragé de nouvelles initiatives importantes.

La Malaisie souhaite réaffirmer son attachement sans faille à la Décennie d'action pour la sécurité routière et son engagement à déployer des efforts pour réduire les accidents de la route. Nous n'avons de cesse d'accroître et d'intensifier nos initiatives et nos programmes relatifs à la sécurité routière à cette fin, ce qui a permis de faire baisser le taux de mortalité pour 10 000 véhicules immatriculés de 3,55 à 2,9 pour la période 2009-2013.

En mai 2013, la Malaisie a célébré la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, au cours de laquelle divers programmes de sécurité routière concernant les piétons ont été organisés à l'échelle nationale. Parmi les activités proposées figuraient la mise en place d'aménagements pour piétons par le Département de la sécurité routière, des concours de peinture murale dans les écoles, le marquage des passages piétons décolorés et des programmes de sensibilisation.

La Malaisie a introduit l'éducation à la sécurité routière dans toutes les écoles primaires depuis 2007, et a intégré une campagne de sensibilisation à la sécurité routière dans son programme de formation pour le service national dans le but d'éduquer la jeune génération et de la sensibiliser à l'importance de la sécurité routière. La Malaisie a également lancé des programmes hebdomadaires de sensibilisation qui ciblent les usagers de la route les plus exposés, notamment les motocyclistes et les piétons, afin d'accroître les connaissances et la sensibilisation des usagers actuels de la route. Cet effort s'accompagne d'une campagne de promotion à travers divers médias, à savoir la télévision, la radio, la presse écrite et les médias sociaux.

Consciente de la valeur de la participation communautaire, la Malaisie a également lancé des programmes communautaires sur la sécurité routière. Sur le thème « Par la communauté, pour la communauté », chaque État de Malaisie oeuvrera avec une région administrative donnée pour fournir des conseils et un appui aux initiatives de cette communauté en matière de sécurité routière.

Grâce à la coopération entre l'Institut malaisien de recherche sur la sécurité routière et le Programme mondial d'évaluation des voitures neuves, le programme d'évaluation des voitures neuves de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est a achevé deux phases d'essais portant sur 25 modèles du marché régional en 2013.

La sécurité routière étant l'affaire de tous, le Gouvernement coopère activement avec le secteur privé, les organisations non gouvernementales et le grand public afin de participer et de contribuer aux initiatives sur la sécurité routière. Reconnaisant l'importance de la participation de la population, la Malaisie reste constamment à l'écoute de ces groupes et recueille leur avis avant d'élaborer de nouvelles politiques de sécurité routière.

Nous devons – et pouvons – faire bien plus. Pouvoir se déplacer en toute sécurité doit être quelque chose de tout à fait normal, que nous soyons riches ou pauvres, et originaires du Nord ou du Sud. Nous devons tous avoir accès en toute sécurité à nos rues, tout comme à l'eau potable ou à l'éducation. Et cela doit être vrai pour tous, mais surtout pour nos enfants.

La Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant stipule clairement et précisément que les enfants doivent avoir le droit de vivre dans un environnement propre et sûr. La Convention est en vigueur depuis plus de 21 ans, ce qui est suffisant pour qu'un enfant soit né et devenu adulte sous sa protection.

Mais dans de nombreux pays, les droits de l'enfant ne s'appliquent toujours pas sur le trajet de l'école ou dans les rues aux abords des maisons, où les enfants jouent. Par ce projet de résolution, l'Assemblée approuve la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière pour 2015, afin de se concentrer sur les besoins et les droits des enfants dans les rues et sur les routes. L'an prochain, des centaines d'organisations et des centaines de milliers de personnes feront campagne pour rendre les routes plus sûres pour nos enfants.

Nous devons donner la priorité au respect des vitesses de sécurité dans nos rues pour protéger tous les usagers de la route, notamment les enfants, encourager un mode de vie sain et permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité et confortablement. Nous devons faire davantage en faveur du concept de la sécurité à l'école et faire des communautés scolaires un centre d'action locale pour garantir des transports sûrs et viables. Nous devons accorder à cette question la priorité qu'elle mérite et l'intégrer dans les programmes nationaux. À cet égard, un objectif de sécurité routière doit être inscrit parmi les futurs objectifs du développement durable pour l'après-2015.

En tant qu'Ambassadrice mondiale de la campagne Pour des routes sûres, j'ai rencontré un grand

nombre de familles ayant perdu un enfant ou un parent dans un accident de la route. Lorsque l'on se rend dans les maisons et les hôpitaux et que l'on voit de ses propres yeux le résultat de ces tragédies et la façon dont elles plongent les familles dans la douleur et le désespoir, on ne peut pas partir sans rien faire. Les victimes d'accidents de la route n'ont jamais eu la parole.

Mais cela est en train de changer. Dans le cadre de la Décennie d'action, la campagne mondiale Pour des routes sûres, dirigée par M. Robertson et coordonnée par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière; l'excellent travail accompli à travers le monde par les automobile clubs de la Fédération internationale de l'automobile, dirigée par son président, Jean Todt; et les résolutions pertinentes de l'ONU expriment la nécessité d'agir.

Au cours de mes visites dans de nombreux pays, outre la tristesse et le deuil, j'ai aussi vu les nombreuses façons dont les solutions sont mises en œuvre et dont la vie est protégée : le respect du port du casque au Viet Nam; les nouvelles pistes cyclables au Costa Rica; une nouvelle stratégie de sécurité routière au Cambodge; des projets pilotes pour les itinéraires scolaires plus sûres en Afrique du Sud; la forte réduction du nombre de morts et de blessés enregistrée en Russie; et, dans mon propre pays, des solutions de conception des routes et des programmes d'essais de choc, qui témoignent de l'attachement de la Malaisie à la sécurité routière.

Nous nous réjouissons que le Brésil se propose d'accueillir la prochaine Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui lui permettra d'envisager les moyens de garantir la sécurité routière. Au cours des mois précédant la Conférence ministérielle, nous devons définir des objectifs ambitieux.

La sécurité routière a besoin de se faire entendre davantage à l'ONU. Il nous faut de nouvelles sources de financement pour soutenir la campagne sur la sécurité routière, et d'un nouvel élan pour atteindre notre objectif commun pour la Décennie d'action, à commencer par l'inscription de la sécurité routière parmi les objectifs pour l'après-2015. Engageons-nous de nouveau à relever ce défi et œuvrons ensemble à rendre nos routes plus sûres.

Lord Robertson (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : C'est un grand honneur que de représenter le Royaume-Uni à la présente séance, et je tiens à remercier le Gouvernement britannique de m'en avoir donné la possibilité.

Je préside la Commission pour la sécurité routière mondiale. En tant qu'ancien Ministre de la défense du Royaume-Uni et ancien Secrétaire général de l'OTAN, il me semble savoir de quoi je parle lorsque je dis que le carnage observé sur les routes du monde entier ressemble à rien de moins qu'une guerre.

Depuis ma dernière intervention à l'Assemblée générale, il y a six ans (voir A/62/PV.87), beaucoup de progrès ont été réalisés pour unifier la lutte mondiale contre les décès et des traumatismes dus aux accidents de la route. S'inspirant du leadership dont avait fait montre précédemment le Sultanat d'Oman, la Fédération de Russie a accueilli la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière à Moscou. La Décennie d'action pour la sécurité routière a été proclamée et un Plan mondial pour la Décennie d'action a été adopté. Je tiens à rendre hommage à tous ceux qui participent à la mise en œuvre de ce processus.

Depuis le lancement en mai 2011 de la Décennie d'action pour la sécurité routière, de nombreux pays ont décidé de redoubler d'efforts pour prévenir les traumatismes dus aux accidents de la circulation. De nouvelles stratégies nationales ont été adoptées dans de nombreux pays, et Bloomberg Philanthropies estime que plus d'1,5 milliard de personnes sont maintenant protégées par de nouvelles lois sur la sécurité routière dans les pays où son programme de sécurité routière est mis en œuvre. Grâce à l'appui de la Fondation pour l'automobile et la société de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), de nouveaux essais de choc indépendants ont été mis au point en Amérique latine et en Asie du Sud-Est afin d'encourager les consommateurs à exiger des véhicules plus sûrs. Et l'évaluation du degré de sécurité est maintenant utilisée pour influencer sur la conception des routes dans certains projets appuyés par la Banque mondiale.

Je dois dire pourtant que n'avons pas été aussi loin que certains d'entre nous l'auraient souhaité ou escompté. En 2010, lorsque l'Assemblée générale a proclamé la Décennie d'action pour la sécurité routière, plus de 100 pays ont approuvé l'objectif de stabiliser puis de réduire le nombre de victimes de la route d'ici à 2020. Mais la coopération internationale, le leadership politique ou la mobilisation des ressources n'ont pas atteint les niveaux nécessaires pour réaliser cet objectif. Je remercie donc le Brésil d'offrir d'accueillir la Conférence ministérielle d'examen à mi-parcours. Ce sera une bonne occasion de renouveler l'attachement à la Décennie d'action, de nouer de nouveaux partenariats

entre pays, entreprises et donateurs philanthropiques, et de créer la dynamique nécessaire pour accomplir de véritables avancées durant la deuxième moitié de la Décennie d'action.

Le tout dernier *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* établi par l'Organisation mondiale de la Santé montre qu'il existe un net contraste entre les pays à revenu élevé, où le nombre de victimes d'accidents de la route est en baisse, et le reste du monde. La coopération entre les pays ayant acquis un savoir-faire en matière de sécurité routière et ceux qui nécessitent une assistance doit donc être une priorité. L'impératif de trouver le moyen de coopérer a été un sujet évoqué par la Présidente Rousseff du Brésil à l'occasion de la visite effectuée dans ce pays il y a deux ans par le Premier Ministre britannique, M. David Cameron, et il est manifeste que cela importe pour de nombreux pays du Groupe des Vingt qui connaissent une motorisation rapide. L'amélioration de la sécurité routière peut sembler une tâche énorme, mais en s'attachant aux les principaux éléments de base que sont la gestion des données, la façon dont les routes sont conçues et utilisées, les modèles de véhicules et, par-dessus tout, le contrôle de vitesse, les pays peuvent faire baisser le nombre de morts et de blessés. C'est ce qu'a fait le Royaume-Uni au cours de nombreuses décennies. Le Royaume-Uni s'estime heureux d'avoir pu élaborer des politiques en s'attachant de façon soutenue à la sécurité routière, ce qui nous a permis d'être l'un des leaders mondiaux dans le domaine de la sécurité routière, avec un taux de victimes parmi les plus bas.

Cette année, le Royaume-Uni célèbre le trentième anniversaire du lancement de la campagne contre la conduite en état d'ivresse, dont on pense qu'elle a permis de sauver la vie à près de 2000 personnes. Cela a montré l'impact positif que peut avoir la communication lorsqu'elle est menée efficacement – par exemple en s'attaquant aux attitudes à l'égard de la conduite en état d'ivresse et à l'acceptabilité et à la dénégligence sociales. Outre cela, nous avons joué un rôle pionnier dans l'élaboration du nouveau Programme européen d'évaluation des véhicules et avons aussi mis au point notre grille de notation s'agissant du port de casque de protection, qui permet d'informer les motocyclistes sur la façon dont le casque peut les protéger contre un traumatisme crânien. Cette grille est unique au Royaume-Uni et s'est vu attribuée dernièrement le Prix international Prince Michael pour la sécurité routière.

Le Royaume-Uni continue d'adopter une approche ferme s'agissant de l'application des lois relatives à la sécurité routière, mais pour ce qui est des infractions mineures, nous avons introduit dernièrement des stages de récupération du permis de conduire ou de points de permis de conduire qui visent à changer le comportement du conducteur. Au plan international, aussi, le Royaume-Uni appuie la sécurité routière. Le Ministère du développement international a versé 1,5 million de livres au Mécanisme mondial pour la sécurité routière, dont le siège se trouve à la Banque mondiale. En tant que membre du Mécanisme, le Royaume-Uni a demandé avec insistance l'intégration de la problématique de la sécurité routière dans l'ensemble du système de la Banque mondiale ainsi que davantage d'échanges avec les autres banques multilatérales de développement. La Commission technique des transports de la Banque mondiale a décidé dernièrement qu'aucun projet routier ne sera validé s'il n'est pas assorti d'une étude approfondie du contexte de la sécurité routière dans le pays emprunteur.

En outre, le Ministère du développement international œuvre directement à l'amélioration de la sécurité routière dans les pays partenaires. Par exemple, au Népal où près d'un demi-million de personnes ont souffert de traumatismes dus aux accidents de la route en 2010, le Ministère est en train d'y améliorer les conditions de sécurité sur les routes de montagnes particulièrement dangereuses et de s'assurer de leur viabilité en œuvrant au renforcement de la capacité du Gouvernement de mettre en œuvre les mesures de sécurité routière. Par le biais du Programme africain d'accès communautaire, le Ministère du développement international mène une recherche appliquée pour améliorer la sécurité routière. En Tanzanie, par exemple, ses programmes ont permis d'évaluer l'efficacité des diverses mesures de sécurité routière prises pour accroître la sécurité des enfants et des adultes.

La semaine dernière, la Banque mondiale et l'Institute for Health Metrics and Evaluation ont publié une nouvelle analyse importante sur le coût des traumatismes dus au transport motorisé dans le monde. Ce rapport calcule – et c'est tout à fait remarquable – que le nombre combiné des victimes de traumatismes dus à des accidents de la route et de celles de la pollution de l'air due au gaz d'échappement des voitures atteint 1,5 million de personnes par an, soit un taux de pertes humaines plus élevé que celui dû au sida et du paludisme. Mais à la différence de ces horribles traumatismes, la courbe mondiale des morts dues aux accidents de la route est à

la hausse. Ces chiffres renforcent la Commission pour la sécurité routière mondiale dans sa conviction que mettre l'accent sur la sécurité routière peut aussi jouer un rôle crucial s'agissant d'améliorer l'environnement urbain et de remédier à certaines conditions, comme une mauvaise qualité de l'air et le manque d'exercice physique, qui sont responsables de l'accroissement rapide des maladies non transmissibles.

Je suis reconnaissant à l'Assemblée générale d'avoir pris acte dans ce projet de résolution (A/68/L.40) du tout dernier rapport de la Commission pour la sécurité routière mondiale intitulé « *Safe Roads for all : a Post-2015 Agenda for Health and Development* ». Il s'agit d'un rapport qui repose sur un argument simple mais convaincant : les accidents de la route sont un fléau qui frappe les jeunes de la planète, les souffrances humaines sont évitables et nous avons un modèle puissant et de bonnes raisons économiques pour agir.

D'ici à la fin de l'année, à mi-parcours de la Décennie d'action, nous devons réaffirmer notre engagement politique et financier envers la sécurité routière. Dans le cadre des réunions du groupe de travail à composition non limitée la semaine dernière, le Royaume-Uni, membre de la troïka comprenant aussi l'Australie et les Pays-Bas, a pris note de l'importance de renforcer l'accès aux moyens de transport sûrs et durables, dans le groupe de discussion sur la croissance économique, l'industrialisation et l'énergie.

Comme le Premier Ministre, M. Cameron, l'a indiqué, toutes les six secondes, une personne est tuée ou gravement blessée sur les routes du monde. Remédier à cela en urgence doit être une priorité pour la communauté internationale. Je rends hommage à Michelle Yeoh, Ambassadrice mondiale de la campagne Pour des routes sûres, qui a pris la parole avant moi dans le cadre de ce débat. Elle a donné la pleine mesure de son talent et de ses compétences en matière de communication pour faire parvenir ce message à une large audience. Mais nous devons redoubler d'efforts aux fins d'une action urgente en faveur de la sécurité routière.

La difficulté à laquelle nous sommes confrontés, que nous n'avons pas encore surmontée, consiste à trouver les moyens permettant de traduire les mots et les bonnes intentions contenus dans le projet de résolution et dans les précédentes résolutions de l'ONU Nations Unies en coopération et en actions réelles et concrètes sur nos routes et autoroutes. Nous devons le faire pour tenir les promesses de la Décennie d'action et, ce

faisant, jeter les bases d'une mobilité plus sûre et plus viable pour tous.

M. Al-Hajri (Oman) (*parle en arabe*) : Au nom du Gouvernement omanais, je voudrais remercier sincèrement S. E. le Secrétaire général de son rapport (A/68/368) sur les efforts pour améliorer la sécurité routière mondiale, dans lequel il fait le point sur les derniers développements concernant l'application des recommandations contenues dans les résolutions de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. En outre, je voudrais saluer les efforts constructifs déployés par la communauté internationale dans les domaines de la sécurité des transports et de la sécurité routière.

Nous sommes fiers que notre pays ait été le premier à lancer la campagne « Pour des routes sûres », que nous avons présentée à l'Assemblée générale lorsque nous avons demandé l'inscription à l'ordre du jour d'un point consacré à la sécurité routière, dans l'intérêt des générations futures. C'est à la cinquante-septième session que l'Assemblée inscrivit pour la première fois ce point à son ordre du jour. À la séance plénière qu'elle avait alors tenue le 22 mai 2003 (voir A/57/PV.86), l'Assemblée avait adopté la résolution 57/309, présentée par un Sultanat d'Oman convaincu de l'importance de parvenir à la sécurité routière à l'échelle internationale.

La communauté internationale met en exergue le caractère tragique des accidents de la route afin d'accroître la prise de conscience de la nécessité d'améliorer la sécurité routière. L'Assemblée générale a adopté plusieurs résolutions sur la sécurité routière mondiale, et un certain nombre de séances ont été organisées au niveau ministériel pour sensibiliser au drame que constituent les accidents de la route et à la nécessité de renforcer la sécurité sur les routes, et pour fournir une assistance technique en matière de sécurité aux niveaux régional et mondial.

Comme en témoigne le fait que la sécurité routière est devenue une question prépondérante de l'ordre du jour de l'ONU et d'autres organisations internationales, la communauté internationale attache une grande importance à ce que toutes les parties concernées coopèrent pour mettre fin au phénomène dangereux que constitue l'insécurité sur les routes. Selon les statistiques de l'ONU, quelque 1,2 million de personnes meurent chaque année des suites d'un accident de la circulation, sans compter les millions d'individus qui sont blessés ou handicapés. C'est dire le lourd tribut

social, économique, financier et humain que doit payer la communauté internationale.

Le Sultanat d'Oman consent d'énormes efforts pour améliorer la sécurité routière. Ainsi, le Sultanat a promulgué un décret établissant un comité national sur la sécurité routière chargé de définir une stratégie globale unique de réduction du nombre d'accidents de la route et de la circulation et d'élaborer des normes conformes aux critères internationaux. S'agissant de nos efforts de sensibilisation, nous examinons périodiquement les statistiques de la circulation et, chaque année, publions environ un million de prospectus distribués dans tous les gouvernorats du pays aux usagers de la route, aux écoliers et à toutes les composantes de la société. Nous avons également produit des films de sensibilisation qui ont été récompensés dans le monde entier. Afin de sensibiliser davantage les jeunes générations à la sécurité routière, nous avons créé une école de la circulation pour les enfants qui comprend le modèle réduit d'une ville intégrée idéale. En outre, les forces de police du Sultanat d'Oman, en coopération avec les autorités gouvernementales compétentes, ont planifié des mesures de sécurité routière dont elles surveillent également l'application. Elles mettent régulièrement à jour le manuel de conception des routes afin qu'il reste conforme aux normes de sécurité locales et internationales. En outre, nous avons créé un site Web de l'autorité publique de la circulation qui fournit des informations complètes sur la sécurité routière et répond aux questions des usagers.

Pour terminer, nous tenons à remercier la Fédération de Russie d'avoir présenté le projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/68/L.40). Afin d'améliorer les efforts internationaux à cet égard, et compte tenu de notre souhait de collaborer pour atteindre notre objectif commun de préservation des droits de l'homme et d'intensification de la coopération internationale en matière de sécurité routière, nous appelons l'Assemblée générale à adopter ce projet de résolution par consensus.

M. Mamabolo (Afrique du Sud) (*parle en anglais*) : Ma délégation se félicite de cet important débat pour examiner le projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/68/L.40). Nous appuyons son adoption et sommes convaincus que le monde – en particulier les pays en développement –, continuera ainsi de bénéficier d'améliorations notables de la sécurité routière.

En effet, l'amélioration de la sécurité routière est un impératif dans nos pays, car des millions de nos concitoyens sont grièvement blessés – voire tués pour nombre d'entre eux – dans des accidents de la route. Nous estimons nous aussi que les blessures liées aux accidents de la route sont un problème majeur de santé publique et de développement, dont la large gamme de répercussions socioéconomiques exerce une très lourde pression sur nos systèmes nationaux.

C'est pourquoi il est indispensable que, dans notre quête du développement durable, nos gouvernements continuent d'investir dans des infrastructures routières à l'épreuve des changements climatiques, à même de résister aux phénomènes climatiques inhabituels que nous connaissons désormais et capables de répondre aux besoins de nos populations nationales croissantes. Il est tout aussi indispensable que nous appliquions concrètement le projet de résolution en consolidant nos cadres politiques au plan national.

En 1996, l'Afrique du Sud a adopté la Loi nationale sur la circulation routière, qui réglemente l'utilisation des voies publiques et promeut la sécurité routière. Cette loi autorise également les agents de la circulation à demander aux automobilistes de s'arrêter sur les routes, à examiner leur voiture, à vérifier si leur permis de conduire est valide et à leur imposer des amendes le cas échéant. En accord avec nos politiques de non-discrimination, je tiens à souligner que les lois relatives à la circulation routière en Afrique du Sud sont appliquées sans discrimination et à tous les usagers de la route, sur la base des principes d'égalité et de non-discrimination.

Par ailleurs, en 1997, le Ministère sud-africain des transports a lancé une campagne de sécurité routière intitulée « Arrive Alive » (« Arrive en vie »), une initiative ponctuelle menée dans le but de réduire le carnage sur les routes. Cette campagne a beaucoup contribué à instiller des changements positifs dans le comportement des usagers de la route. Grâce à cette campagne, le Gouvernement sud-africain a pu réduire considérablement le nombre de décès dus aux accidents de la route et a permis à nos services de maintien de l'ordre et de santé d'être mieux préparés et d'intervenir plus rapidement, en particulier pendant les périodes de pointe de notre calendrier national. Suite aux résultats positifs obtenus, cette campagne « Arrive Alive » est désormais menée tout au long de l'année et s'intensifie durant les périodes de pointe, pendant les vacances.

En 2006, le Gouvernement sud-africain a démontré une fois de plus son engagement en faveur de la sécurité routière en proclamant octobre mois des transports. Cette initiative est maintenant devenue un événement annuel et une occasion d'évaluer les progrès réalisés par le pays s'agissant de faire en sorte que les routes et les moyens de transport soient fiables et sûrs pour tous les usagers de la route sur tout le territoire national. Durant ce mois, le Gouvernement procède à une évaluation des infrastructures de transport et définit les moyens d'améliorer le système de transports en commun et l'état des routes. Le Ministère des transports mettra bientôt au point un plan-cadre national à long terme visant à renforcer le rôle des transports dans la promotion du développement socioéconomique, grâce à la mise en place d'infrastructures et de services adaptés aux besoins des usagers de la route en Afrique du Sud.

En août 2013, le Ministère des transports a également institué la bourse d'études de la sécurité routière et l'Initiative en faveur de la sécurité routière Zenani Mandela. Cette bourse est une initiative de la Fédération internationale de la Fondation pour l'automobile basée au Royaume-Uni, qui a été lancée en collaboration avec le Ministère sud-africain des transports et le Centre pour la mémoire Nelson Mandela. Le but visé est d'offrir aux jeunes Sud-Africains la possibilité de se former auprès des professionnels de talent du monde entier, dans l'objectif commun d'améliorer la sécurité routière dans leurs communautés d'origine.

La bourse Zenani Mandela vise également à encourager les jeunes leaders sud-africains à rejoindre le mouvement mondial préconisé par la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) proclamée par les Nations Unies, dont l'objectif est de stabiliser le nombre de décès dus aux accidents de la route puis de le réduire de 50 % d'ici à 2020 et au-delà. Nous demandons à la communauté mondiale d'appuyer cette initiative.

Au niveau mondial, l'Afrique du Sud est partie à plusieurs conventions internationales relatives aux transports et à la sécurité routière. Je tiens à ajouter qu'en plus d'avoir revitalisé la campagne « Arrive Alive », l'Afrique du Sud a adhéré à la Décennie d'action pour la sécurité routière proclamée par les Nations Unies, qui encourage les activités de sensibilisation et des mesures internationales axées sur cinq volets de la sécurité routière pour atténuer les conséquences du manque de sécurité routière.

À cet égard, l'Afrique du Sud a mis au point sa propre stratégie en rapport avec la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), avec pour but d'améliorer l'éducation et l'application des lois pour lutter contre les mauvais comportements des usagers de la route, en s'inspirant des bonnes pratiques existantes au niveau international. Nous devons continuer d'œuvrer de concert à l'appui de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

M. Rodríguez Laguens (Argentine) (*parle en espagnol*) : Je voudrais tout d'abord remercier le Président d'avoir convoqué cet important débat sur la crise mondiale de la sécurité routière.

La République argentine a adhéré à la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), proclamée par les Nations Unies en 2010, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial.

En 2008, la Présidente de la République argentine, M^{me} Cristina Fernandez de Kirchner, a présenté au Congrès un projet de loi, bénéficiant d'un consensus politique et de l'appui de tous les secteurs, qui a conduit à la promulgation de la loi portant création de l'Agence nationale de la sécurité routière, placée sous l'autorité du Ministère de l'intérieur et des transports, faisant ainsi de la sécurité routière une question de politique publique. En vertu de cette loi, cette agence a été institutionnalisée et dotée d'un budget, afin qu'elle puisse mener ses activités dans un cadre inter-juridictionnel dans un pays fédéral. Depuis sa création, nous avons mis en œuvre un plan national d'éducation à la sécurité routière dans toutes les écoles publiques et privées du pays; créé un permis de conduire national unique; institué un plan de contrôle de la vitesse grâce à la technologie sur toutes les routes nationales; un plan de lutte contre la conduite en état d'ivresse et un plan national pour le port de la ceinture de sécurité et du casque pour les motocyclistes afin de limiter les risques importants qu'ils encourent. Une autre réalisation importante de l'Agence a été la création de l'Observatoire national de la sécurité routière dont les statistiques sont certifiées par le International Road Traffic and Accident Database (IRTAD). En l'espace de ces cinq années, nous avons obtenu des résultats concrets, signalés dans le rapport de l'Organisation mondiale de la Santé. Nous avons réduit de 14 % le nombre de décès dus aux accidents de la route pour 100 000 habitants et de 50 % le nombre de victimes

pour 10 000 véhicules. Cela représente 5 900 vies sauvées, en cinq ans, soit pratiquement le nombre de victimes que nous enregistrons par an.

Nous parlons de victimes et il convient de signaler que toutes ces politiques appliquées au niveau national ont bénéficié du concours des organisations de la société civile, qui font partie intégrante de l'Agence nationale de la sécurité routière, en particulier les familles et amis des victimes des accidents de la route, à qui je tiens à rendre hommage ici. Nous sommes en permanence à leurs côtés et ils nous servent de source d'inspiration et de guide dans notre action.

Ces politiques et leurs résultats ont été reconnus au niveau international, en particulier lors de la récente réunion du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière à l'appui du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Le Ministre argentin de l'intérieur et des transports, Florencio Randazzo, s'est vu décerner un prix en reconnaissance des relations établies et de l'action menée avec la société civile dans le cadre du Mécanisme mondial pour la sécurité routière. Nous signalons en outre que l'action menée par le Ministre Randazzo a été reconnue par la Fédération internationale de l'automobile, la Banque mondiale et d'autres organisations, notamment l'Organisation mondiale de la Santé.

La République argentine appuie le projet de résolution à l'examen (A/68/L.40), dont elle est l'un des coauteurs. Il convient de mettre un accent particulier sur certains des éléments clefs de ce projet de résolution, par exemple, le fait que les gouvernements doivent promouvoir, à court terme, des mesures concrètes en matière de sécurité routière et la proposition visant à créer dans chaque pays des organismes jouant un rôle de premier plan dans ce domaine. Il est aujourd'hui absolument nécessaire de les doter de ressources financières et de moyens institutionnels et de faire participer tous les secteurs de la société.

Nous ne pouvons tarder davantage à manifester une détermination concrète dans ce domaine. Nous devons commencer à œuvrer pour fixer des objectifs précis et des indicateurs réels et comparables, notamment le nombre de victimes pour 100 000 habitants et le nombre de victimes pour 10 000 véhicules. Nous devons également suivre certains indicateurs, notamment le port du casque, l'utilisation de la ceinture de sécurité, l'étude de la vitesse et de la prévalence de la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, et établir

des données de référence dans chaque pays qui soient comparables au niveau régional. Nous savons que pour cela, nous pouvons compter sur l'appui de l'Organisation mondiale de la Santé.

Il est en outre très important de promouvoir des initiatives régionales, tel l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière qui rassemble les autorités chargées de la sécurité routière des pays ibéro-américains, en particulier d'Amérique latine. Nous savons par ailleurs, qu'avec l'appui de l'ONU, ces mesures adoptées ou cette initiative peuvent être appliquées dans d'autres régions. L'instrument de coopération technique qu'est l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière est mentionné par le Secrétaire général, Ban Ki-moon, dans son dernier rapport, intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale » (A/68/368).

L'objectif central de cet Observatoire est de coordonner des mesures stratégiques dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020). À cet égard, nous considérons que la formation des conducteurs, la production de statistiques, l'élaboration de plans de contrôle et l'examen du problème majeur posé dans notre région par les motocycles sont des priorités sur lesquelles nous devons axer nos efforts à court terme.

En Argentine, nous avons fait de réels progrès, mais nous sommes conscients que le chemin à parcourir est encore long. Comme l'a indiqué l'Ambassadrice mondiale de la campagne Pour des routes sûres, Michelle Yeoh – et c'est le slogan de la Décennie, repris par notre Ministre de l'intérieur et des transports, Florenzio Randazzo – « Ensemble, nous pouvons sauver des millions de vie ».

M. Jawhara (République arabe syrienne) (*parle en arabe*) : Je tiens tout d'abord, au nom de ma délégation, à remercier vivement la délégation de la Fédération de Russie, pour ses efforts et son rôle de direction efficaces dans le cadre des négociations informelles relatives au projet de résolution intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale » (A/68/L.40). Le projet de résolution traite d'une des questions les plus importantes pour la sécurité humaine, qui figure parmi les préoccupations de l'ONU et de tous les pays du monde, à savoir la sécurité routière.

La délégation de mon pays participe aux négociations relatives à ce projet de résolution et s'en porte coauteur depuis plusieurs années. Mon pays est convaincu de l'importance de ce projet de résolution,

parce qu'il met l'accent sur la nécessité de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), dont nous saluons le lancement, et qu'il encourage la coopération entre les États Membres et les organismes des Nations Unies, le secteur privé et les organisations non gouvernementales dans le cadre des efforts visant à obtenir les meilleurs résultats possibles en matière de sécurité routière. À cet égard, nous voudrions insister sur la nécessité de prendre en considération cette question importante dans tous les futurs programmes de développement des Nations Unies et d'affirmer que la viabilité du secteur des transports et l'amélioration de la sécurité routière exigent que les pays développés s'engagent à aider, sans tarder, les pays en développement, en particulier ceux dont la situation est exceptionnelle, par le renforcement des capacités, le financement et le transfert de technologie.

Le Gouvernement de mon pays appuie fermement tous les efforts visant à garantir la sécurité routière dans le monde. Il a adhéré aux conventions des Nations Unies relatives au transport routier et à la signalisation routière. Il accorde également une très grande attention à la question de la sécurité sur les autoroutes et à son impact sur la vie des personnes et sur le développement. Mon gouvernement a également constitué une commission de haut niveau, présidée par le Premier Ministre et à laquelle participe un certain nombre d'agents gouvernementaux et d'acteurs de la société civile, afin de mettre au point une stratégie nationale de sécurité routière. Cette institution publique chargée de la sécurité routière en Syrie continue également de s'employer à maintenir les routes en bon état au plan technique, conformément aux normes techniques mondiales, et à garantir la sécurité routière. Cette commission s'emploie également à renforcer les systèmes de collecte des données concernant la sécurité routière et les systèmes de gestion et de sensibilisation liés à la réglementation et aux normes relatives à la circulation et la sécurité routières, en coordination avec les acteurs compétents et la société civile.

Malgré tous les efforts déployés par le Gouvernement syrien pour améliorer la sécurité routière, ces derniers temps, des difficultés entravant ces efforts sont apparues. La principale difficulté est le fait que plusieurs États et entités continuent d'imposer des mesures économiques coercitives, unilatérales et illégitimes au Gouvernement et au peuple syriens. Malheureusement, ces mesures sont concentrées sur les secteurs essentiels, notamment l'énergie, l'électricité, la finance, le transport et le commerce. Cela nuit aux efforts

déployés par les secteurs public et privé dans tous les domaines du développement, et entrave en particulier les plans visant à construire des infrastructures solides, y compris les routes, et à améliorer les normes relatives aux routes de manière à prendre en compte les critères de sécurité.

Par ailleurs, des groupes terroristes armés, hélas formés, équipés et financés par des États tiers, prennent pour cible, de manière aveugle, les passagers, qu'il s'agisse de civils ou de convois commerciaux et de transit. Ces groupes placent également des explosifs et des mines qui ont fait des milliers de victimes sur les routes, dont des enfants, laissant un grand nombre d'entre elles handicapées. Cela vient s'ajouter à l'inquiétude et à la peur que ces groupes suscitent chez les Syriens qui ont pourtant voyagé pendant des décennies en toute sécurité sur les autoroutes. En outre, ce terrorisme a un impact catastrophique sur l'économie syrienne, en entravant le rôle économique et commercial considérable joué par les réseaux routiers comme principal moyen de transport des convois commerciaux, qu'ils se déplacent à l'intérieur du pays ou qu'ils transitent par la Syrie.

Pour terminer, nous tenons à souligner qu'il importe que tous les États Membres fassent preuve d'une volonté politique sincère pour aider le Gouvernement syrien à venir à bout de ces deux difficultés et à mener à bien les plans de développement gouvernementaux, y compris ceux visant à améliorer la sécurité routière.

M. Botto (Monaco) : Ma délégation remercie le Secrétaire général pour son rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/68/368). Ce rapport nous rappelle le bilan noir de l'année 2010, où les accidents de la route avaient causé plus d'un million de décès. La résolution 66/260, coparrainée par Monaco et adoptée le 19 avril 2012, a notamment demandé aux États Membres de mener des activités favorisant la sécurité routière dans les cinq domaines du Plan mondial pour la Décennie pour l'action en matière de sécurité routière (2011-2020). Dans la majorité des accidents, c'est le comportement du conducteur qui était impliqué – vitesse excessive, non-maîtrise du véhicule, alcoolémie et non-respect des règles élémentaires du code de la route.

Le constat, au niveau mondial, est bien connu : il est particulièrement urgent de renforcer la prévention des accidents et la protection des usagers de la route, principalement des usagers les plus vulnérables, comme les motocyclistes et les piétons. Pour la seule Principauté de Monaco, il y a eu 232 accidents corporels

en 2011, et quatre conducteurs de deux-roues ont trouvé la mort. Déclarée priorité nationale il y a deux ans par le Prince souverain Albert II, la sécurité routière est en nette amélioration. En effet, aucun mort n'est à regretter pour les années 2012 et 2013, et le nombre d'accidents est en diminution constante. Toutefois, deux tiers des accidents enregistrés en 2013 concernent encore des deux-roues. Ainsi, le Gouvernement princier a lancé plusieurs campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs : dans les médias d'une part, et par la pose de nouveaux panneaux routiers d'autre part. De plus, des aménagements urbains, tels que des radars pédagogiques par exemple, ont été installés pour rappeler aux conducteurs les limitations de vitesse sur les portions les plus à risque. Par ailleurs, au plan juridique, le Code pénal monégasque punit d'une amende ou d'une période d'emprisonnement toute personne qui conduit un véhicule en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique.

Enfin, l'éducation des enfants et des jeunes est un aspect central de la politique monégasque de sécurité routière. Des cours de sensibilisation théoriques et pratiques sont menés dès l'école primaire pour les sensibiliser et faire en sorte qu'ils intègrent les règles élémentaires du code de la route et de la signalisation. Des formations, obligatoires pour les collégiens âgés de 12 ans et optionnelles pour ceux de 14 ans, donnent lieu à la délivrance d'une attestation scolaire de sécurité routière. En outre, la conduite d'un cyclomoteur nécessite un permis de conduire spécifique, accessible dès l'âge de 14 ans, qui est également valable à l'étranger. Monaco a été l'un des premiers pays à faire passer un examen, sur épreuves, aux candidats au permis de conduire pour cette catégorie.

M^{me} Power (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Les États-Unis sont ravis de faire partie des coauteurs de ce projet de résolution global sur la sécurité routière (A/68/L.40) et en demande l'adoption. Nous avons parrainé ce projet de résolution parce les accidents causés par les véhicules à moteur tuent plus d'1,2 million de personnes chaque année, et parce que beaucoup de ces morts pourraient être évitées si on améliore la conception des routes, la gestion de la circulation, les équipements de sécurité et l'intervention d'urgence.

Ce qui importe le plus, toutefois, c'est le comportement du conducteur. La vitesse excessive et le non-respect des règles de circulation sont deux causes de mortalité. Le rôle de l'alcool dans les accidents de

la route est également bien attesté et ne doit jamais être sous-estimé. Ces dernières années, cependant, nous sommes confrontés à une nouvelle menace mortelle due au fait de conduire en textant ou en conversant au téléphone. Les recherches montrent que les utilisateurs de téléphone portable sont plus de cinq fois plus susceptibles que les conducteurs sans distraction d'être impliqués dans un accident, et que texter en conduisant peut retarder les réactions d'un conducteur autant qu'un taux d'alcoolémie de 0,08, ce qui correspond à l'état d'un conducteur ivre. Aux États-Unis, il y a déjà davantage d'adolescents tués en textant que sous l'emprise de l'alcool. Toutefois, ce problème ne se limite ni aux adolescents ni aux pays très industrialisés. Il se répand aussi vite que la technologie.

Dans le monde, six personnes sur sept ont accès à des téléphones cellulaires, et plus d'un milliard de voitures sont sur la route. Dans des conditions de grande circulation, si les routes sont étroites et les infrastructures insuffisantes, les cyclistes et les piétons sont particulièrement exposés. Trop de conducteurs ne comprennent tout simplement pas le danger qu'il y a à quitter des yeux la route, même brièvement. La consommation d'alcool est épisodique, l'utilisation d'appareils portatifs est quant à elle chronique. Personne ne devrait mourir ou tuer à cause d'un texto.

C'est un enseignement que nous commençons à tirer. Cette semaine, l'État du Maryland, ici aux États-Unis, a pris des sanctions plus sévères contre des conducteurs provoquant un accident parce qu'il textait ou conversait sur un téléphone portable. La nouvelle loi porte le nom de Jake Owen, un enfant de 5 ans qui n'a jamais fêté son sixième anniversaire parce que, il y a trois ans, un conducteur distraité a embouti la voiture de ses parents. En 2010, le Secrétaire général a interdit au personnel de l'ONU d'envoyer des textos en conduisant. Le Président Barack Obama a adopté une norme similaire concernant les fonctionnaires des États-Unis. Globalement, plus de 70 pays ont adopté des lois qui restreignent l'utilisation des appareils portatifs par les conducteurs. Nous devons continuer sur cette lancée et faire en sorte que ces lois soient appliquées.

Une automobile est un moyen de transport, mais c'est aussi une arme potentielle. Comparativement aux autres conducteurs, un conducteur distraité est au moins quatre fois plus susceptible d'être impliqué dans un accident. Quand un conducteur texte, la probabilité d'un accident est multipliée par 20. Il faut mettre fin à cette insouciance totale.

Il y a deux ans, Taylor Sauer, une jeune fille de 18 ans, rentrait chez elle après avoir déposé un ami à l'université. Ne cessant de texter, elle roulait à environ 140 km/h lorsque sa voiture a percuté un semi-remorque. Immédiatement avant sa mort, elle a envoyé le message suivant à un ami : « Je ne peux pas discuter de cette question maintenant. Consulter Facebook en conduisant, ce n'est pas prudent. Ha, ha! »

La sécurité routière dans toutes ses dimensions est un problème mortel grave. De nombreux enseignements sont à tirer sur la manière de réduire le danger au minimum. Le défi et l'impératif énoncé dans le projet de résolution que nous examinons aujourd'hui consistent à faire en sorte que ces leçons sont apprises avant de prendre le volant, et non pas après, car il est trop tard.

M. Patriota (Brésil) (*parle en anglais*) : Je remercie le Président par intérim de présider ce débat sur la question très importante de la sécurité routière. Nous devons faire savoir à l'ONU que les accidents de la route et de la circulation sont l'une des principales causes de décès dans de nombreux pays très peuplés, y compris le mien. Jour après jour, des milliers de personnes sont tuées et mutilées dans les rues et sur les routes à travers le monde.

Nous félicitons la Fédération de Russie de son leadership et d'avoir mené à bien les négociations sur le projet de résolution A/67/L.40, intitulé « Amélioration de la sécurité routière mondiale », dont est saisie l'Assemblée générale. Le Brésil s'est porté coauteur du projet de résolution, et se réjouit d'offrir son plein appui à cet important point de l'ordre du jour en tant que pays hôte de la prochaine conférence de haut niveau sur la sécurité routière mondiale, qui se tiendra en 2015. Nous acceptons cet engagement avec honneur et responsabilité. Nous savons que le fait de traiter cette question aux niveaux international, national et local permettra de sauver des vies, d'améliorer la santé et de promouvoir le développement, comme l'a mentionné la Présidente Dilma Rousseff dans le discours qu'elle a prononcé à l'ouverture du débat général de la présente session de l'Assemblée générale (voir A/68/PV.5).

Je saisis également cette occasion pour saluer la présence du parlementaire brésilien, M. Hugo Leal, qui préside le groupe parlementaire pour la défense de la sécurité routière et qui a rédigé la loi nationale visant à imposer des limites de consommation d'alcool pour les conducteurs de véhicules par une application plus rigoureuse et le renforcement des sanctions pénales.

Le taux des accidents de la route dans le monde a atteint aujourd'hui un niveau inacceptable et présage des scénarios alarmants qui nous attendent dans un avenir proche. La mortalité et les traumatismes graves dus aux accidents de la route sont devenus l'un des problèmes de santé publique les plus pressants auxquels la communauté internationale est confrontée aujourd'hui, étant donné que le taux de mortalité lié au réseau routier est considérablement plus élevé que celui lié aux autres systèmes de transport. Selon les rapports de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les accidents de la route font chaque année 1,3 million de morts et entre 20 et 50 millions de blessés. Si ne changeons pas le cours des événements, les accidents de la route seront la cause de 2,3 millions de décès et deviendront la sixième principale cause de décès d'ici à 2020. Baisser le taux de mortalité routière est un défi mondial que les pays développés et les pays en développement doivent relever ensemble. S'il y a un objectif qu'on pourrait aisément qualifier d'universel, c'est bien celui-là, et ce n'est nullement une coïncidence s'il a été reconnu comme domaine prioritaire dans le document préparé par les cofacilitateurs du Groupe de travail à composition non limitée sur les objectifs de développement durable.

En mars 2010, l'Organisation des Nations Unies a proclamé la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière et appelé les États Membres à stabiliser puis à réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. L'initiative a permis de mieux sensibiliser le public sur l'importance d'améliorer l'infrastructure routière, en prenant des mesures préventives, des sanctions, en mettant en place d'autres normes en matière de sécurité routière et en dispensant les soins d'urgence adéquats aux victimes d'accidents de la circulation – non seulement les adultes, mais plus significativement les enfants qui tendent à être touchés de façon disproportionnée, que ce soit directement ou indirectement, en raison de la perte des parents ou des personnes chargées de subvenir à leurs besoins.

Malgré des signes notables de progrès, la réalité appelle chaque jour qui passe notre attention sur le fait qu'il reste encore beaucoup à faire. Actuellement, près de 27 % des décès et des traumatismes dus aux accidents de la route impliquent des piétons et des cyclistes. Mais ce taux atteint 75 % dans les pays en développement. Les piétons, les cyclistes et les motocyclistes représentent un groupe vulnérable majeur et méritent qu'on leur accorde

l'attention voulue dans les politiques publiques visant à prévenir les accidents de la circulation.

La vie humaine n'a pas de prix et sa perte est irréparable. La douleur que la perte d'une vie humaine inflige aux familles est insupportable et doit nous amener à agir fermement à tous les niveaux. Les traumatismes dus aux accidents de la route représentent une lourde charge pour la société. Selon l'Institut de recherche économique appliquée, un institut économique brésilien, les coûts dus aux accidents sur les routes fédérales, nationales et municipales ont atteint près de 8 milliards de dollars en 2005. De précédentes estimations en 2003 faisaient état de coûts avoisinant 2 milliards de dollars. En 2012, les accidents de la route au Brésil ont entraîné plus de 150 millions d'admissions dans les hôpitaux publiques, pour un coût de 90 millions de dollars. Les admissions de motocyclistes ont représenté 80 000 cas, pour des frais médicaux d'un montant de 45 millions de dollars. Un nouveau plan national a été adopté en 2011, en vertu duquel les secours d'urgence peuvent être maintenant envoyés plus rapidement aux sites touchés par une catastrophe grâce à un réseau d'unités mobiles en état d'alerte maximale.

Nous pensons que le renforcement de la sécurité routière nécessite des mesures et des actions multidisciplinaires face aux principaux facteurs de risques comme la non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, le défaut de port du casque, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, la conduite trop rapide ou les excès de vitesse, une mauvaise utilisation du téléphone portable au volant, y compris pour texter, comme il est souligné dans le projet de résolution dont on est saisi aujourd'hui. Adopter et appliquer une législation pour remédier à ces facteurs de risques les plus communs est une priorité pour les autorités brésiliennes. Les meilleurs exemples à cet effet auront été l'adoption depuis juin 2008 d'une politique de tolérance zéro envers les conducteurs s'agissant des taux d'alcoolémie et l'équipement obligatoire des nouvelles voitures de systèmes de freinage ABS et d'airbags à partir de janvier 2014. L'autre exemple est la mobilisation par le biais du Pacte national pour la réduction des accidents, qui a été mis en place en 2011 par le Ministère de la ville et le Ministère de la santé, et renforcé par la Président Dilma Rousseff en septembre 2012 grâce à des partenariats avec la société civile.

Le Brésil est fermement engagé dans nombre d'initiatives internationales visant à renforcer la

coopération en matière de sécurité routière, comme prévu par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière mis en place par l'OMS. Nous sommes aussi convaincus que la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) fournit le cadre idéal pour la coopération internationale et l'appui tant nécessaire à l'élaboration de plans nationaux, et sans doute, il faut l'espérer, dans le cadre plus large du programme de développement pour l'après-2015.

Enfin, nous remercions tous les membres d'avoir salué l'offre du Gouvernement brésilien d'accueillir la prochaine conférence ministérielle sur la sécurité routière mondiale en 2015, très probablement à la fin de novembre ou au début de décembre. L'annonce du lancement de la procédure en vue de la mise en place d'un comité préparatoire sera faite en temps utile, et nous comptons sur l'appui actif des partenaires et des organisations dans le cadre de cette entreprise pour que la Conférence de l'année prochaine puisse contribuer à la réalisation de l'objectif général, à savoir améliorer la sécurité routière grâce à une coopération internationale plus resserrée.

M. Rattray (Jamaïque) (*parle en anglais*) : La Jamaïque remercie le Secrétaire général de nous avoir transmis le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale établi par l'Organisation mondiale de la Santé (A/68/368). Nous prenons note du compte rendu détaillé de la gamme d'activités et programmes menés dans le monde en vue de la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

La Jamaïque se réjouit en effet que ses propres activités et programmes reflètent la tendance mondiale et est heureuse d'être coauteur du projet de résolution (A/68/L.40). Il est remarquable qu'il soit largement admis qu'une attention plus grande doit être accordée à la sécurité routière mondiale en tant que moyen de promouvoir le développement national et, en fait, du développement mondial.

La Jamaïque convient qu'il reste encore beaucoup à faire pour régler de façon holistique le problème de la sécurité routière, notamment grâce à une meilleure application des lois et règlements sur la façon la plus sûre d'utiliser les routes, à l'amélioration des normes de sécurité des véhicules, à une meilleure sensibilisation des usagers de la route, en s'attaquant aux cinq facteurs de risque et en investissant dans les services de soins après accident.

Notre expérience nous a appris combien il importe de recourir à la collaboration multisectorielle pour endiguer l'épidémie de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route. Il a en résulté une intensification des efforts et une meilleure sensibilisation sur la nécessité de renforcer les capacités et de mettre au point des politiques et programmes coordonnés qui impliquent toutes les parties prenantes, dans le but d'améliorer la sécurité routière dans le pays. En 2013, la Jamaïque a eu l'honneur de recevoir le prestigieux Prix international Prince Michael pour la sécurité routière pour avoir réussi à réduire le nombre de décès sur les routes du pays. La Conseil national de la sécurité routière a été reconnu comme modèle à suivre en tant qu'organisme hautement efficace et de premier plan grâce à ses pratiques optimales de sécurité routière.

Les traumatismes dus aux accidents de la route sont déjà la première cause de décès des jeunes âgés de 15 à 29 ans dans le monde. Malgré de récentes améliorations, nous courons le risque que les résultats enregistrés en termes de réduction des décès soient annulés. Ayant réduit de 434 en 1993 à 260 en 2012 le nombre de décès dus aux accidents de la circulation, la Jamaïque a atteint son objectif de passer sous la barre des 300 décès qu'elle s'était fixé en 2008. L'objectif a été ensuite revu à la baisse pour être arrêté à 240, et doit être atteint sur une période de trois ans qui s'achève en 2015. Toutefois, ce chiffre a augmenté, passant à 308 en 2013. En outre, au premier trimestre 2014, nous avons constaté une hausse de 25 % des décès dus aux accidents de la route par rapport au premier trimestre de 2013. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser cette épidémie s'aggraver. Une action et une attention soutenues sont nécessaires aux niveaux national, régional et international pour accélérer les progrès faits dans la réalisation de l'objectif consistant à réduire de moitié le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route d'ici à 2020 et à empêcher que les décès dus aux accidents de la route deviennent la première cause des décès évitables.

La sécurité routière doit encore gagner en importance parmi les priorités internationales. À l'échelle mondiale, financement et appui ne suffisent toujours pas pour atteindre les objectifs de la Décennie d'action – sauver 5 millions de vies et prévenir 50 millions de traumatismes graves d'ici à 2020. À cet égard, nous sommes favorables à la proposition du Gouvernement brésilien d'accueillir la deuxième conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière en 2015, afin de faire le bilan des progrès accomplis dans la mise en

œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Le nombre croissant de décès liés aux accidents de la route fait peser un lourd fardeau sur les pays en développement telle la Jamaïque. Les coûts des soins de santé et la perte de productivité n'en sont que les séquelles les plus manifestes. Nous devons également garder à l'esprit les coûts invisibles et la souffrance endurés par les victimes et leurs familles, les handicaps qui résultent de ces accidents et les répercussions négatives qu'ils ont sur l'exercice des droits au développement. Tout cela ne sert qu'à souligner pourquoi il est indispensable d'intégrer dûment l'objectif d'améliorer la sécurité routière mondiale dans le programme de développement pour l'après-2015.

Tandis que nous nous penchons sur le nouveau programme de développement mondial, nous devons veiller à ce que les transports soient à la fois sûrs et viables. En conséquence, la Jamaïque appuie les efforts visant à chiffrer cet objectif afin de l'intégrer dans les nouveaux objectifs de développement. Nous renouvelons l'appel, lancé en septembre 2013 par notre premier ministre, souscrivant à la campagne « The Long Short Walk », pour que la lutte en vue de réduire le nombre de blessés dus aux accidents de la route soit intégrée dans les objectifs du développement durable pour l'après-2015, dans le contexte de la question des transports sûrs et viables.

M^{me} Gunnarsdóttir (Islande) (*parle en anglais*) : La sécurité routière revêt la même importance pour tous les États. L'Islande est heureuse d'avoir, cette année encore, coparrainé le projet de résolution A/68/L.40 dont nous sommes saisis. Nous sommes désormais dans la quatrième année de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Nous nous sommes fixé des objectifs ambitieux afin d'améliorer la sécurité routière, de manière à prévenir des traumatismes graves qui peuvent bouleverser une vie, voire des pertes de vies humaines, sans parler des coûts économiques liés aux accidents de la circulation.

Il me plaît d'indiquer que les efforts de prévention et de sécurité en Islande se sont traduits par une baisse sensible des décès et traumatismes dus aux accidents de la route. Un plan national de sécurité routière est en place depuis 2005 et les progrès sont évidents. Les mesures les plus efficaces à ce jour incluent une initiative législative à l'intention des jeunes conducteurs, un accent particulier sur le respect des limitations de vitesse, le recensement des risques routiers et des campagnes de

prévention ciblées, concernant notamment l'utilisation des téléphones portables au volant. Sur la base de la Décennie d'action, d'autres domaines d'amélioration ont été identifiés qui pourraient être intégrés dans le plan national.

Si l'Islande est parvenue à réduire le nombre de décès en termes réels, les progrès accomplis au plan international ont quant à eux été d'ordre proportionnel. Le nombre de victimes est resté stable, alors même que le nombre de véhicules a augmenté de 15 % entre 2007 et 2010. Quoi qu'il en soit, il convient d'en faire davantage si nous voulons atteindre notre objectif.

Nous devons également focaliser notre attention sur les personnes qui ont survécu à un accident de la circulation, et qui souvent souffrent de traumatismes graves et à long terme. En particulier, mon gouvernement est déterminé à sensibiliser davantage la population aux risques de lésions de la moelle épinière, lesquelles sont spécifiquement mentionnées dans le projet de résolution dont nous sommes saisis. Les accidents de la circulation sont la cause de près de la moitié de toutes les lésions de la moelle épinière. Selon les estimations, entre 4 et 5 millions de personnes dans le monde, pour la plupart âgées de 20 à 40 ans, souffrent de telles lésions.

Le Gouvernement islandais soutient le travail de l'Institut des lésions de la moelle épinière en Islande pour atténuer la souffrance des personnes qui vivent avec ces lésions. L'Institut a une mission de sensibilisation et de collecte de l'information sur les traitements innovants de ces blessures. Cette initiative a reçu l'appui du Conseil nordique, qui a accepté d'organiser un projet de recherche commun pour trouver un remède efficace aux lésions de la moelle épinière.

Nous encourageons les États Membres, dans le cadre de leurs efforts nationaux, à prendre des mesures similaires pour renforcer leur connaissance des traumatismes graves provoqués par les accidents de la circulation et pour tenter de trouver des moyens plus efficaces de les traiter voire de les guérir définitivement. En outre, nous sommes prêts à partager nos connaissances avec toutes les parties intéressées, par le truchement de notre direction nationale de la sécurité routière et de l'Institut des lésions de la moelle épinière en Islande.

Enfin, nous tenons à remercier Oman d'avoir été le premier à mettre la question de la sécurité routière à l'ordre du jour de l'ONU, et la Fédération de Russie de continuer de promouvoir nos efforts collectifs pour

garantir la sécurité et répondre aux besoins de tous les usagers de la route. D'expérience, nous savons qu'il est possible d'obtenir des résultats tangibles pour sauver des vies et soulager la souffrance de ceux qui ont subi de graves traumatismes.

M. Roet (Israël) (*parle en anglais*) : Le Talmud, livre saint, nous dit que quiconque sauve une vie sauve l'humanité tout entière. Partant, le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 pourrait sauver l'univers.

Je voudrais remercier le Président d'avoir convoqué la présente séance sur un thème important qui exige que nous nous attachions davantage à sauver des vies. Je voudrais également remercier l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) de ses activités et de son appui en matière de sécurité routière mondiale. Israël est fier d'appuyer le projet de résolution présenté cette année (A/68/L.40), comme il l'a fait pour toutes les résolutions précédentes sur la sécurité routière.

Le nombre de décès dus aux accidents de la route reste beaucoup trop élevé dans le monde entier. Le risque de mourir dans un accident de la route est deux fois plus important que celui de mourir du paludisme. Dans le monde entier, les accidents de la route sont la première cause de décès chez les 15-29 ans. Les usagers vulnérables, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, comptent pour plus de la moitié des personnes qui meurent dans un accident de la circulation. Sans parler des dizaines de millions de personnes qui sont grièvement blessées chaque année, subissant des traumatismes dont bon nombre entraînent des handicaps de longue durée voire permanents. Ce n'est rien moins qu'une épidémie.

Il est donc étonnant qu'une telle épidémie n'ait pas provoqué un tollé général. La plupart des décès et traumatismes que je viens d'évoquer sont prévisibles et évitables. Pourtant, seuls 28 pays, soit 7 % à peine de la population mondiale, se protègent par des législations globales en matière de sécurité routière.

Heureusement, la communauté internationale commence à prendre des mesures. Les cinq volets du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 définissent des domaines prioritaires clairs pour les autorités nationales dans leurs efforts pour améliorer la sécurité routière dans leur pays. Il est évident que l'on progresse. Le rapport récemment publié par l'OMS sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde met en lumière les activités croissantes

entreprises par les organisations régionales afin de renforcer la sécurité routière dans leurs pays membres. Le nombre et la diversité des programmes régionaux, notamment des ateliers de formation, attestent de la contribution importante que les organisations régionales peuvent apporter à la mise en œuvre des cinq volets du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Je voudrais saisir la présente occasion pour évoquer brièvement les avantages indirects qui découlent d'une sécurité routière accrue. Il est clair que, outre le fait de sauver des vies, mettre en œuvre les volets du Plan mondial allègerait la congestion routière, augmenterait la productivité et réduirait les temps de transport des biens et des personnes, atténuant ainsi la pollution, pour ne citer que quelques-uns des effets positifs.

Il est évident que ces effets sont insignifiants par rapport à l'importance qu'il y a de sauver des vies et de prévenir des traumatismes graves, mais ils permettent de réfuter l'argument selon lequel les gouvernements n'ont pas les moyens de mettre en œuvre les mesures qui s'imposent.

Je voudrais faire part à l'Assemblée de quelques-unes des nombreuses mesures que l'État d'Israël a prises pour améliorer la sécurité routière dans le pays. En 2006, quatre ans avant la proclamation par l'Assemblée générale de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), Israël a créé une agence nationale de la sécurité routière en vue de l'élaboration et, surtout, de l'exécution d'un plan national. Cette agence promeut la mise en œuvre de règlements et de politiques, prépare des programmes de formation des conducteurs et diffuse auprès du public des messages de sensibilisation à la sécurité routière. Elle travaille en étroite collaboration avec d'autres institutions gouvernementales, y compris la police, ainsi que les organisations non gouvernementales (ONG) qui s'intéressent à la sécurité routière. Au premier rang de celles-ci, il convient de citer Or Yarok – qui en hébreu signifie « feu vert » –, une organisation qui finance des recherches sur l'ensemble des facteurs qui influent sur la sécurité routière et applique ces connaissances pour sauver des vies, par exemple en menant des activités de sensibilisation jusque dans les foyers des nouveaux conducteurs afin de promouvoir des pratiques de conduite sûres. Or Yarok est un excellent exemple d'une coopération efficace entre le gouvernement et les ONG.

L'agence israélienne de la sécurité routière et ses partenaires s'emploient à renforcer la sécurité routière au moyen d'une démarche globale qui passe par l'adoption de normes techniques élevées en vue de maintenir les infrastructures en bon état, la promotion de programmes de formation solides, une politique d'application stricte de la loi et d'autres mesures en harmonie avec les cinq volets définis dans le Plan mondial pour la Décennie d'action. Bien entendu, le but ultime des efforts déployés par Israël est de sauver des vies. Les statistiques confirment notre succès. Grâce aux efforts du Gouvernement, le nombre de décès imputables aux accidents chez les jeunes conducteurs a chuté de 60 % entre 2006 et 2012. En conséquence, Israël a désormais un meilleur bilan en matière de sécurité routière que d'autres pays à revenu élevé, grâce à des lois énergiques en matière de circulation et à leur application stricte, et son taux de décès dus aux accidents de la route est parmi les plus faibles au monde. Bien entendu, cela ne suffit pas et nous devons et allons faire davantage.

Les États Membres peuvent et doivent s'attaquer d'urgence à ce problème mondial au moyen de l'éducation, et de l'élaboration et de l'application de lois efficaces en matière de sécurité routière. Il importe de se rappeler qu'il est possible de réduire et de prévenir les accidents de la route et le nombre de décès qui en résultent si les gouvernements mettent en œuvre des mesures adéquates. Il reste près de sept ans avant la fin de la Décennie d'action. Nous pouvons faire de nos réalisations dans ce domaine un modèle de volonté collective et d'action nationale. Nous pouvons changer le cours des choses. Nous pouvons et devons sauver le monde, une personne à la fois.

Le Président par intérim (parle en arabe) : 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. Boulanger (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) (*parle en anglais*) : En termes de développement économique et de développement durable, les accidents de la route tuent 3 300 personnes – à peu près le nombre de passagers à bord de 10 avions – chaque jour, soit 1,3 million de morts chaque année. Près de la moitié de ceux qui meurent sur les routes à travers le monde sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. Chaque année, les accidents de la route font également entre 20 et 50 millions de blessés graves,

victimes souvent de traumatismes permanents. Le coût financier des accidents de la route à l'échelle mondiale est de 518 milliards par an, soit l'équivalent de la perte, chaque année, d'une économie de la taille de la Suisse. L'on estime qu'environ 85 % des décès annuels dus aux accidents de la route surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire et font perdre à ces pays entre 2 et 3 % de leur produit national brut par an, soit 65 milliards, plus que le montant total de l'aide au développement qu'ils reçoivent. D'ici à 2020, si rien n'est fait, le nombre de blessés imputables aux accidents de la route devrait augmenter d'environ 65 %. Ces coûts économiques, sociaux, et surtout humains, pour les parents, les jeunes, les soutiens de famille, les familles et les communautés en général, sont inacceptables, d'autant plus qu'il est possible de prévenir ces tragédies.

Depuis 1998, année où pour la première fois le *Rapport sur les catastrophes dans le monde* de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FICR) a qualifié les accidents de la route d'urgence humanitaire mondiale, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge a démontré son attachement à la sécurité routière, notamment par l'entremise du Partenariat mondial pour la sécurité routière, s'employant, en collaboration avec les gouvernements, le secteur privé et la société civile, à mettre en œuvre des programmes de sécurité routière dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), désormais dans sa troisième année.

Nous accueillons avec satisfaction le rapport du Secrétaire général (A/68/368), qui décrit plusieurs événements notables qui témoignent de la prise de conscience de ce problème à travers le monde et des solutions que les gouvernements et autres parties prenantes doivent mettre en place pour endiguer le flot des accidents de la route et leurs conséquences sur la santé publique et le développement. Nous voudrions également nous faire l'écho du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013* de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), qui indique que de réels progrès ont été réalisés pour améliorer la sécurité routière et sauver des vies. Par exemple, le nombre annuel de décès dus aux accidents de la circulation n'a pas augmenté depuis trois ans. De nouvelles lois sur la sécurité routière ont été adoptées dans 35 pays. Quarante-neuf pays, représentant 66 % de la population mondiale, se sont dotés d'une législation globale sur la conduite en état d'ivresse. Quarante-dix pays, représentant 77 % de la population mondiale, disposent d'une législation globale sur le port du casque couvrant

tous les usagers, toutes les routes et tous les types de moteurs, et imposent le respect d'une norme sur les casques. Des avancées ont également été constatées dans l'élargissement du champ d'application des législations sur le port de la ceinture de sécurité aux passagers installés à l'arrière.

Toutefois, il reste beaucoup à faire pour atteindre les buts et objectifs de la Décennie d'action. Par exemple, le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* souligne que seuls 59 pays, représentant 39 % de la population mondiale, ont imposé une vitesse limitée à 50 km/h dans les agglomérations et autorisent les autorités locales à réduire la vitesse autorisée. Le rapport indique également que les politiques de transport négligent les piétons et les cyclistes. En outre, s'il est vrai qu'à l'échelle mondiale, le nombre annuel de décès dus aux accidents de la circulation n'a pas augmenté depuis trois ans, on s'aperçoit qu'au cours de la même période, les chiffres ont en fait augmenté dans 87 pays. Par ailleurs, même si de nouvelles lois sur la sécurité routière ont été adoptées dans 35 pays, 7 % seulement de la population mondiale est couverte par une législation globale. Avec plus d'1,2 million de vies humaines perdues chaque année, le nombre de victimes dans le monde demeure inacceptable.

La FICR appuie la recommandation faite par le Secrétaire général et l'OMS aux gouvernements d'adopter d'urgence une législation globale qui favorise les meilleures pratiques sur tous les principaux facteurs de risque en vue de s'attaquer à cette cause évitable de décès, de traumatisme et de handicap. Nous voudrions également encourager les États Membres à élaborer des politiques et des lois applicables qui protègent les témoins et les secouristes qui viennent en aide aux blessés. Des lois adéquates protégeant les bons Samaritains sont de la plus haute importance pour sauver des vies, tout comme les soins dispensés aux victimes d'accidents par des intervenants bien formés. À cette fin, le Mouvement de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge met actuellement en place des partenariats avec les automobile clubs et les touring clubs de la Fédération internationale de l'automobile.

Le Centre mondial de référence des premiers secours vise à jouer un rôle important dans le renforcement de ce lien essentiel – et de fait très direct – entre premiers secours et sécurité routière.

Pour souligner l'importance décisive des premiers secours pour la sécurité routière, la Journée mondiale des premiers secours, établie en 2000 par le Mouvement

international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, avait pour thème en 2013 « Premiers secours et sécurité routière ». À ce jour, plus de 17 millions de personnes ont été formées aux premiers secours, et des messages concernant les premiers secours et la prévention ont été diffusés auprès de 46 millions de personnes. Au sein des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, il y a aujourd'hui plus de 36 000 formateurs actifs aux premiers secours, et 770 000 bénévoles actifs. Chaque année, au total, au moins 40 millions d'heures de bénévolat sont consacrées aux premiers secours dans le monde.

La FICR est convaincue que le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, avec ses 189 sociétés nationales et près de 15 millions de bénévoles actifs, a un rôle important à jouer dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020). Il y a quelques mois seulement, à notre assemblée générale à Sydney, le Partenariat mondial pour la sécurité routière a organisé deux ateliers soulignant le rôle que les sociétés nationales peuvent jouer et jouent dans la Décennie d'action pour la sécurité routière. Des sociétés nationales telles que la Croix-Rouge vietnamienne et le Croissant-Rouge tunisien servent d'auxiliaires au gouvernement de leur pays et prônent avec succès l'amélioration de la législation relative à la sécurité routière. Ils jouent un rôle concret et travaillent avec les populations locales pour éduquer les enfants à la sécurité routière et faire connaître aux adultes et aux adolescents les meilleures pratiques en matière de soins à dispenser aux victimes d'accidents de la circulation. Ces ateliers étaient également axés sur l'engagement de la FICR à s'employer à obtenir de meilleurs résultats en matière de sécurité routière pour les cinq volets d'activités du Plan mondial pour la Décennie d'action. Les délégués d'une centaine de sociétés nationales ont participé à ces ateliers et cette expérience a été extrêmement positive.

Il est évident que la situation de la sécurité routière occupe une place prépondérante au sein du Mouvement. Il existe d'innombrables exemples de bonnes pratiques mises en œuvre et partagées dans le monde entier ainsi qu'une ferme volonté, au niveau des responsables, de renforcer les capacités des sociétés nationales afin qu'elles étendent et améliorent leur action sur le terrain en s'associant au Partenariat mondial pour la sécurité routière.

Au-delà de l'approche adoptée par le Mouvement de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge au niveau

national, nous sommes aussi conscients que des initiatives mondiales ayant un impact mondial sont également nécessaires. C'est pourquoi la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et la Fédération internationale de l'automobile (FIA) envisagent des moyens de coopérer et de trouver des possibilités pour que les dizaines de sociétés nationales et les millions de bénévoles puissent travailler avec les 235 automobile clubs affiliés à la FIA et leurs 60 millions de membres. Ce type de partenariat pourrait aboutir à des initiatives ayant un impact mondial.

Il reste beaucoup à faire pour atteindre l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), ainsi qu'il ressort du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action*, notamment en ce qui concerne la protection des usagers de la route vulnérables, l'adoption et l'application de lois appropriées sur la sécurité routière et la réduction du nombre de morts et de blessés dus à des accidents de la circulation. Comme l'a dit le Secrétaire général :

« Une approche plus systématique s'impose pour s'attaquer aux problèmes de sécurité routière qui relèvent des cinq volets définis dans le Plan mondial pour la Décennie. » (*A/68/368, par. 66*)

Cependant, la FICR considère que cette crise humanitaire, dont l'ampleur est considérable et qui a des répercussions très graves sur l'économie, la collectivité et la famille, exige une coopération internationale qui ne se limite pas au simple partage des bonnes pratiques. La FICR pense que de tels partenariats et modes de coopération mondiaux pourraient produire

l'effet nécessaire pour changer véritablement les choses durant la deuxième moitié de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

Le Président par intérim (*parle en arabe*) : Nous avons entendu le dernier orateur dans le débat sur cette question. L'Assemblée va maintenant se prononcer sur le projet de résolution A/68/L.40, 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*) : Je tiens à signaler que, depuis la présentation du projet de résolution A/68/L.40, outre les pays énumérés dans ce document, les pays suivants s'en sont portés coauteurs : Algérie, Andorre, Arabie saoudite, Australie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, États-Unis d'Amérique, Inde, Iran, Iraq, Israël, Italie, Jamaïque, Kirghizistan, Liban, Malaisie, Mongolie, Monténégro, Mozambique, Norvège, Ouzbékistan, Qatar, République de Moldova, République tchèque, Saint-Marin, Tunisie et Yémen.

Le Président par intérim (*parle en arabe*) : Puis-je considérer que l'Assemblée décide d'adopter le projet de résolution A/68/L.40?

Le projet de résolution A/68/L.40 est adopté (résolution 68/269).

Le Président par intérim (*parle en arabe*) : 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.

La séance est levée à 11 h 55.