

RAPPORT DE SITUATION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE MONDE RÉSUMÉ



Organisation
mondiale de la Santé

Les accidents de la circulation provoquent chaque année plus d'1,2 million de décès et 20 à 50 millions de traumatismes non mortels. Dans la plupart des régions, cette épidémie continue à prendre de l'ampleur. Ces cinq dernières années, la plupart des pays ont approuvé les recommandations présentées dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* qui indiquent comment appliquer une approche globale pour améliorer la sécurité routière et faire baisser le nombre de décès sur les routes. Cependant, aucune étude mondiale n'a encore été réalisée pour savoir dans quelle mesure cette approche est mise en oeuvre. Ce *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* constitue le premier bilan de la sécurité routière dans 178 pays, dressé à partir des données tirées d'une enquête standardisée menée en 2008. Les résultats de cette enquête offrent un point de comparaison aux pays qui souhaitent évaluer leur situation en matière de sécurité routière par rapport à celle d'autres pays et, sur le plan international, les données présentées peuvent servir de base pour mesurer les progrès accomplis au cours du temps. Il ressort de ce *Rapport de situation* plusieurs constatations importantes.

Les accidents de la route restent un grave problème de santé publique, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire

Le taux de mortalité attribuable aux accidents de la route est plus élevé dans les pays à revenu faible ou intermédiaire (21,5 et 19,5 pour 100 000 habitants respectivement) que dans les pays à revenu élevé (10,3 pour 100 000 habitants). Cependant, dans beaucoup de pays à revenu élevé, même si le nombre de décès a diminué ces quarante à cinquante dernières années, les accidents de la circulation restent une cause importante de mortalité, de traumatisme et de handicap.

Plus de 90 % des décès par accident de la route surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on compte moins de la moitié du parc mondial de véhicules.

Tableau 1. Taux de mortalité par accident de la route (pour 100 000 habitants)^a, par Région OMS et groupe de revenu (données modélisées)

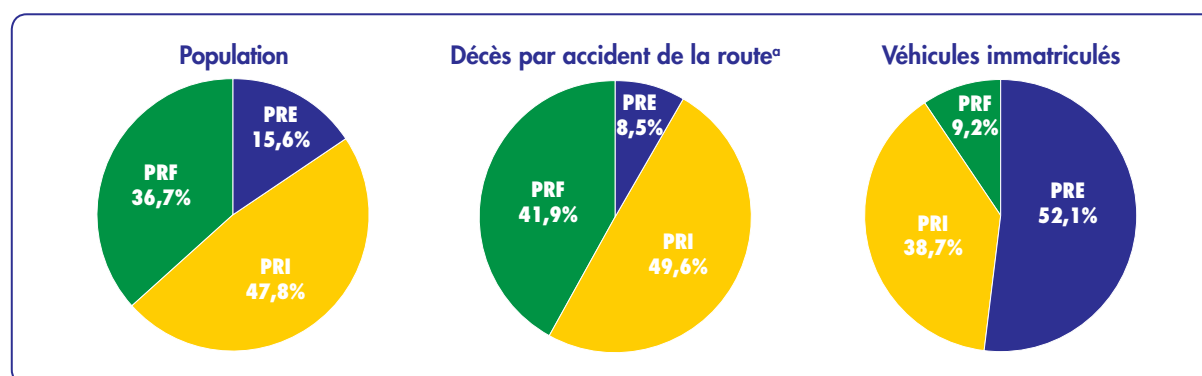
Région OMS	Revenu élevé	Revenu intermédiaire	Revenu faible	Total
Région africaine ^b	–	32,2	32,3	32,2
Région des Amériques ^c	13,4	17,3	–	15,8
Région de l'Asie du Sud-Est ^b	–	16,7	16,5	16,6
Région européenne	7,9	19,3	12,2	13,4
Région de la Méditerranée orientale	28,5	35,8	27,5	32,2
Région du Pacifique occidental	7,2	16,9	15,6	15,7
Monde	10,3	19,5	21,5	18,8

^a Définition sur 30 jours

^b Pas de pays à revenu élevé

^c Pas de pays à revenu faible

Figure 1. Population, décès par accident de la route^a et véhicules immatriculés, par groupe de revenu

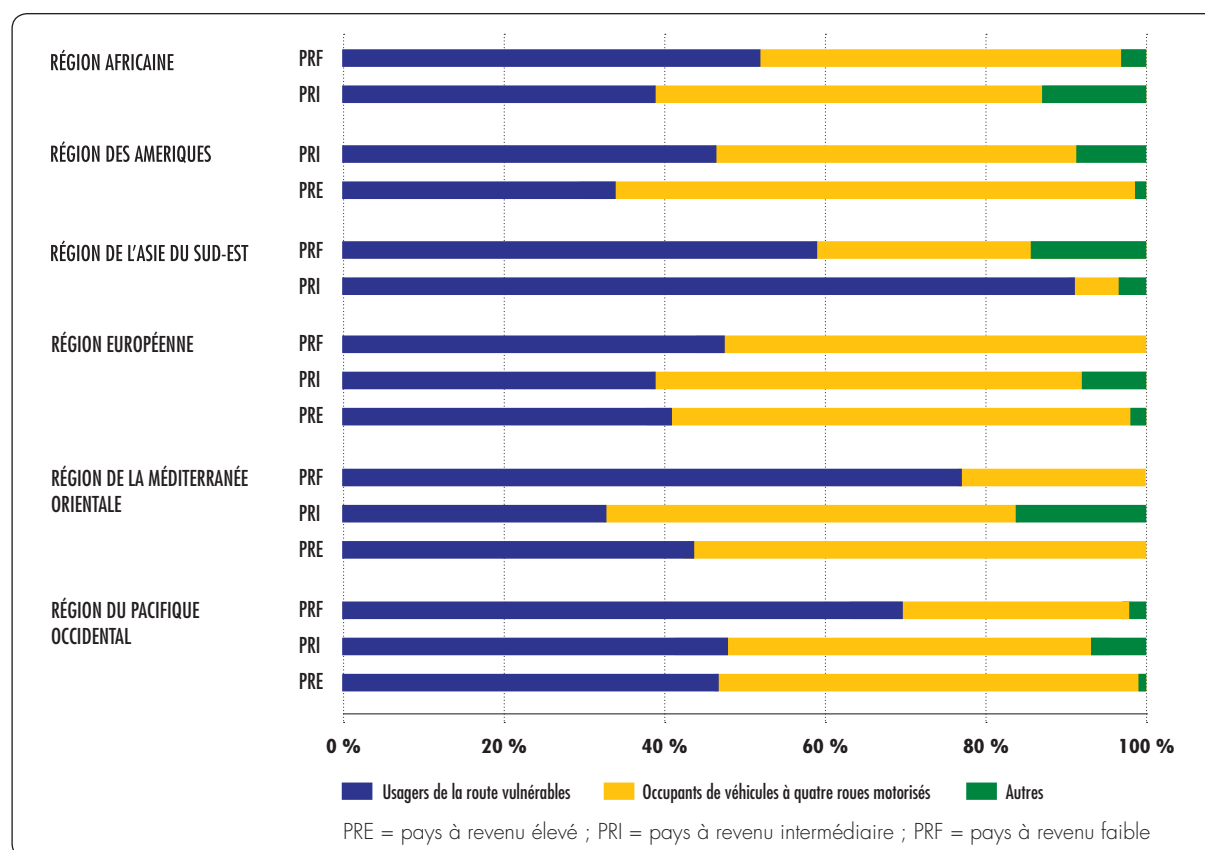


^a définition sur 30 jours, données modélisées. PRE = pays à revenu élevé ; PRI = pays à revenu intermédiaire ; PRF = pays à revenu faible

Près de la moitié des personnes qui meurent sur les routes sont des usagers vulnérables

Près de la moitié (46 %) des personnes qui meurent dans un accident de la route sont des piétons, des cyclistes ou des usagers de deux-roues motorisés – des « usagers vulnérables » – et cette proportion est encore plus élevée dans les pays pauvres. Dans certains pays à revenu faible ou intermédiaire, les usagers vulnérables représentent jusqu'à 8 morts sur 10.

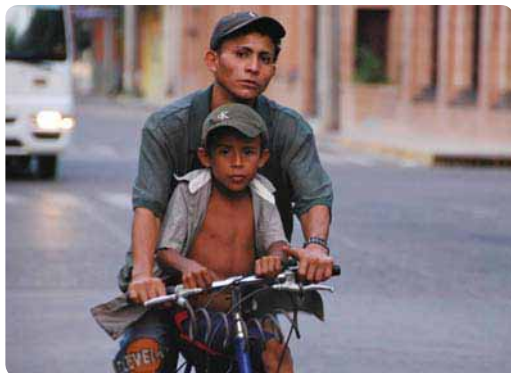
Figure 2. Décès rapportés par type d'usager de la route (%), par Région OMS et groupe de revenu



Le *Rapport de situation* semble indiquer que les efforts consentis pour répondre aux besoins de ces groupes vulnérables sont insuffisants. Par exemple :

- seuls 29 % des pays satisfont aux critères de base pour réduire la vitesse en agglomération, alors qu'il s'agit de l'un des principaux facteurs de risque d'accident parmi les piétons et les cyclistes ;
- moins de 10 % des pays considèrent que les limitations de vitesse sont appliquées efficacement ;
- un tiers (32 %) seulement de la population mondiale habite dans un pays doté d'une politique nationale favorisant la marche à pied et les déplacements à vélo comme alternatives aux moyens de transport motorisés, ce qui semble indiquer que les mesures permettant à la population de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité font défaut ;
- 44 % des pays ne disposent pas de politiques en faveur des transports publics comme alternative à la voiture.





Près de la moitié des personnes qui meurent sur la route dans le monde sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes.

Plusieurs de ces mesures, susceptibles de faire baisser le nombre de décès parmi les usagers vulnérables de la route, peuvent aussi avoir un effet bénéfique sur la santé, notamment sur le plan respiratoire (en raison d'une baisse des émissions de gaz d'échappement) et parce qu'elles favorisent la pratique d'exercice physique.

Peu de pays disposent d'une législation globale et bien appliquée sur la sécurité routière

Dans de nombreux pays, l'adoption et l'application d'une législation routière semblent insuffisantes. L'élaboration et l'application efficace d'une législation sont primordiales pour lutter contre la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse et pour accroître le port du casque et de la ceinture de sécurité ainsi que l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants. L'enquête a montré que 15 % seulement des pays disposent d'une législation globale couvrant ces cinq facteurs de risque d'accident.

Les scores d'application des mesures relatives à ces facteurs de risque sont généralement faibles, ce qui semble indiquer que la situation à cet égard doit être améliorée. Cela suppose une volonté politique et la mise à disposition des organismes chargés de l'application de moyens humains et financiers suffisants afin que leurs activités soient efficaces. Les efforts déployés pour appliquer la loi doivent être durables, faire l'objet d'une large publicité et se traduire par l'application de mesures appropriées assorties de sanctions en cas d'infraction.

15 % seulement des pays disposent d'une législation globale couvrant les cinq facteurs de risque d'accident.

Vitesse

Il ressort des recherches effectuées sur la gestion de la vitesse qu'en agglomération, la vitesse autorisée ne doit pas dépasser 50 km/h et qu'il est recommandé d'aménager des zones à 30 km/h aux endroits où des usagers vulnérables sont particulièrement exposés à un risque d'accident.

- Dans moins d'un tiers des pays ayant participé à l'enquête, la vitesse autorisée en agglomération est égale ou inférieure à 50 km/h et cette limitation peut être abaissée par les autorités régionales, si nécessaire.
- Seuls 9 % des pays considèrent que les limitations de vitesse sont correctement appliquées.



Que faire ?

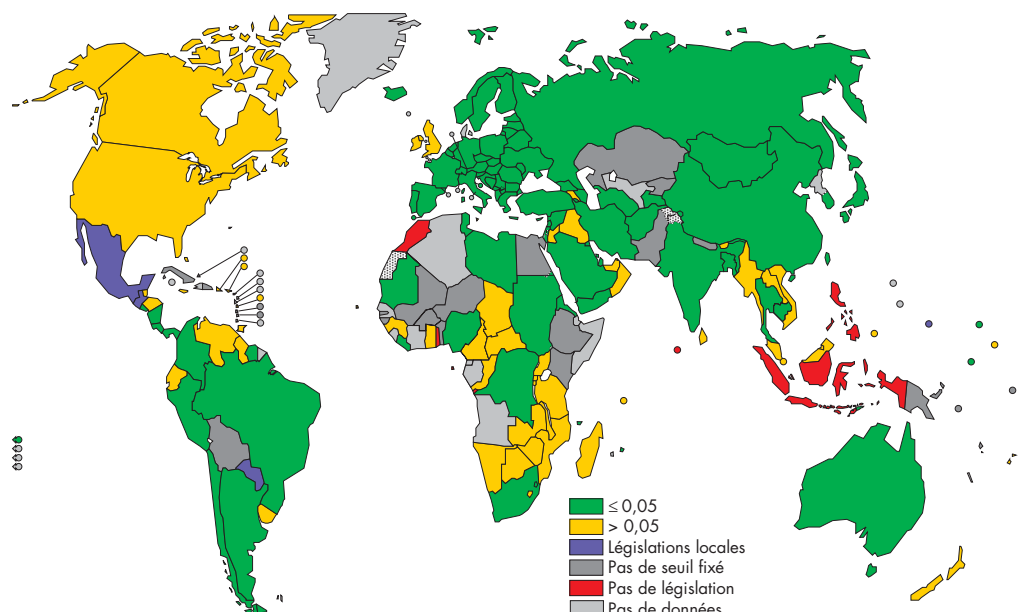
- ✓ Les pays doivent fixer et appliquer des limitations de vitesse adaptées aux différents types de route, en accordant une attention particulière aux besoins des usagers vulnérables. En agglomération, la vitesse autorisée ne doit pas dépasser 50km/h.
- ✓ Les autorités locales doivent être en mesure d'abaisser les limitations de vitesse aux endroits où des usagers vulnérables sont particulièrement exposés à un risque d'accident.

Conduite en état d'ébriété

La conduite en état d'ébriété accroît à la fois le risque d'accident et la probabilité de décès ou de traumatisme grave. Le risque pour le conducteur d'être impliqué dans un accident augmente considérablement lorsque l'alcoolémie dépasse 0,04 gramme par décilitre (g/dl). De nombreux pays où la sécurité routière est considérée comme très satisfaisante ont fixé le seuil d'alcoolémie à 0,05g/dl..

- Plus de 90 % des pays disposent d'une législation nationale sur la conduite en état d'ébriété mais 49 % seulement des pays ont fixé un seuil légal d'alcoolémie inférieur ou égal à 0,05 g/dl.
- Seuls 11 % des pays ont fixé un seuil d'alcoolémie plus bas pour les jeunes conducteurs ou les nouveaux conducteurs alors que cette mesure est recommandée car ils sont plus exposés que les autres au risque d'accident lorsqu'ils sont sous l'emprise de l'alcool.

Figure 3. Seuils d'alcoolémie (g/dl) par pays/zone



Que faire ?

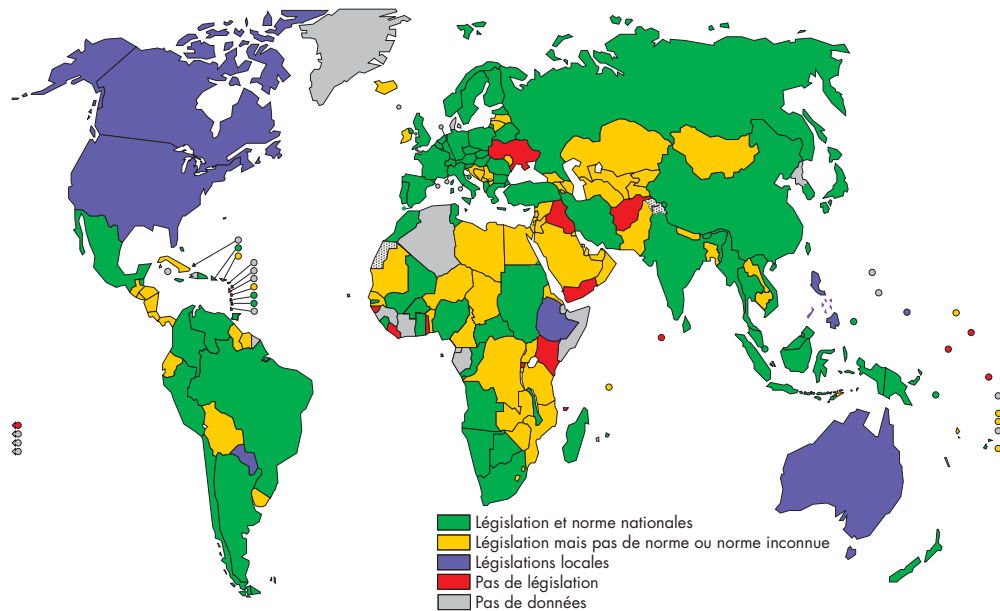
- ✓ Tous les pays doivent disposer d'une loi contre la conduite en état d'ébriété et l'appliquer.
- ✓ La législation sur la conduite en état d'ébriété doit prévoir un seuil d'alcoolémie égal ou inférieur à 0,05 g/dl et à 0,02 g/dl pour les jeunes conducteurs et les nouveaux conducteurs.

Port du casque pour motocyclistes

En cas d'accident, le port du casque réduit de près de 40 % le risque de décès et de plus de 70 % le risque de traumatisme crânien grave. Les casques pour motocyclistes doivent répondre à des normes de sécurité reconnues et doivent être correctement attachés pour être efficaces au maximum.

- Environ 74 % des pays imposent le port du casque aux conducteurs et aux passagers de deux-roues et de trois-roues motorisés sur tous les types de routes et quel que soit le type de motorisation du véhicule.
- Dans 43 % des pays, il n'existe aucune norme concernant les casques.
- Seuls 40 % des pays disposent d'une loi qui rend obligatoire le port du casque pour les conducteurs et les passagers de motocycles et qui prévoit que les casques doivent répondre à une norme nationale ou internationale précise (voir Figure 4).

Figure 4. Législation sur le port du casque pour motocyclistes et normes relatives aux casques, par pays/zone



Que faire ?

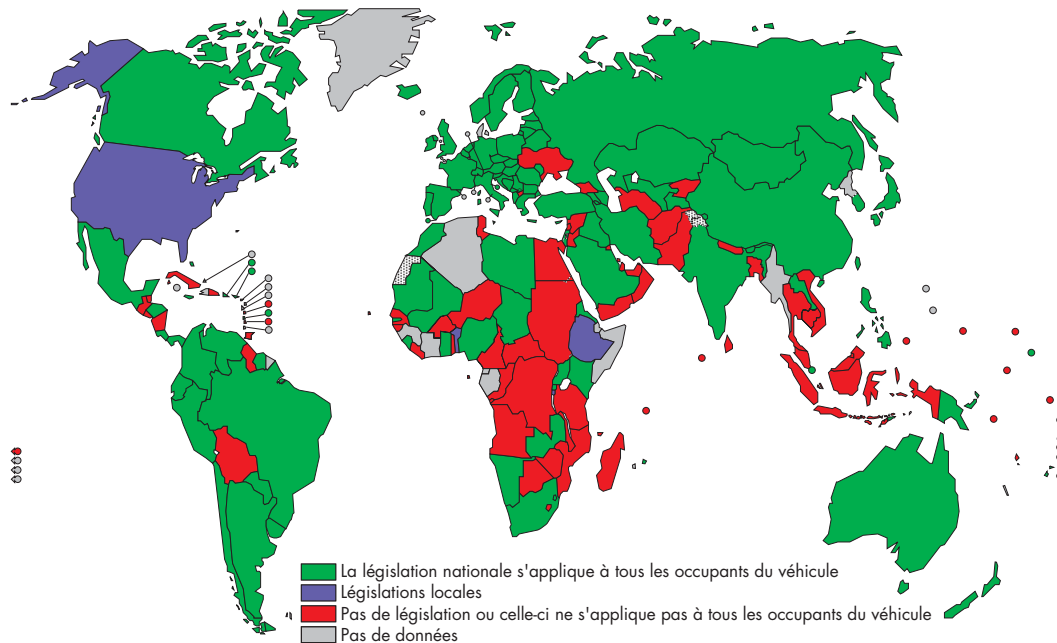
- ✓ Tous les pays doivent appliquer une loi imposant le port du casque aux conducteurs et aux passagers de deux-roues et de trois-roues motorisés, sur toutes les routes et quel que soit le type de motorisation du véhicule.
- ✓ Dans tous les pays, les casques utilisés doivent répondre à une norme nationale ou internationale.

Port de la ceinture de sécurité

En cas d'accident, le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès de 40 % à 50 % pour les passagers assis à l'avant du véhicule et de 25 % à 75 % pour les passagers assis à l'arrière.

- Le port de la ceinture de sécurité n'est obligatoire à l'avant et à l'arrière des voitures que dans 38 % des pays à revenu faible et dans 54 % des pays à revenu intermédiaire.
- Plus d'un quart (29 %) des 59 pays où des voitures sont fabriquées et montées n'imposent pas l'installation de ceintures de sécurité à l'avant et à l'arrière des véhicules.

Figure 5. Législation sur le port de la ceinture de sécurité, par pays/zone



Que faire ?

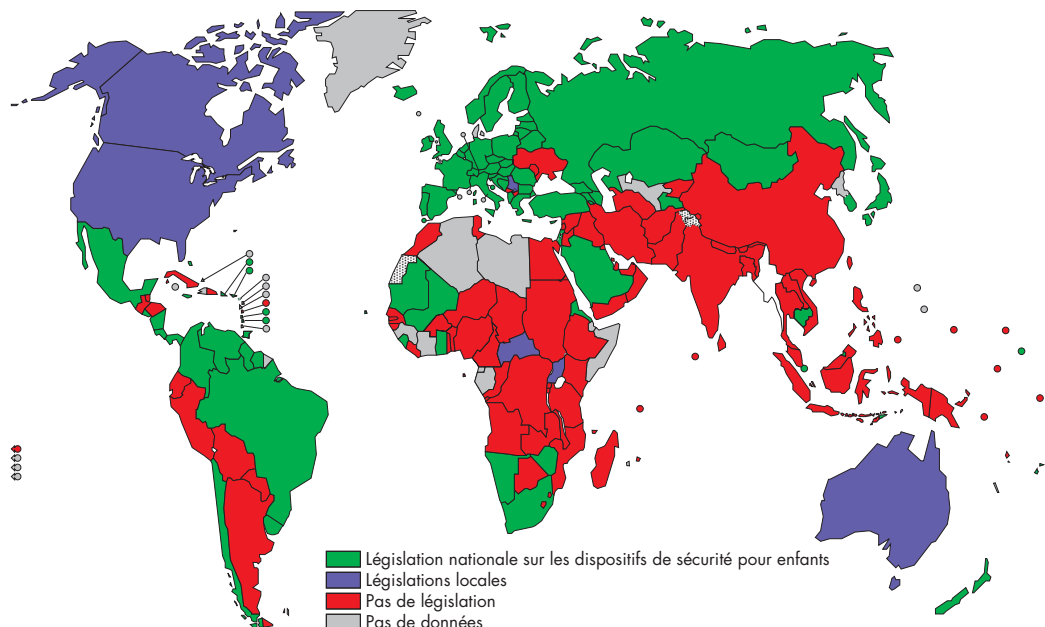
- ✓ La législation sur le port de la ceinture de sécurité doit être appliquée à l'ensemble des occupants du véhicule.
- ✓ L'industrie automobile et les monteurs de véhicules doivent être tenus d'installer des ceintures de sécurité sur tous les sièges des véhicules quel que soit le marché auquel ceux-ci sont destinés.

Utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants

En cas d'accident, l'utilisation de dispositifs de sécurité réduit le risque de décès de 70 % chez le nourrisson et de 54 % à 80 % chez le jeune enfant. Bien conçus, ces systèmes de sécurité assurent la sécurité de l'enfant et ainsi réduisent le risque de traumatisme grave.

- Seuls 20 % des pays à revenu faible, contre plus de 90 % des pays à revenu élevé, sont dotés d'une législation nationale sur les dispositifs de sécurité pour enfants.
- Même dans les pays à revenu élevé, la législation sur les dispositifs de sécurité pour enfants semble peu appliquée.

Figure 6. Législation sur les dispositifs de sécurité pour enfants par pays/zone



Que faire ?

- ✓ Il faut promulguer et appliquer une législation sur les dispositifs de sécurité pour enfants qui doit préciser les différents types de dispositifs, le dispositif à utiliser selon l'âge et la position dans laquelle l'enfant doit être placé.

Peu de pays disposent de données fiables sur les accidents de la route

Il ressort du *Rapport de situation* que la qualité et la couverture des données sur les accidents de la route recueillies et rapportées par les pays laissent encore à désirer. Pour évaluer l'ampleur du problème, pour cibler leurs interventions et pour contrôler et évaluer l'efficacité des mesures prises, les pays doivent disposer de données fiables sur les accidents de la route, mortels ou non. La sous-notification des décès par accident de la route, et plus encore des accidents non mortels, reste un grave problème dans de nombreux pays.

L'absence d'harmonisation de la terminologie entre les pays, voire entre les différents secteurs d'un pays, limite la comparabilité des données. Par exemple :

- Seuls 80 pays considèrent qu'un décès est dû à un accident s'il survient dans les 30 jours suivant l'accident, conformément à la définition recommandée.

- 14 % seulement des pays tiraient leurs informations sur les décès de données sanitaires alors que des études semblent montrer que la sous-notification est plus importante pour les données recueillies dans d'autres secteurs.
- La terminologie utilisée pour les traumatismes non mortels (par exemple, pour définir les caractéristiques d'un traumatisme grave par rapport à celles d'un traumatisme qui ne l'est pas) est très peu harmonisée.
- Moins de la moitié des pays participants ont mené une étude sur le coût des décès et/ou des traumatismes consécutifs aux accidents de la route.
- De nombreux pays ne disposent pas de données sur les indicateurs de suivi et d'évaluation et dans les pays où des données sont rapportées, les méthodologies appliquées varient considérablement de sorte qu'il est difficile de généraliser les résultats. Un tiers seulement des pays ont rapporté des données sur le taux de port du casque pour motocyclistes et ils n'ont été que 53 % à rapporter des données sur le taux de port de la ceinture de sécurité. La moitié seulement des pays qui ont participé à l'enquête disposent de données sur la proportion de décès par accident de la route attribuables à la consommation d'alcool.

Que faire pour améliorer la qualité des données sur les accidents de la route mortels et non mortels ?

- ✓ Favoriser l'application de la définition du décès sur 30 jours et standardiser la terminologie servant à classer les traumatismes non mortels selon leur gravité.
- ✓ Renforcer les liens entre les données de la police, des autorités chargées des transports et des services de santé afin de remédier à la sous-notification.

Conclusions

On dispose de plus en plus de données scientifiques solides concernant les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière. Ces dernières années, les questions de sécurité routière ont davantage retenu l'attention au niveau international et on a constaté, dans certains pays, que la volonté politique se renforçait et que certaines mesures étaient prises. Cependant, les résultats présentés dans ce *Rapport de situation* montrent que beaucoup reste encore à faire. Les principales recommandations formulées à l'intention des pouvoirs publics sont les suivantes :

- Lors de la prise de décisions qui ont une incidence sur la sécurité routière, il faut tenir compte des besoins de tous les usagers de la route et mettre l'accent sur les besoins des usagers vulnérables, qui, dans de nombreux pays, ne sont toujours pas pris en considération.
- Il faut promulguer des lois qui protègent tous les usagers de la route, par exemple qui imposent des limitations de vitesse appropriées, qui fixent un seuil d'alcoolémie et qui prévoient des mesures de protection appropriées telles que le port du casque et de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants. La législation existante doit être examinée et amendée pour être conforme aux bonnes pratiques, fondées sur des données solides démontrant leur efficacité.
- Il faut améliorer et pérenniser l'application de toutes les lois relatives à la sécurité routière. Les efforts déployés pour appliquer la législation doivent faire l'objet d'une large publicité et les lois doivent être assorties de sanctions appropriées en cas d'infraction.
- Il faut favoriser la collaboration entre les organismes appartenant à différents secteurs et veiller à ce que ceux-ci disposent des moyens humains et financiers nécessaires pour agir efficacement.
- Il faut favoriser l'harmonisation des données relatives à la sécurité routière et, à cet égard, mieux relier les données de la police, des services chargés des transports et de ceux chargés de la santé et recruter davantage de gens pour collecter les données.

Le Rapport de situation montre qu'aucun pays ne peut se relâcher et prétendre n'avoir plus rien à faire en matière de sécurité routière. Pour progresser sensiblement au niveau national, les responsables et les organismes dont les politiques ont une incidence – directe ou indirecte – sur la sécurité routière doivent collaborer. La communauté internationale doit aussi reconnaître que les accidents de la route sont un grave problème de santé et de développement et renforcer son soutien en faveur de leur prévention afin que le nombre de décès par accident de la route arrête d'augmenter et commence à baisser.