



# ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE

CONSEIL EXECUTIF  
Cent treizième session  
Point 3.9 de l'ordre du jour provisoire

EB113/9  
4 décembre 2003

## Sécurité routière et santé

### Rapport du Secrétariat

1. Les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique mondial qui touche tous les secteurs sociaux. En 2002, on a estimé à 1,18 million le nombre de décès qu'ils ont provoqués, ce qui représente 2,1 % de la mortalité mondiale. Les accidents de la circulation sont aussi à l'origine d'une charge de morbidité considérable : en 2002, ils venaient au neuvième rang des causes de morbidité, représentant 2,6 % des années de vie perdues ajustées sur l'incapacité dans le monde. En raison de la motorisation croissante, on peut s'attendre à une augmentation des accidents de la circulation qui, en 2020, pourraient devenir la troisième cause de morbidité, dépassant des problèmes de santé tels que le paludisme, la tuberculose et le VIH/SIDA, selon les projections de la charge de morbidité mondiale.<sup>1</sup>
2. En 2002, 90 % de la mortalité mondiale due aux accidents de la circulation touchaient des pays à revenus faible et intermédiaire. Ce sont les pauvres qui subissent de façon disproportionnée les conséquences des accidents de la circulation dans ces pays, la majorité des victimes figurant parmi les usagers de la route les plus vulnérables : on compte en effet beaucoup de piétons et de cyclistes parmi les victimes, mais aussi beaucoup d'enfants et, d'une manière générale, de passagers.
3. L'ampleur du phénomène varie selon les Régions. Plus de la moitié des décès liés aux accidents de la circulation surviennent dans les Régions de l'Asie du Sud-Est et du Pacifique occidental. Le taux de mortalité par accidents de la circulation le plus élevé est enregistré dans la Région africaine.
4. Le risque varie selon l'âge et le sexe, près de 50 % de la mortalité due aux accidents de la circulation survenant chez le jeune adulte, c'est-à-dire entre 15 et 44 ans. Au niveau mondial, le taux de mortalité est trois fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.
5. Les catégories de victimes varient selon le niveau économique du pays concerné. Dans la plupart des pays à revenu élevé, la majorité des décès dus aux accidents de la circulation touchent le conducteur et le passager, alors que dans les pays à revenu intermédiaire et à faible revenu, les issues fatales concernent le plus souvent les piétons, les motocyclistes, les cyclistes et les usagers des transports publics.

---

<sup>1</sup> *The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from disease, injuries and risk factors in 1990 and projected to 2020.* Genève, Organisation mondiale de la Santé, 1996.

6. Les conséquences économiques sont notamment le coût des soins médicaux prolongés, la perte du soutien de famille et la perte de revenu à la suite d'une incapacité ; ce sont souvent là des facteurs de paupérisation des familles dans de nombreux pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Ces coûts absorbent fréquemment 1 % à 2,5 % du produit national brut. Dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, on estime les coûts à US \$65 milliards par année.

7. Une « approche systémique » doit être adoptée pour définir tous les facteurs de risque liés aux accidents de la circulation et atténuer leurs conséquences par des interventions touchant toutes les parties du système : le facteur humain, le véhicule et l'infrastructure routière. Les risques sont notamment : l'excès de vitesse, l'ébriété, le fait de ne pas porter de casque ou d'utiliser d'autres dispositifs comme les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants, les routes dangereuses, les normes de sécurité inadéquates pour les véhicules et des systèmes de soins aux blessés qui laissent à désirer.

8. Une approche plurisectorielle s'impose en matière de prévention des accidents de la circulation, et la santé publique a un rôle important à jouer, de même que d'autres secteurs déterminants comme ceux des transports, de l'éducation, de la police et des finances. Les mesures doivent être fondées sur une analyse judicieuse des accidents de la circulation et sur des bases factuelles fiables ; elles doivent aussi être adaptées aux circonstances nationales. La participation du secteur de la santé est indispensable pour : la collecte de données exactes sur les accidents, mortels ou non, et les coûts ; la recherche sur les causes des accidents de la circulation ; l'application d'interventions ainsi que l'évaluation de leur coût/efficacité ; la mise en place de systèmes complets et efficaces de soins ; la participation à l'élaboration de politiques de prévention ; et, enfin, la sensibilisation à la nécessité d'une attention et de ressources accrues à consacrer à la prévention.

9. Les stratégies et les politiques qui ont conduit à une réduction significative du taux d'accidents de la circulation dans les pays à revenu élevé ne sont pas nécessairement applicables aux pays à revenu intermédiaire et à faible revenu où il faudra peut-être avoir recours à des stratégies spécialement adaptées.

10. L'amélioration de la sécurité routière suppose une volonté politique bien marquée à tous les niveaux du gouvernement, ainsi que la collaboration d'autres acteurs crédibles du secteur public et du secteur privé qui s'intéressent à la prévention des accidents de la circulation.

11. En 2001, l'OMS a achevé la mise au point d'une stratégie quinquennale pour la prévention des accidents de la circulation<sup>1</sup> ayant pour objectifs : de renforcer les capacités de surveillance de l'ampleur du phénomène ; d'intégrer la prévention des accidents de la circulation aux programmes de santé publique du monde entier ; de promouvoir l'application de stratégies de prévention ; et de préconiser la prévention des conséquences des accidents de la circulation pour la santé. Les activités de l'OMS aux niveaux mondial et de pays sur la prévention des accidents de la circulation ont été fondées sur cette stratégie.

12. La sécurité routière sera le thème de la Journée mondiale de la Santé 2004, qui aura pour but de mieux sensibiliser les gens aux conséquences des accidents de la circulation routière et d'encourager d'autres mesures. A cette occasion, l'OMS, en collaboration avec la Banque mondiale, lancera le rapport mondial sur la prévention des accidents de la circulation. Ce rapport, qui vise à souligner le

---

<sup>1</sup> *Stratégie quinquennale de l'OMS pour la prévention des accidents de la circulation*. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2002.

rôle de la santé publique dans la prévention des accidents de la circulation, couvrira les notions fondamentales et les conditions préalables de la prévention, l'ampleur du phénomène et ses effets, les principaux déterminants et facteurs de risque, les stratégies d'intervention et les recommandations à formuler.

## **MESURES A PRENDRE PAR LE CONSEIL EXECUTIF**

13. Le Conseil exécutif est invité à examiner le projet de résolution suivant :

Le Conseil exécutif,

Ayant examiné le rapport sur la sécurité routière et la santé ;<sup>1</sup>

RECOMMANDE à la Cinquante-Septième Assemblée mondiale de la Santé d'adopter la résolution suivante :

La Cinquante-Septième Assemblée mondiale de la Santé,

Rappelant la résolution WHA27.59 (1974) qui relevait l'ampleur et la gravité des problèmes de santé publique dus aux accidents de la circulation et précisait que des efforts internationaux concertés s'imposaient et que l'OMS devait donner l'impulsion nécessaire dans ce domaine ;

Se félicitant de la résolution 58/9 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies sur la crise mondiale de la sécurité routière ;

Reconnaissant que les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique majeur mais négligé qui a des conséquences significatives en termes de mortalité et de morbidité et occasionne des coûts sociaux et économiques considérables et qu'en l'absence d'une action d'urgence la situation est appelée à s'aggraver ;

Reconnaissant en outre qu'une approche plurisectorielle s'impose pour résoudre le problème de manière satisfaisante et que des interventions fondées sur des bases factuelles existent pour réduire les effets des accidents de la circulation ; et

Notant le nombre important d'activités se déroulant à l'occasion de la Journée mondiale de la Santé 2004, en particulier le lancement du premier rapport mondial sur la prévention des accidents de la circulation ;

1. ESTIME que le secteur de la santé publique doit participer activement aux programmes de prévention des accidents de la circulation par la collecte de données, la recherche sur les facteurs de risque, l'application et l'évaluation des interventions visant à réduire les accidents de la circulation, la fourniture de soins aux victimes et l'appui à leur santé mentale, et la sensibilisation à la prévention des accidents de la circulation ;

---

<sup>1</sup> Document EB113/9.

2. PRIE INSTAMMENT les Etats Membres, en particulier ceux qui supportent une part importante de la charge due aux accidents de la circulation, de mobiliser le secteur de la santé publique en désignant des points focaux devant s'attacher à prévenir et atténuer les répercussions des accidents de la circulation en coordonnant l'action de santé publique en matière d'épidémiologie, de prévention et de sensibilisation, et d'établir les liens nécessaires avec les autres secteurs ;

3. RECOMMANDE aux Etats Membres :

- 1) d'évaluer la situation nationale concernant les accidents de la circulation et de veiller à ce que les ressources disponibles soient en rapport avec l'ampleur du problème ;
- 2) d'établir et d'appliquer, s'ils ne l'ont pas encore fait, une stratégie nationale de prévention des accidents de la circulation et des plans d'action appropriés ;
- 3) de faciliter la collaboration plurisectorielle entre les différents ministères et secteurs ;
- 4) de prendre des mesures spécifiques pour éviter la mortalité et la morbidité dues aux accidents de la circulation et d'en évaluer les effets ;

4. PRIE le Directeur général :

- 1) de collaborer avec les Etats Membres pour mettre sur pied des politiques de santé publique fondées sur des bases scientifiques et des programmes d'application de mesures afin de prévenir les accidents de la circulation et d'en atténuer les conséquences ;
- 2) d'encourager la recherche à l'appui d'approches fondées sur des bases factuelles en faveur de la prévention des accidents de la circulation et de l'atténuation de leurs conséquences ;
- 3) de fournir un appui technique au renforcement des soins préhospitaliers et des soins de traumatologie aux victimes des accidents de la circulation ;
- 4) de collaborer avec les Etats Membres, les organisations du système des Nations Unies et les organisations non gouvernementales pour renforcer les capacités de prévention des accidents ;
- 5) de maintenir et de renforcer les efforts de sensibilisation à l'importance du phénomène et à la prévention.

= = =