

# 4

## Conclusions

### Atouts et faiblesses de cette enquête

Cette enquête est le premier élément d'une évaluation mondiale de la situation en matière de sécurité routière. Effectuée dans 178 pays abritant 98 % de la population mondiale, elle réunit, un ensemble exceptionnel de données sur plusieurs variables. A ce titre, elle confère à la sécurité routière le même statut que d'autres thèmes tels que le

changement climatique, le tabagisme ou la tuberculose, pour lesquels les pays contrôlent, grâce à des évaluations régulières, les progrès qu'ils ont accomplis par rapport à d'autres pays.

La méthodologie d'enquête a été conçue de telle sorte que les données soumises à l'OMS soient plus exactes et plus complètes. En effet, les personnes interrogées dans les différents secteurs devaient, après s'être réunies, parvenir à un consensus sur la réponse définitive



Photo © D. Mohanty/THPP

à apporter à chaque question. Cette méthodologie a également permis de renforcer la collaboration intersectorielle en mettant en contact les différentes personnes qui interviennent dans le domaine de la sécurité routière dans chaque pays. Certains coordonnateurs nationaux des données ont signalé que les réunions de consensus avaient permis aux intervenants des différents secteurs de se rencontrer pour la première fois pour faire le point sur la sécurité routière. Les réseaux de coordonnateurs nationaux créés à l'issue des ateliers de formation régionaux organisés dans le cadre de ce projet permettent déjà de faciliter la collaboration régionale.

Cette étude, comme toutes les autres, présente néanmoins des faiblesses :

- La comparabilité des données des différents pays est un peu limitée car les termes utilisés dans le questionnaire (p. ex. route hors agglomération ou autoroute) n'ont pas toujours été interprétés de la même façon, les pays n'ont pas tous fourni des données correspondant à la même année (2006 ou 2007) et différentes sources de données ont été utilisées pour les variables (p. ex. dans certains pays, les données sur la mortalité étaient celle de la police et dans d'autres, celles du secteur de la santé, ce qui a des conséquences quant à leur exhaustivité).
- L'enquête était axée sur les données nationales, ce qui signifie que pour les pays où la législation sur les facteurs de risque est promulguée à l'échelon local, les informations concernant ces variables n'ont pas été enregistrées. De la même manière, si de nombreuses lois relatives aux facteurs de risque d'accident de la route sont promulguées au niveau national, elles sont souvent appliquées au niveau local.
- Enfin, dans le cadre de ce projet, les données ont été recueillies au moyen d'un questionnaire autoadministré, ce qui peut entraîner un certain nombre de biais. En outre, l'enquête était en partie subjective, dans la mesure où les personnes interrogées devaient évaluer leur perception de l'application de la législation sur les facteurs de risque dans leur pays.

## Principaux messages et principales recommandations

Cette enquête portait sur l'ampleur des accidents de la route, sur l'existence d'institutions, de politiques, d'une législation et d'un système de recueil des données et sur la perception du degré d'application de la législation dans chaque pays. Les principales conclusions de l'enquête sont les suivantes :

- Les décès dus aux accidents de la circulation restent un grave problème de santé publique, les pays les plus touchés étant ceux à revenu faible ou intermédiaire si l'on tient compte du taux de mortalité pour 100 000 habitants. Environ une personne sur deux qui meurent sur la route dans le monde est un piéton, un cycliste ou un utilisateur de deux-roues ou de trois-roues motorisés (un « usager vulnérable »). Ils sont particulièrement exposés au risque dans les pays à revenu faible ou intermédiaire dans l'Asie.
- Si de nombreux pays ont un cadre législatif de base sur la sécurité routière, ils ne sont que 47 % à disposer de lois qui couvrent les cinq facteurs de risque d'accident abordés dans l'enquête – la vitesse, la conduite en état d'ébriété, le port du casque, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants. En outre, ces lois sont rarement de portée globale.
- L'application des lois concernant ces facteurs de risque est perçue comme insuffisante dans de nombreux pays.
- Dans beaucoup de pays, les cadres institutionnels ne sont pas suffisamment développés ou financés pour être efficaces. Ainsi, si 76 % des pays signalent l'existence d'une stratégie nationale pour la sécurité routière, ils ne sont qu'un tiers à indiquer que cette stratégie est approuvée par les pouvoirs publics mais aussi assortie de cibles précises et suffisamment financée pour être mise en oeuvre – deux conditions importantes pour son succès.

- Les données recueillies et rapportées par les pays concernant les accidents de la route comportent plusieurs faiblesses. La sous-notification des décès – indicateur crucial pour évaluer l’ampleur du phénomène – est un problème non négligeable dans de nombreux pays. En outre, seuls 22 % des pays ont indiqué disposer de données sur les accidents non mortels, sur le coût estimatif des accidents pour l’économie et sur les indicateurs de suivi et d’évaluation tels que le taux de port du casque et de port de la ceinture de sécurité.

Les résultats présentés semblent indiquer que si la plupart des pays ont pris des mesures en faveur de la sécurité routière, des efforts restent à faire :

1. Lorsqu’ils prennent des décisions qui ont une incidence sur la sécurité routière, les pouvoirs publics doivent tenir compte des besoins de tous les usagers de la route. Jusqu’à présent, les besoins des usagers vulnérables ne sont pris en considération que dans peu de pays et il convient de remettre l’accent sur ce point, notamment lors de la prise de décisions concernant la conception des routes et des infrastructures, l’aménagement du territoire et la planification des transports.
2. Les gouvernements doivent promulguer une législation globale afin de protéger tous les usagers de la route. Celle-ci doit fixer des limitations de vitesse adaptées à chaque type de route, établir un seuil d’alcoolémie autorisé afin de lutter contre la conduite en état d’ébriété et rendre obligatoire l’utilisation de dispositifs de protection pour les occupants des véhicules. La législation existante doit être revue et modifiée pour être conforme aux bonnes pratiques dont l’efficacité est prouvée.
3. Les lois relatives à la sécurité routière doivent toutes être mieux appliquées. Les efforts déployés pour appliquer la loi doivent être rendus publics, pérennes et se traduire par l’adoption de mesures appropriées assorties de sanctions en cas d’infraction.

4. Les pays doivent favoriser la collaboration entre les différents secteurs participant à la collecte et à la communication des données sur les accidents de la route. A cet égard, il faut mieux relier les données de la police, celles des services de transport et celles des services de santé, d’harmoniser la définition des cas et recruter davantage de gens pour recueillir les données.

5. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les institutions chargées de prendre des mesures en faveur de la sécurité routière disposent des ressources humaines et financières nécessaires pour être efficaces. Les données semblent indiquer que l’élaboration et l’approbation d’une stratégie nationale assortie de cibles réalistes et pour la mise en oeuvre de laquelle un financement a été prévu sont des facteurs importants pour atteindre des objectifs à long terme.

Cette enquête peut maintenant servir à prendre des décisions politiques. Elle peut être utilisée en même temps que d’autres études et programmes internationaux et nationaux – par exemple le projet des Commissions régionales des Nations Unies visant à fixer des cibles pour la baisse du nombre de victimes de la route, ou la mise en oeuvre et l’évaluation des manuels de bonne pratique mis au point par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Les résultats de l’enquête peuvent aussi être présentés lors de réunions internationales pour susciter une volonté politique et obtenir des ressources afin d’offrir à tous les usagers de la route des moyens de transport plus sûrs. La première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui se tiendra à Moscou en novembre 2009, marquera un tournant. Les délégués à cette conférence proposeront probablement *une décennie d’action pour la sécurité routière*. Si cette proposition est acceptée par les Etats Membres, les mesures prises pourront encore être renforcées au cours de cette décennie. Les résultats présentés et les lacunes signalées dans le *Rapport de situation* doivent servir de base aux discussions qui auront lieu pendant la Conférence ministérielle et permettront

de planifier les activités envisagées dans le cadre de la *décennie d'action*.

Un corpus de recherches de plus en plus important montre comment prévenir les accidents ou en atténuer la gravité, et les pays ont pris de nombreuses mesures pour mettre en oeuvre des interventions fondées sur des bases factuelles, de nature à rendre les routes moins dangereuses. Au niveau international, les diverses résolutions adoptées et les

projets de collaboration témoignent d'un engagement à un haut niveau. Cette enquête a cependant montré que beaucoup reste à faire. Aucun pays ne peut se relâcher et prétendre n'avoir plus rien à faire en matière de sécurité routière et la communauté internationale doit continuer à considérer les accidents de la route comme un grave problème de santé et de développement et renforcer son soutien en faveur de leur prévention.