

# Résumé d'orientation

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. Les principales conclusions du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* sont les suivantes :

- 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). Plus de 90 % des décès surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on ne compte que 48 % du parc mondial de véhicules. Dans beaucoup de pays à revenu élevé, même si le nombre de décès a diminué ces quarante

Plus de 90 % des décès par accident de la route surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on ne compte que 48 % du parc mondial de véhicules.



à cinquante dernières années, les accidents de la circulation restent une cause importante de décès, de traumatisme et de handicap.

- Près de la moitié 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 » –, cette proportion étant plus élevée dans les pays pauvres. Ainsi, alors que dans les pays à revenu élevé de la Région des Amériques 65 % des personnes qui décèdent sur les routes sont des conducteurs ou des passagers de véhicules, la situation est bien différente dans les pays à revenu faible ou intermédiaire de la Région du Pacifique occidental, où environ 70 % des morts sur les routes sont des usagers vulnérables. Le rapport semble indiquer que les efforts consentis pour répondre aux besoins de ces groupes sont insuffisants. Par exemple, alors que la vitesse est l'un des principaux facteurs de risque d'accident pour les piétons et les cyclistes, seuls 29 % des pays satisfont aux critères de base pour réduire la vitesse en agglomération et moins de 10 % des pays considèrent que les limitations de vitesse sont appliquées efficacement. Les mesures de modération de la circulation (notamment lorsque les différentes catégories d'usagers ne sont pas séparées), les mesures relatives à la politique et aux infrastructures, qui permettent à la population de circuler à pied ou à vélo en toute sécurité, et les mesures destinées à élargir l'accès à des transports publics de meilleure qualité font également défaut. Plusieurs de ces mesures, dont on a démontré qu'elles permettaient 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.

- 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 les enfants. L'enquête a montré que moins de la moitié des pays disposent d'une législation permettant de lutter contre ces cinq facteurs de risque et que 15 % des pays seulement disposent de lois dont la portée peut être considérée comme globale.<sup>1</sup> 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, comme le recommande le *Rapport mondial*. De la même manière, seuls 40 % des pays disposent d'une législation sur le port du casque couvrant à la fois le conducteur et les passagers et disposant que les casques doivent répondre à des normes nationales ou internationales précises. Seuls 57 % des pays imposent le port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière des véhicules et, si dans 90 % des pays à revenu élevé une loi impose que les véhicules soient équipés de dispositifs de sécurité lors du transport de jeunes enfants, seuls 20 % des pays à revenu faible ont adopté des dispositions similaires. 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 pérennes et efficaces.

<sup>1</sup> Les critères utilisés pour qualifier de « globales » les mesures relatives à la vitesse, à la conduite en état d'ébriété, au port du casque et de la ceinture de sécurité et à l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants sont exposés dans le corps du texte.

- Aborder le problème de la sécurité routière de manière globale suppose la participation de plusieurs secteurs, par exemple ceux de la santé, des transports et des forces de police. Pour agir de manière coordonnée, il faut élaborer et mettre en oeuvre une stratégie multisectorielle de prévention des accidents de la route prévoyant un financement suffisant des activités prévues à mettre en oeuvre dans un délai donné. Si de nombreux pays ont pris des mesures afin de renforcer les cadres institutionnels nécessaires pour améliorer la sécurité routière, bien des défis restent à relever. Seul un tiers des pays disposent d'une stratégie pour la sécurité routière approuvée par les pouvoirs publics, prévoyant des objectifs précis et pour la mise en oeuvre de laquelle un financement a été prévu.
- Enfin, il ressort du rapport 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. En outre, 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, le délai entre l'accident et le décès qui est pris en compte pour déterminer que le décès est bien dû à l'accident n'est pas le même partout et la définition d'un traumatisme grave non mortel varie également. A peine 22 % des pays disposaient d'informations sur l'étendue des accidents de la route, le coût de ces accidents pour le secteur de la santé ou l'économie nationale et les données nécessaires pour suivre et évaluer correctement les interventions.

L'OMS prévoit que, d'ici 2030, les accidents de la route deviendront la cinquième cause de décès.

## Principales causes de décès, comparaison entre 2004 et les prévisions pour 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
RANG	PRINCIPALES CAUSES	%	RANG	PRINCIPALES CAUSES	%
1	Cardiopathie ischémique	12,2	1	Cardiopathie ischémique	14,2
2	Maladie cérébrovasculaire	9,7	2	Maladie cérébrovasculaire	12,1
3	Infection des voies respiratoires inférieures	7,0	3	Bronchopneumopathie chronique obstructive	8,6
4	Bronchopneumopathie chronique obstructive	5,1	4	Infection des voies respiratoires inférieures	3,8
5	Maladies diarrhéiques	3,6	5	Accidents de la route	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cancer de la trachée, des bronches ou du poumon	3,4
7	Tuberculose	2,5	7	Diabète sucré	3,3
8	Cancer de la trachée, des bronches ou du poumon	2,3	8	Cardiopathie hypertensive	2,1
9	Accidents de la route	2,2	9	Cancer de l'estomac	1,9
10	Prématurité et faible poids à la naissance	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infections néonatales et autres <sup>a</sup>	1,9	11	Néphrite et néphrose	1,6
12	Diabète sucré	1,9	12	Traumatismes auto-infligés	1,5
13	Paludisme	1,7	13	Cancer du foie	1,4
14	Cardiopathie hypertensive	1,7	14	Cancer colorectal	1,4
15	Asphyxie et traumatisme à la naissance	1,5	15	Cancer de l'oesophage	1,3
16	Traumatismes auto-infligés	1,4	16	Violence	1,2
17	Cancer de l'estomac	1,4	17	Maladie d'Alzheimer et autres démences	1,2
18	Cirrhose du foie	1,3	18	Cirrhose du foie	1,2
19	Néphrite et néphrose	1,3	19	Cancer du sein	1,1
20	Cancer colorectal	1,1	20	Tuberculose	1,0

<sup>a</sup> Terme comprenant les infections néonatales sévères et autres et les causes non infectieuses intervenant pendant la période néonatale.  
Source : Statistiques sanitaires mondiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/fr/index.html>)

On dispose de plus en plus de données scientifiques solides concernant les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière. Ces dernières années, on a constaté, dans de nombreux pays, un renforcement de la volonté politique et l'application de plusieurs de ces mesures, au moment où les questions de sécurité routière retiennent davantage l'attention au niveau international. Cependant, les résultats présentés dans ce *Rapport de situation* montrent que beaucoup reste encore à faire. Les principales recommandations formulées sont les suivantes :

- 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. Il faut mettre l'accent sur les besoins des usagers vulnérables, qui, dans de nombreux pays, ne sont toujours pas pris en considération, notamment pour les décisions concernant l'infrastructure routière, le plan d'occupation des sols et les services de transport.
- Les autorités doivent promulguer des lois qui protègent les usagers de la route, par exemple qui imposent des limitations de vitesse en fonction du type de route et de son utilisation, qui fixent un seuil d'alcoolémie afin de lutter contre la conduite en état d'ébriété et qui prévoient des mesures de protection appropriées pour les occupants des véhicules. La législation existante doit être examinée et amendée pour être conforme aux bonnes pratiques, fondées sur des données solides démontrant leur efficacité.
- L'application d'une législation globale et claire, assortie de sanctions

appropriées et accompagnée de campagnes de sensibilisation de la population, est fondamentale pour faire baisser le nombre d'accidents de la route et de décès. Il faut améliorer et pérenniser l'application de toutes les lois relatives à la sécurité routière.

- Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les institutions chargées de la sécurité routière favorisent la collaboration multisectorielle et disposent des moyens humains et financiers nécessaires pour agir efficacement.
- Les pouvoirs publics doivent favoriser la collaboration entre les différents secteurs qui recueillent et rapportent les données sur les accidents de la circulation. Il faut pour cela 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.

Ce *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 améliorer de manière significative la situation au niveau national, il faut que les responsables et les organismes dont les politiques ont une incidence – directe ou indirecte – sur la sécurité des usagers de la route collaborent étroitement. La communauté internationale a aussi un rôle à jouer pour renverser la tendance actuelle et qu'ainsi le nombre de décès sur les routes cesse d'augmenter et baisse. Elle doit admettre que les accidents de la circulation constituent un grave problème de santé et de développement et renforcer la prévention.