



# RAPPORT DE SITUATION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE MONDE 2013

SOUTENIR UNE  
DÉCENNIE D'ACTION



# Contexte

Les traumatismes dus aux accidents de la circulation représentent la huitième cause de décès dans le monde et la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. Les tendances actuelles semblent indiquer que, si aucune mesure n'est prise très rapidement, les accidents de la route passeront au cinquième rang des causes de décès à l'horizon 2030.

Il existe des stratégies éprouvées qui permettent de réduire le nombre de traumatismes dus aux accidents de la route et, dans le cadre de leur mise en œuvre, un certain nombre de pays ont pris des mesures qui ont abouti à une baisse du nombre des victimes de la route. Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir* (2009) présente un premier bilan des progrès obtenus par les pays grâce à la mise en place d'une série de mesures

fondées sur une base factuelle et dont on reconnaît la capacité de réduire le nombre de traumatismes dus aux accidents de la route.

En 2010, des gouvernements du monde entier ont proclamé une Décennie d'action pour la sécurité routière. L'objectif de cette initiative (2011-2020) est de stabiliser puis d'inverser la tendance à la hausse du nombre de décès dus aux accidents de la route et de sauver ainsi, selon les

estimations, 5 millions de vies sur 10 ans. Un *Plan d'action mondial* a été élaboré pour aider les pays à prendre les mesures nécessaires en vue de réduire le nombre de décès dus aux accidents de la circulation et d'atteindre l'objectif de la Décennie. Ce rapport présente des informations expliquant dans quelle mesure les initiatives ont été mises en place dans les 182 pays participants : à ce titre, il représente une base de référence pour le suivi de la Décennie.



# Point sur la sécurité routière dans le monde

Près de 1,24 million de décès par accidents de la circulation surviennent chaque année sur les routes du monde entier et l'on observe peu de changements depuis 2007. Il convient pourtant de replacer ce constat dans le contexte d'une augmentation correspondante de 15 % du nombre de véhicules immatriculés dans le monde, ce qui laisse penser que les interventions mises en place pour améliorer la sécurité routière dans le monde ont atténué la hausse prévue du nombre de décès.

Entre 2007 et 2010, 88 pays – totalisant près de 1,6 milliard d'habitants – ont réduit le nombre de tués sur leurs routes, ce qui montre qu'il est possible d'améliorer la situation et que l'on pourrait sauver beaucoup plus de vies si les pays prenaient davantage de mesures. Toutefois, le fait que sur la même période, le nombre de décès par accidents de la route a augmenté dans 87 pays est préoccupant.

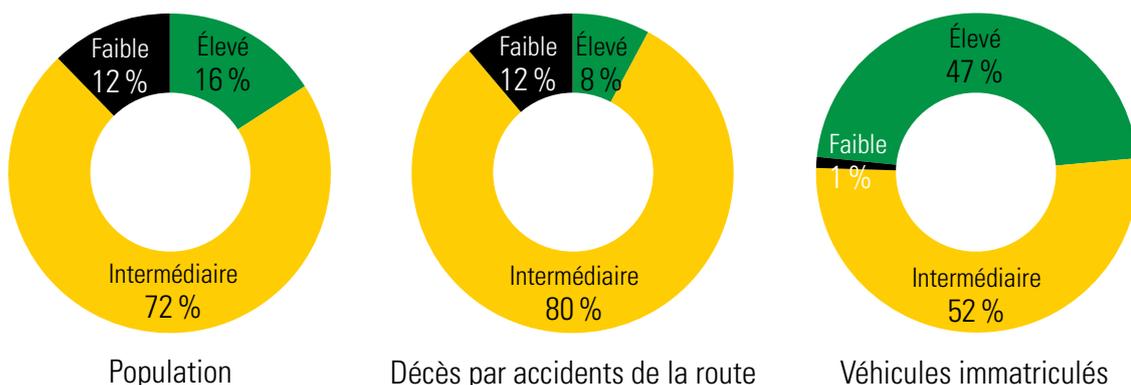
## Les pays à revenu intermédiaire sont les plus durement touchés

Les pays à revenu intermédiaire enregistrent chaque année le taux de mortalité par accidents de la route le plus élevé au monde, soit 20,1 pour 100 000 habitants, comparé à 8,7 dans les pays à revenu élevé et à 18,3 dans les pays à revenu faible.

Quatre-vingt pour cent des décès dus aux accidents de la route surviennent dans des pays à revenu intermédiaire qui représentent 72 % de la population mondiale alors qu'ils comptent 52 % seulement des véhicules immatriculés dans le monde. Si l'on tient compte de leur niveau de motorisation, ces pays supportent un fardeau disproportionné de décès dus aux accidents de la circulation (voir la Figure 1).

**Si le nombre annuel de décès dus aux accidents de la circulation n'a pas augmenté depuis 3 ans, le bilan annuel de 1,24 million de tués sur les routes n'en reste pas moins inacceptable.**

Figure 1. Population, décès par accidents de la route et véhicules à moteur immatriculés\*, par groupe de revenu



\* Données des véhicules immatriculés fournies uniquement pour les pays participant à l'enquête.

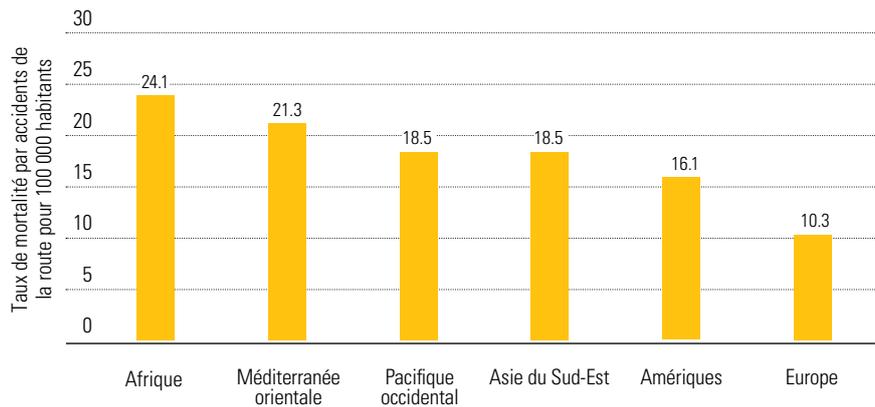
## La Région africaine enregistre le taux de mortalité par accidents de la route le plus élevé

Le risque de mourir dans un accident de la route est le plus élevé dans la Région africaine et le plus faible dans la Région européenne (Figure 2). Néanmoins, on constate d'importantes disparités entre pays d'une même Région, les plus marquantes étant relevées en Europe.

## La moitié des décès imputables aux accidents de la route concernent des piétons, des cyclistes et des motocyclistes

La moitié des décès dus aux accidents de la circulation enregistrés dans le monde concernent des piétons (22 %), des cyclistes (5 %) et des motocyclistes (23 %) – c'est-à-dire

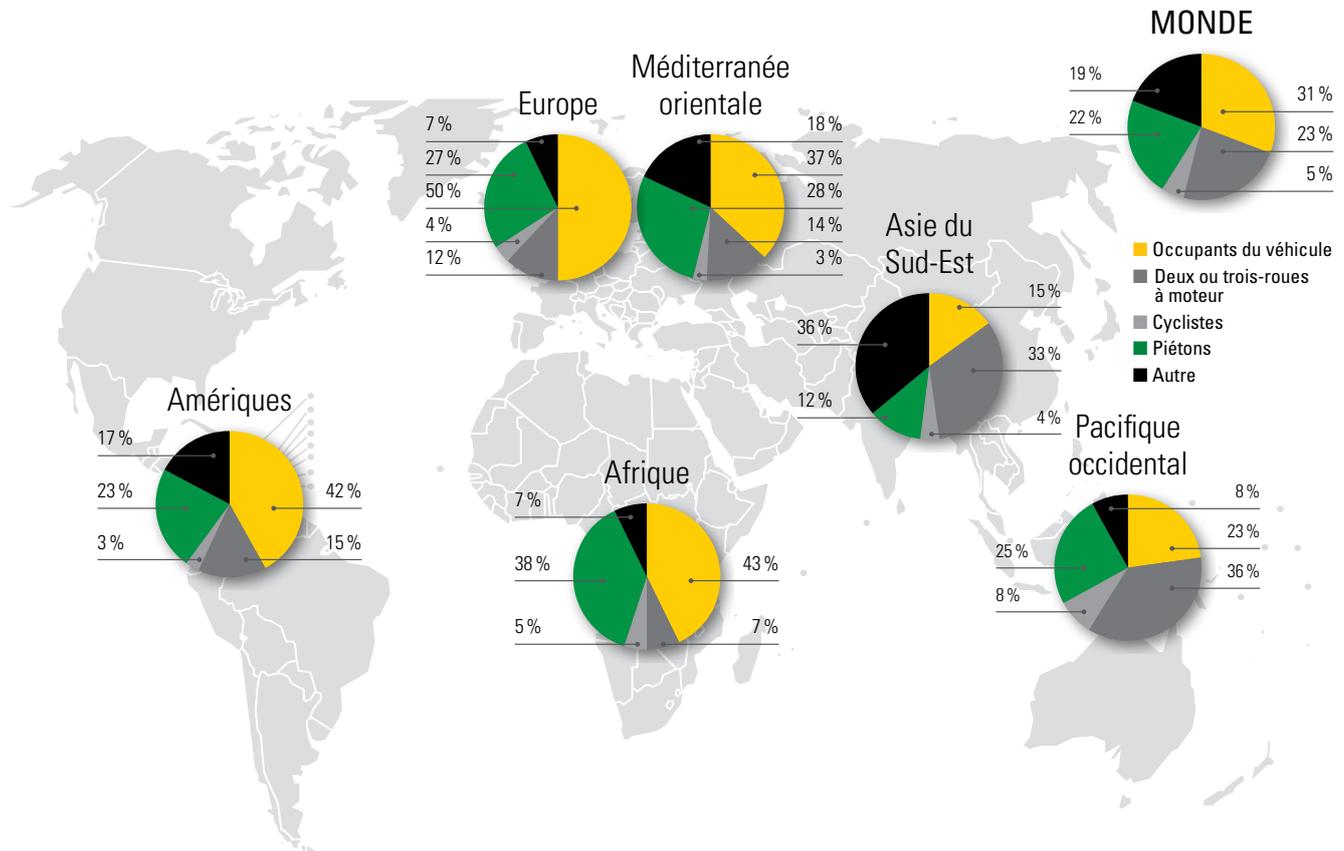
Figure 2. Décès par accidents de la route pour 100 000 habitants, par Région OMS



« les usagers de la route vulnérables ». Pourtant, à la question de savoir qui est le plus exposé, les réponses sont extrêmement différentes selon la situation économique du pays et selon la Région. Dans la Région africaine où les déplacements à pied ou en vélo sont fréquents, un pourcentage élevé

de décès (38 %) concerne des piétons. À l'inverse, dans de nombreux pays du Pacifique occidental où les déplacements en motocyclettes sont courants, 36 % des décès par accidents de la route concernent des deux ou trois-roues à moteur (voir la Figure 3).

Figure 3. Répartition des décès dus aux accidents de la route par type d'utilisateur et par Région de l'OMS



# Avancées obtenues dans le monde en matière de législation sur la sécurité routière

On a pu constater que l'adoption et l'application de lois englobant les principaux facteurs de risque (vitesse, conduite en état d'ivresse, port du casque, port de la ceinture de sécurité et dispositifs de sécurité pour enfants) permettaient de réduire le nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Pour que ces lois soient efficaces, il est essentiel de faire comprendre au grand public l'importance de leur application au moyen de campagnes de sensibilisation intensives.

Entre 2008 et 2011, 35 pays représentant près de 10 % de la population mondiale ont adopté des lois pour lutter contre au moins un des cinq principaux facteurs de risque. Toutefois, le nombre de pays dotés d'une législation englobant les cinq principaux facteurs de risque n'a pas augmenté. Selon la dernière évaluation, les 28 pays (totalisant 7 % de la population mondiale) qui disposent de lois globales sont toujours les

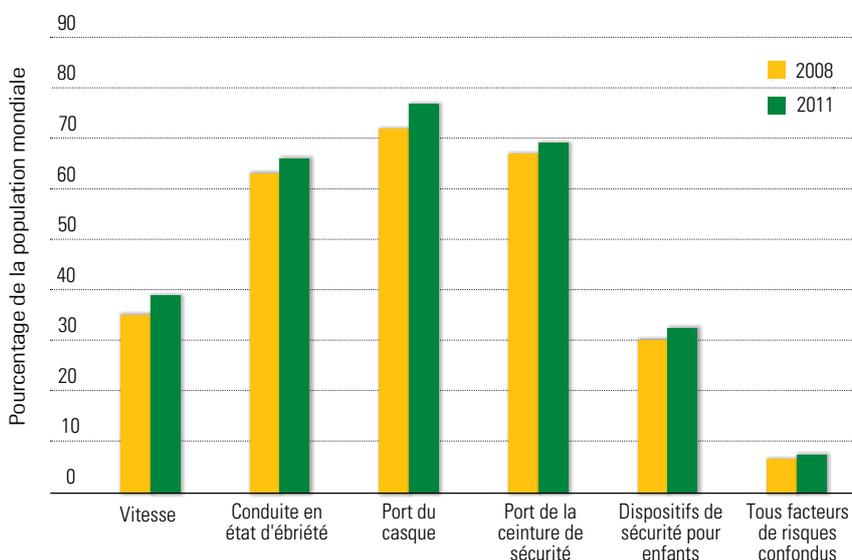
mêmes (Figure 4). Ce rapport montre également que ces lois sont mal appliquées (moins de 8, sur une échelle de 0 à 10).

## Réduire la vitesse dans les agglomérations protège les piétons et les cyclistes

Des vitesses plus élevées augmentent la probabilité d'un accident mais aussi la

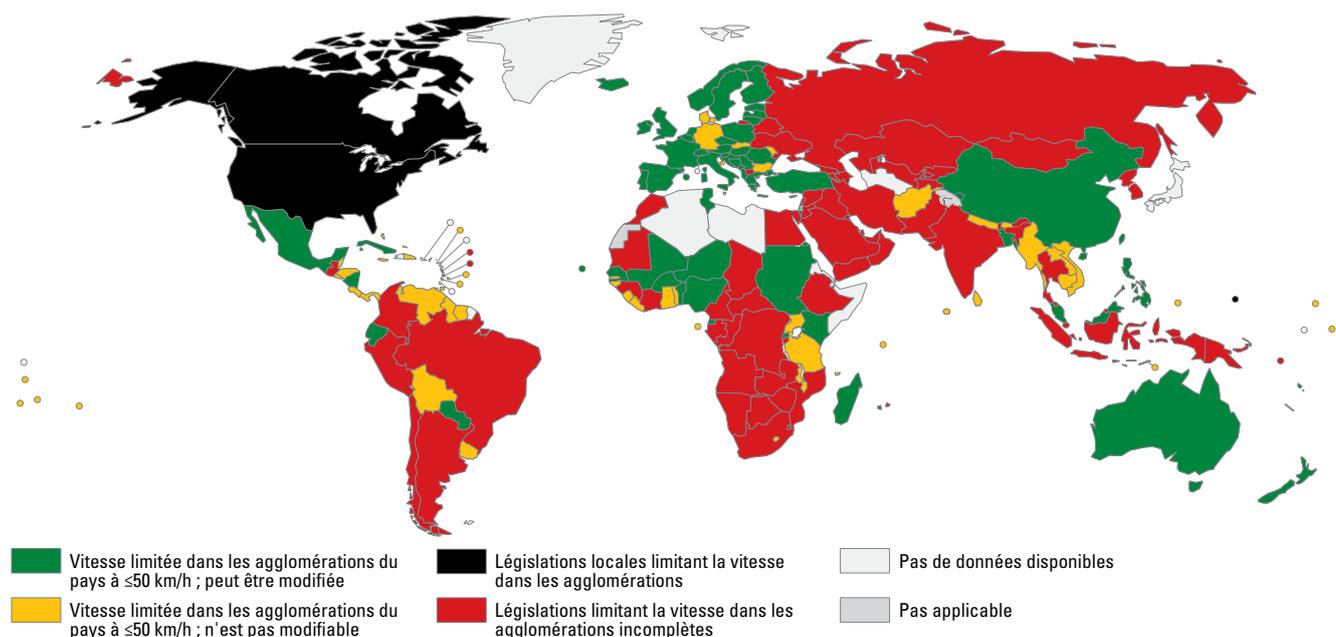
gravité des conséquences de l'accident. Adopter une loi pour réduire la vitesse et la faire appliquer peut aboutir à une baisse notable des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Dans les agglomérations, on considère que la limite de vitesse la mieux adaptée est 50 km/h, mais on reconnaît que le passage à 30 km/h dans les zones à forte concentration de piétons et de cyclistes

**Figure 4.** Augmentation depuis 2008 du pourcentage de la population mondiale couverte par une législation « globale » sur les cinq principaux facteurs de risque d'accidents de la route



**De nouvelles lois sur la sécurité routière ont été adoptées dans 35 pays, mais 7 % seulement de la population mondiale est couverte par une législation globale.**

Figure 5. Législations limitant la vitesse dans les villes, par pays/zone



**Seuls 59 pays représentant 39 % de la population mondiale (2,67 milliards de personnes), ont imposé une vitesse limitée à 50 km/h dans les agglomérations et autorisent les autorités locales à réduire la vitesse autorisée.**

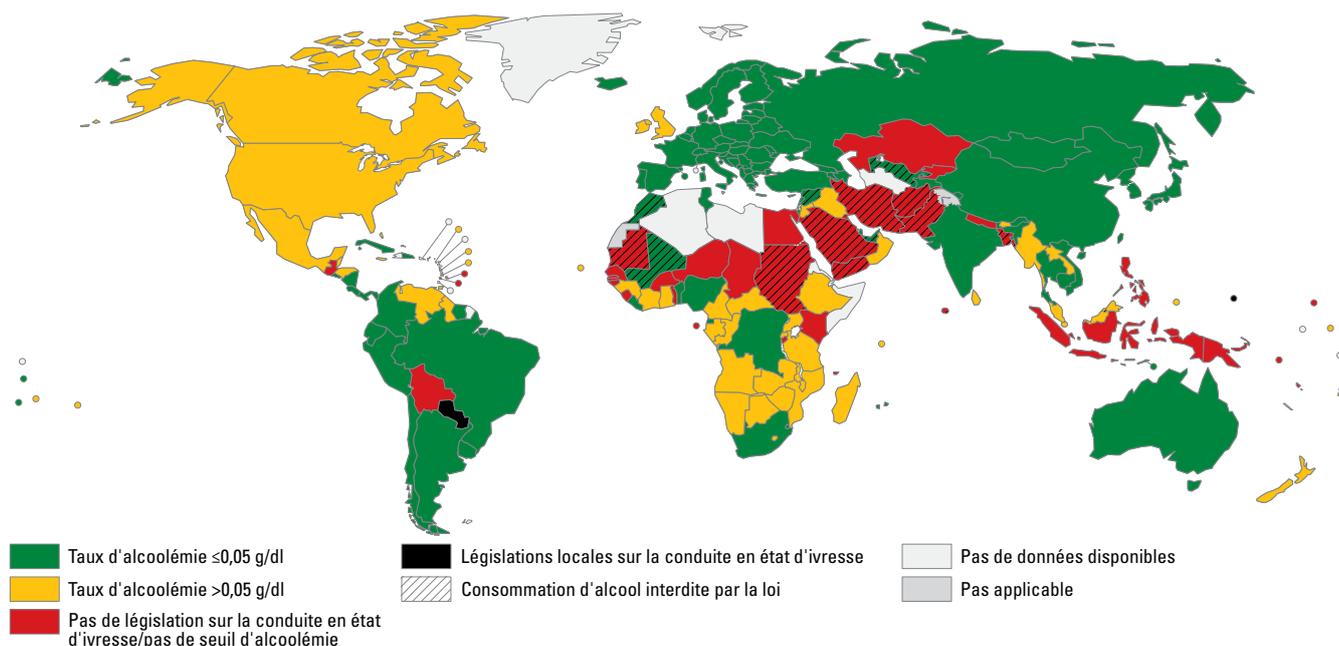
est une mesure efficace qui permet de diminuer le nombre de traumatismes chez ces usagers de la route.

Bien que 114 pays imposent une vitesse limitée à 50 km/h dans les agglomérations, ces pays représentent moins de la moitié de la population mondiale. En outre, près de la moitié de l'ensemble des pays ne prévoient pas de loi d'habilitation permettant aux autorités locales de modifier la vitesse limitée à l'échelon national. Au total, 59 pays seulement imposent sur leur territoire des vitesses limitées à 50 km/h et permettent en même temps aux autorités locales de réduire davantage ces limites lorsque le besoin s'en fait sentir (Figure 5). Ces pays représentent 2,67 milliards de personnes, soit 39 % seulement de la population mondiale.

Il est essentiel de faire appliquer la limitation de vitesse pour obtenir des



Figure 6. Législations sur la conduite en état d'ivresse, par pays/zone



**89 pays, représentant 66 % de la population mondiale (4,6 milliards de personnes), se sont dotés d'une législation globale sur la conduite en état d'ivresse qui fixe un seuil de concentration d'alcool dans le sang ≤0,05 g/dl.**

comportements plus sûrs de la part des conducteurs, mais il convient aussi d'accorder une plus grande importance aux mesures de coercition dans la plupart des pays : 26 pays seulement jugent « satisfaisante » l'application de leur législation sur la limitation de vitesse (8 ou plus sur une échelle de 0 à 10).

### Les lois sur la conduite en état d'ivresse doivent définir des seuils de concentration d'alcool dans le sang

Boire et conduire accroît le risque d'accident ainsi que la gravité des traumatismes qui en résultent. Une législation correctement appliquée qui fixe un seuil de concentration d'alcool dans le sang de 0,05 g/dl peut aboutir à une baisse notable des accidents de la route liés à la consommation d'alcool.

Quatre-vingt neuf pays représentant 66 % de la population mondiale (4,6 milliards de personnes) ont adopté une législation globale sur la conduite en état d'ivresse qui définit un seuil d'alcoolémie ≤ 0,05 g/dl, conformément aux meilleures pratiques (Figure 6). Les pays à revenu élevé sont plus susceptibles d'imposer un seuil légal d'alcoolémie ≤0,05 g/dl (67 %) que les pays à revenu faible ou intermédiaire (respectivement 21 % et 49 %). Il est urgent d'assurer une application plus stricte des lois sur la conduite en état d'ivresse : 39 pays seulement jugent « satisfaisante » l'application de leur législation.

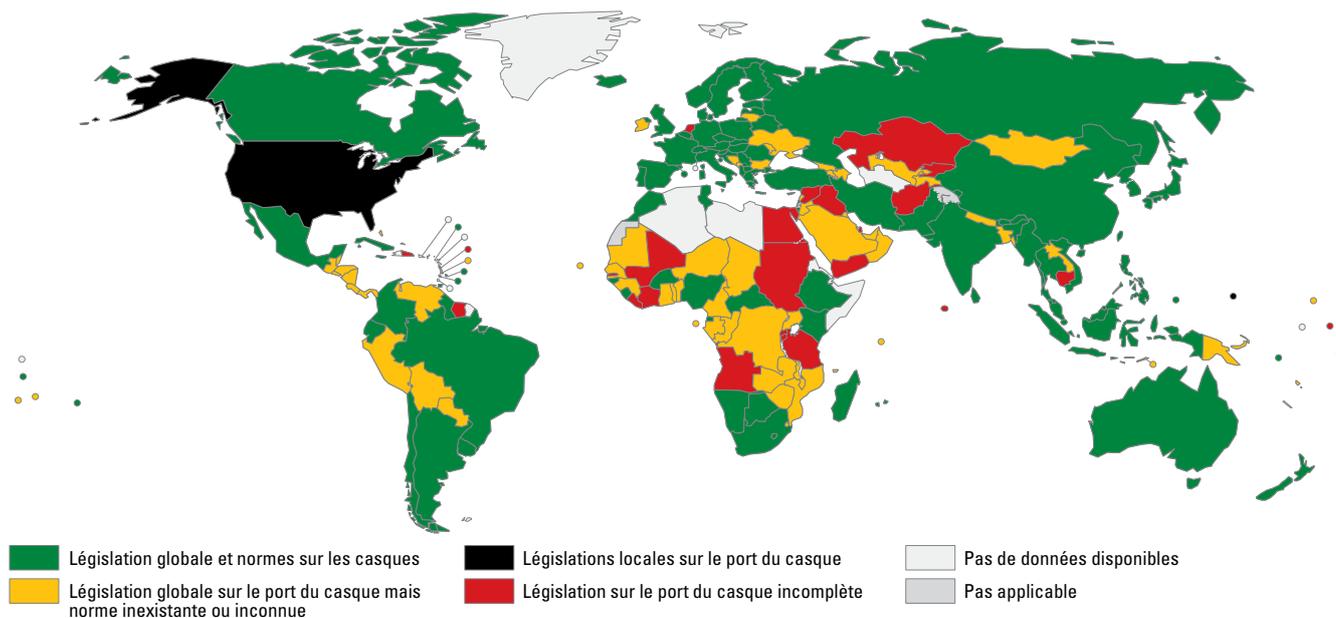
Lorsque de jeunes adultes conduisent avec un taux d'alcoolémie de 0,05 g/dl, le risque d'un accident de la route est plus de deux fois supérieur au risque encouru par des conducteurs plus expérimentés. Abaisser le seuil de concentration d'alcool

dans le sang (≤0,02 g/dl) est un moyen efficace de réduire le nombre d'accidents liés à la conduite en état d'ivresse chez les jeunes conducteurs et chez ceux qui viennent d'avoir leur permis de conduire. Pourtant, 42 pays seulement imposent à cette catégorie de conducteurs un seuil d'alcoolémie ≤0,02 g/dl.

### Il faut faire davantage pour rendre les législations sur le port du casque plus strictes pour les motocyclistes et promouvoir des normes sur les casques

L'expansion rapide des deux-roues à moteur dans de nombreux pays s'est accompagnée d'une augmentation des traumatismes et des décès chez les usagers. Le port d'un casque de bonne qualité par les motocyclistes peut réduire

Figure 7. Législations et normes sur les casques pour motocyclettes, par pays/zone



**90 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.**

Le risque de décès de 40 % et le risque de traumatismes graves de plus de 70 %. L’introduction d’une législation sur le port du casque, assortie de mesures strictes d’application, est efficace puisqu’il en résulte une augmentation du nombre de conducteurs portant un casque et une diminution des traumatismes crâniens.

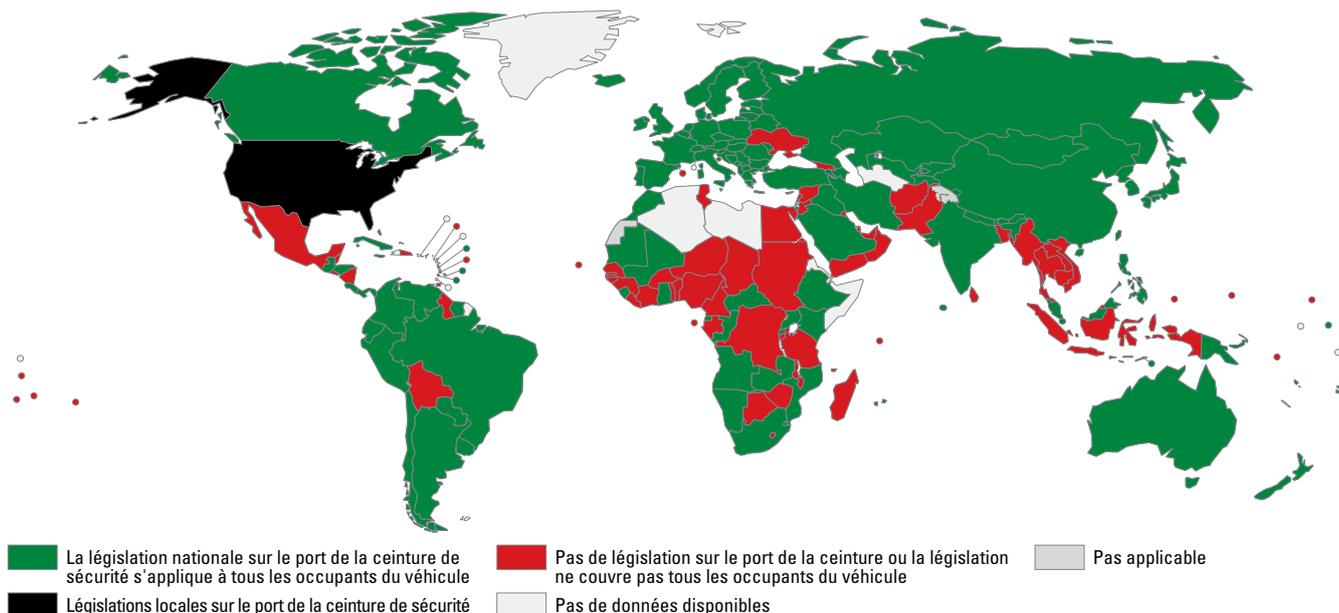
Les casques doivent répondre à des normes de sécurité reconnues ; leur efficacité n’est plus à démontrer puisqu’en

réduisant les traumatismes crâniens, ils permettent de réduire l’impact des accidents de la route. S’il existe un certain nombre de normes reconnues sur la scène internationale, il est important qu’une norme sur les casques, définie par un gouvernement particulier, soit adaptée aux conditions de circulation et à la situation climatique du pays, et qu’elle spécifie les types de casque disponibles et d’un prix abordable pour les usagers.

Quatre-vingt-dix pays se conforment à ces deux critères jugés impératifs pour une législation globale sur le port du casque. En effet, ces pays ont mis en place une législation sur le port du casque qui s’applique à quiconque circule sur un deux-roues (conducteurs et passagers), à tous les types de routes et à tous les types de moteurs, et ils imposent le respect d’une norme nationale ou internationale sur les casques (Figure 7).



Figure 8. Législations sur le port de la ceinture de sécurité, par pays/zone



### Avancées constatées dans l'élargissement du champ d'application des législations sur le port de la ceinture de sécurité aux passagers installés à l'arrière

Une ceinture de sécurité non attachée constitue pour les occupants du véhicule un facteur de risque majeur de traumatismes et de décès dus aux accidents de la circulation. Le port de la ceinture de sécurité réduit le risque d'un traumatisme mortel de 40 à 50 % pour le conducteur et le passager du siège avant, et de 25 à 75 % pour les occupants installés à l'arrière.

Des législations globales sur le port de la ceinture de sécurité couvrant tous les occupants d'un véhicule sont en place dans 111 pays, totalisant 69 % de la population mondiale (4,8 milliards de personnes) (Figure 8). Depuis 2008, dix autres pays ont adopté une législation globale sur le port de la ceinture de sécurité. Malgré ces avancées constatées dans les législations, il reste beaucoup à faire pour améliorer l'application des lois sur le port de la ceinture de sécurité : un quart seulement de tous les pays jugent « satisfaisante » l'application de leur législation sur le port de la ceinture de sécurité.

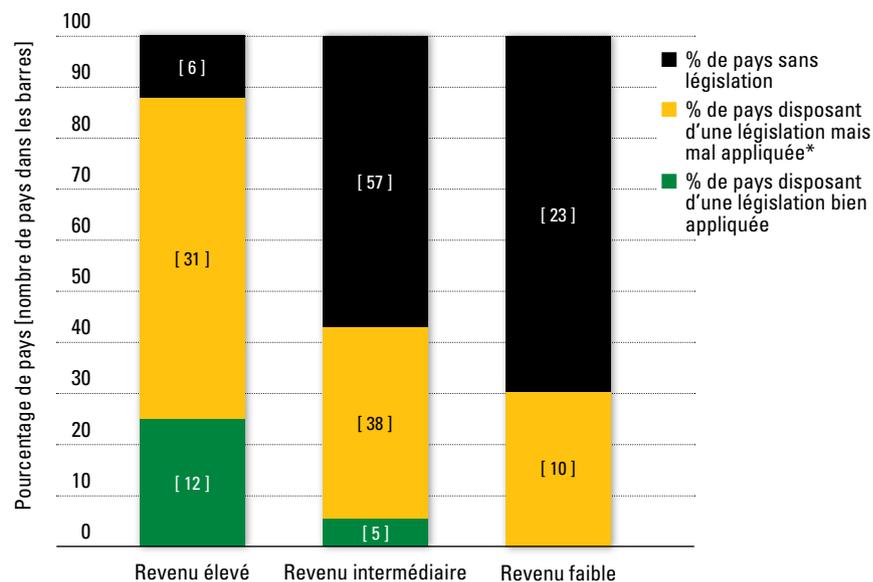
### Utiliser davantage les dispositifs de sécurité pour enfants

Les dispositifs de sécurité pour enfants protègent les nourrissons et les jeunes enfants d'un risque de traumatisme lors d'un accident. Ils réduisent la probabilité d'un accident mortel d'environ 70 % chez les nourrissons et de 54 à 80 % chez les jeunes enfants.

Quatre-vingt-seize pays se sont dotés d'une législation imposant l'installation

de dispositifs de sécurité pour enfants (Figure 9). La majorité des pays à revenu élevé disposent de législations sur les dispositifs de sécurité pour enfants, mais ces lois sont plus rares dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. L'application de ces législations reste insuffisante dans la plupart des pays (y compris les pays à revenu élevé) : 17 pays seulement (9 %) jugent « satisfaisante » l'application de leur législation sur les dispositifs de sécurité pour enfants.

Figure 9. Pourcentage de pays disposant d'une législation bien appliquée sur les dispositifs de sécurité pour enfants, par groupe de revenu



\* <8 sur une échelle de 0 à 10, ou pas de réponse communiquée par les pays

# Les politiques de transport négligent les piétons et les cyclistes

Les conclusions sont une mise en garde forte aux gouvernements pour qu'ils comprennent à quel point il est important qu'ils se penchent sur la question des usagers de la route non motorisés.

Sur le total des décès par accidents de la route, 27 % concernent des piétons et des cyclistes. Dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, ce pourcentage avoisine plutôt le tiers du total des décès, et dans certains pays il dépasse les 75 %.

## Les gouvernements doivent rendre les voies piétonnes et cyclables plus sûres

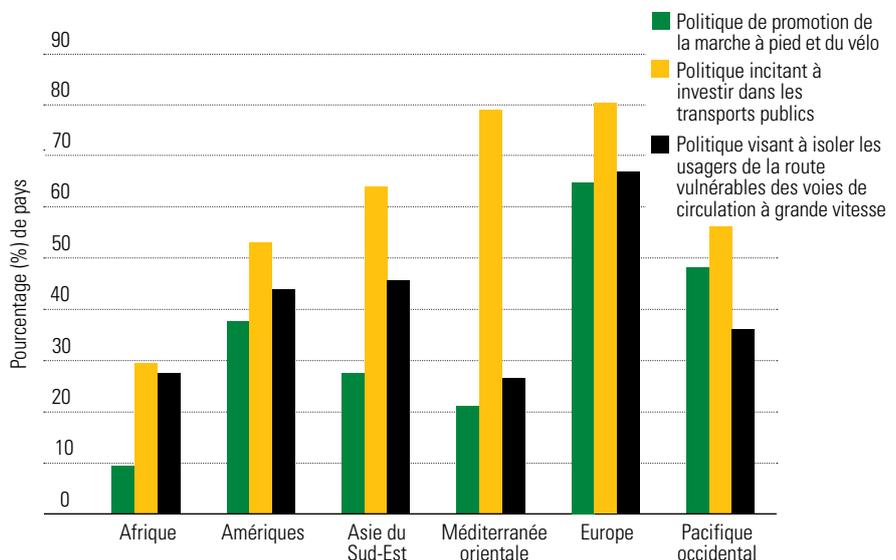
Alors que le monde continue à se motoriser, la marche à pied et le vélo doivent être rendus plus sûrs et présentés comme des moyens de déplacement sains et moins chers. Toutefois, 68 pays seulement ont mis en place des politiques nationales ou locales qui incitent à la marche à pied et à l'utilisation du vélo et 79 pays ont adopté des politiques de protection des piétons et des cyclistes qui les isolent des autres voies de circulation à grande vitesse. Ce chiffre est bien supérieur dans les pays à revenu élevé (69 %) que dans les pays à revenu faible ou intermédiaire (34 %). Bien que les gouvernements reconnaissent de plus en plus la nécessité de promouvoir d'autres modes de déplacement, il est important qu'ils s'attachent à rendre ceux-ci plus sûrs. Il est crucial de résoudre le problème de la sécurité des piétons et des cyclistes pour parvenir à réduire le nombre total des décès imputables aux accidents de la route.

## Les transports publics peuvent rendre les déplacements plus sûrs et réduire les embouteillages

Les transports publics sûrs sont considérés de plus en plus comme un moyen important d'améliorer la sécurité dans les déplacements, en particulier dans les zones urbaines où les embouteillages vont en s'intensifiant. Dans de nombreuses villes à revenu élevé, des campagnes politiques intensives ont été menées pour parvenir à réduire l'utilisation des véhicules personnels et à investir davantage dans les transports publics. Investir dans des transports publics sans risque est considéré également comme un moyen d'encourager l'exercice physique et donc de promouvoir la santé.

Plus de 100 pays appliquent des politiques nationales ou locales d'investissement dans les transports publics (Figure 10). Dans la plupart des pays à revenu élevé, les transports publics sont bien réglementés et donc considérablement plus sûrs que les trajets en voitures personnelles. Par contre, dans de nombreux pays à revenu faible ou intermédiaire dont les économies se développent rapidement, l'expansion des transports publics non réglementés et dangereux a conduit à une augmentation des traumatismes dus aux accidents de la circulation parmi les usagers de ces moyens de transports. Les gouvernements doivent faire en sorte que les transports publics soient sûrs, accessibles et d'un prix abordable.

Figure 10. Pourcentage de pays qui appliquent des politiques encourageant les modes de déplacement non motorisés, par Région OMS



# Conclusions et recommandations

De réels progrès ont été réalisés pour améliorer la sécurité routière et sauver des vies, mais comme le montre ce rapport des mesures plus concertées et plus rapides doivent être prises pour empêcher les décès évitables sur les routes du monde. Nos recommandations sont les suivantes :

- Les gouvernements doivent adopter de toute 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.
- Les gouvernements doivent investir suffisamment de ressources humaines et financières pour faire appliquer ces lois, condition indispensable à leur efficacité. La sensibilisation du grand public peut être une stratégie intéressante pour lui faire mieux comprendre ces législations et les mesures prises pour les appliquer, et pour obtenir son adhésion.
- Des actions concertées doivent être menées pour rendre les infrastructures routières plus sûres pour les piétons et les cyclistes. Les besoins de ces

usagers de la route doivent être pris en considération en amont, au moment de l'élaboration des politiques de sécurité routière, de la planification des transports et des prises de décisions dans le domaine de l'urbanisme. Les gouvernements doivent réfléchir en particulier à la façon d'intégrer les modes de déplacement non motorisés dans des systèmes de transport plus durables et plus sûrs.

Ce rapport présente également un certain nombre d'autres recommandations que les gouvernements devraient suivre pour améliorer la sécurité routière dans leur pays. Il s'agit notamment de rendre les infrastructures routières plus sûres, d'intensifier les travaux pour améliorer les

normes relatives aux véhicules, d'améliorer les soins apportés aux accidentés de la route et d'harmoniser la transmission des données relatives aux traumatismes dus aux accidents de la circulation.

La décision de proclamer une Décennie d'action en faveur de la sécurité routière a été adoptée à l'unanimité en 2010, lors de l'Assemblée générale des Nations Unies. Si un certain nombre de pays ont bien progressé dans l'amélioration de la sécurité routière, il reste un travail considérable à déployer pour atteindre les buts et les objectifs de la Décennie d'action. Des éléments incontestables montrent quelles interventions sont efficaces – il revient maintenant aux gouvernements d'en assurer la mise en œuvre.



ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

**Département Prévention de la violence et du traumatisme et handicap**

Avenue Appia 20

1211 Genève 27

Suisse

Téléphone : +41 22 791 2881

Courriel : traffic@who.int

Pour télécharger un exemplaire complet de ce rapport, rendez vous sur le site  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013)

Publié grâce au soutien financier de Bloomberg Philanthropies

