

# Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde **2018**





## RÉSUMÉ

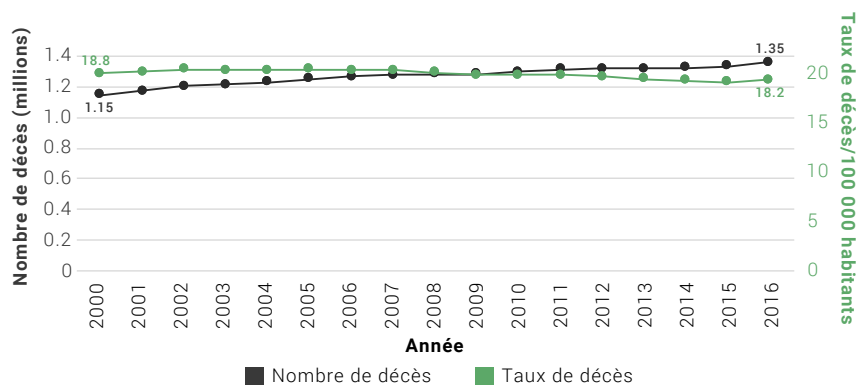
# Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde **2018**

## La charge mondiale des décès dus à des accidents de la circulation

Le nombre de décès sur les routes dans le monde reste inacceptablement élevé, avec une estimation de 1,35 million de morts chaque année.

Le nombre de décès dus à des accidents de la circulation continue d'augmenter régulièrement, atteignant 1,35 million en 2016, alors que les taux de décès par rapport à la taille de la population mondiale restent constants. Si l'on tient compte de la hausse de la population mondiale et de l'augmentation rapide du nombre de véhicules à moteur qui ont eu lieu sur la même période, cela laisse entendre que les mesures de sécurité routière existantes ont probablement empêché que la situation s'aggrave. Mais cela indique également que les progrès vers la réalisation de la cible 3.6 de l'objectif de développement durable – d'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès dus à des accidents de la circulation – sont loin d'être suffisants.

**Figure 1 : Nombre et taux de décès dus à des accidents de la circulation pour 100 000 habitants : 2000–2016**



## L'une des principales causes de décès chez les enfants

Avec les progrès réalisés en matière de lutte contre les maladies infectieuses, la part relative des décès dus aux maladies non transmissibles et aux traumatismes a augmenté. Les traumatismes dus à des accidents de la circulation sont la huitième cause de décès pour tous les groupes d'âge, faisant désormais plus de victimes que le VIH/sida, la tuberculose ou les maladies diarrhéiques. Ces traumatismes sont actuellement la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans, mettant en évidence la nécessité de modifier le programme actuel pour la santé de l'enfant et de l'adolescent qui, jusqu'ici, a largement négligé la sécurité routière

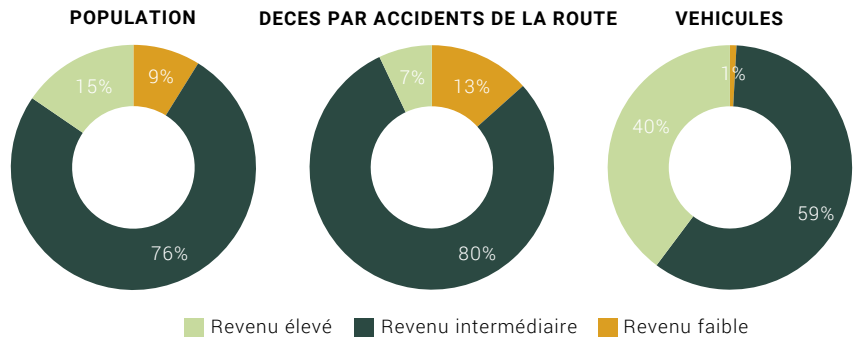
Les traumatismes dus à des accidents de la circulation sont désormais la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes entre 5 et 29 ans.

## Des progrès loin d'être uniformes

Si plusieurs pays ont pu réduire le nombre de décès dus à des accidents de la circulation ces dernières années, les progrès varient considérablement selon les régions et les pays dans le monde. Un lien étroit persiste entre le risque de décès dû à un accident de la circulation et le niveau de revenu des pays. Avec un taux moyen de 27,5 décès pour 100 000 habitants, le risque de décès dû à un accident de la circulation est trois fois plus élevé dans les pays à revenu faible que dans les pays à revenu élevé où ce taux est de 8,3 décès pour 100 000 habitants. En outre, comme indiqué sur la Figure 2, la charge des décès dus à des accidents de la circulation est disproportionnellement élevée dans les pays à revenu faible ou intermédiaire par rapport à la taille de leur population et au nombre de véhicules à moteur en circulation.



**Figure 2: Proportion de la population, décès dus à des accidents de la circulation et véhicules à moteur immatriculés, par catégorie de revenu,\* 2016**

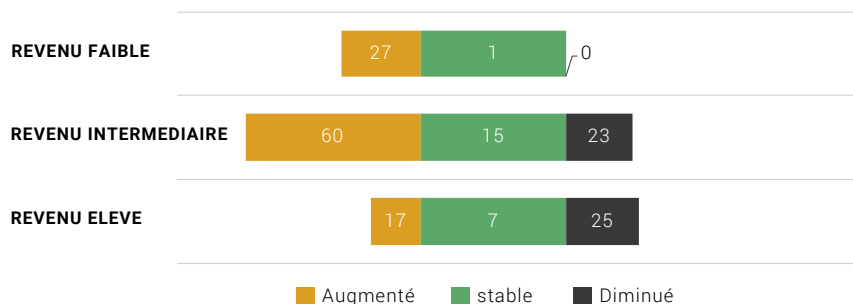


\*Les catégories de revenus sont fondées sur les classifications 2017 de la Banque mondiale.

Aucun pays à revenu faible n'a enregistré de baisse du nombre de décès dus à des accidents de la circulation depuis 2013.

Les progrès en matière de réduction du nombre de décès dus à des accidents de la circulation ont également été plus nombreux dans les pays à revenu intermédiaire ou élevé que dans les pays à revenu faible. Comme le montre la Figure 3, entre 2013 et 2016, aucun pays à revenu faible n'a enregistré de baisse du nombre de décès dus à des accidents de la circulation, alors que des baisses ont été observées dans 48 pays à revenu intermédiaire ou élevé. Globalement, le nombre de décès a augmenté dans 104 pays durant cette période.

**Figure 3: Nombre de pays ayant observé un changement dans le nombre de décès dus à des accidents de la circulation depuis 2013, par catégorie de revenu\***



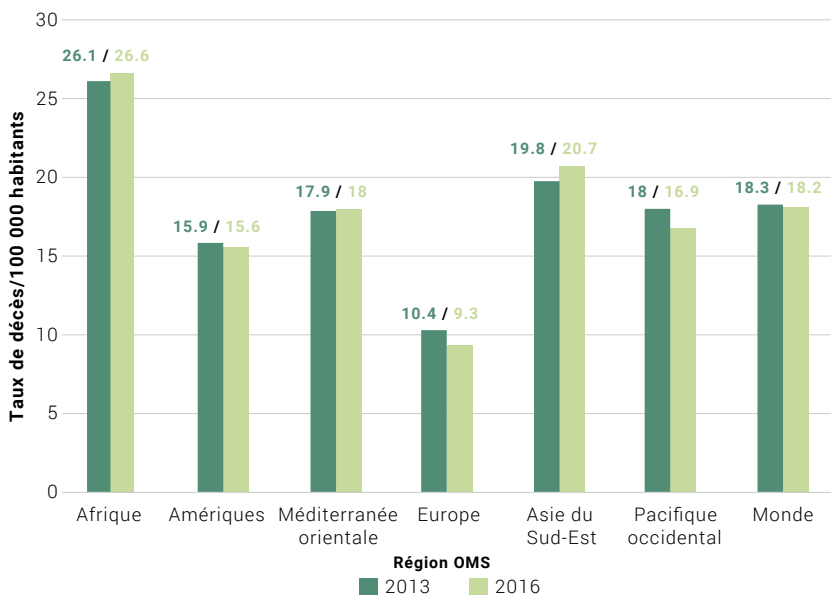
\*ces données représentent les pays qui ont connu une modification de plus de 2 % de leur nombre de décès depuis 2013, et excluent les pays comptant moins de 200 000 habitants. Les niveaux de revenus sont fondés sur les classifications 2017 de la Banque mondiale.

## Des inégalités persistent entre les régions

Le taux de décès dus à des accidents de la circulation à l'échelle mondiale est de 18,2 pour 100 000 habitants, mais il varie considérablement selon les régions, se situant entre 9,3 et 26,6 pour 100 000 habitants. Les régions de l'Afrique et de l'Asie du Sud-Est ont les taux régionaux de décès dus à des accidents de la circulation les plus élevés, avec respectivement 26,6 et 20,7 décès pour 100 000 habitants, suivies par les régions de la Méditerranée orientale et du Pacifique occidental, avec des taux comparables au taux mondial, 18 et 16,9 décès pour 100 000 habitants respectivement. Les régions des Amériques et de l'Europe quant à elles ont les taux les plus bas de 15,6 et 9,3 décès pour 100 000 habitants respectivement. En termes de progrès réalisés, les taux de décès ont baissé dans trois régions sur six (Amériques, Europe, Pacifique occidental) depuis 2013.

Les taux de mortalité liés aux accidents de la circulation sont les plus élevés en Afrique (26,6/100 000 habitants) et en Asie du Sud-Est (20,7/100 000 habitants).

**Figure 4: Taux de décès dû aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants par région de l'OMS, 2013 et 2016**



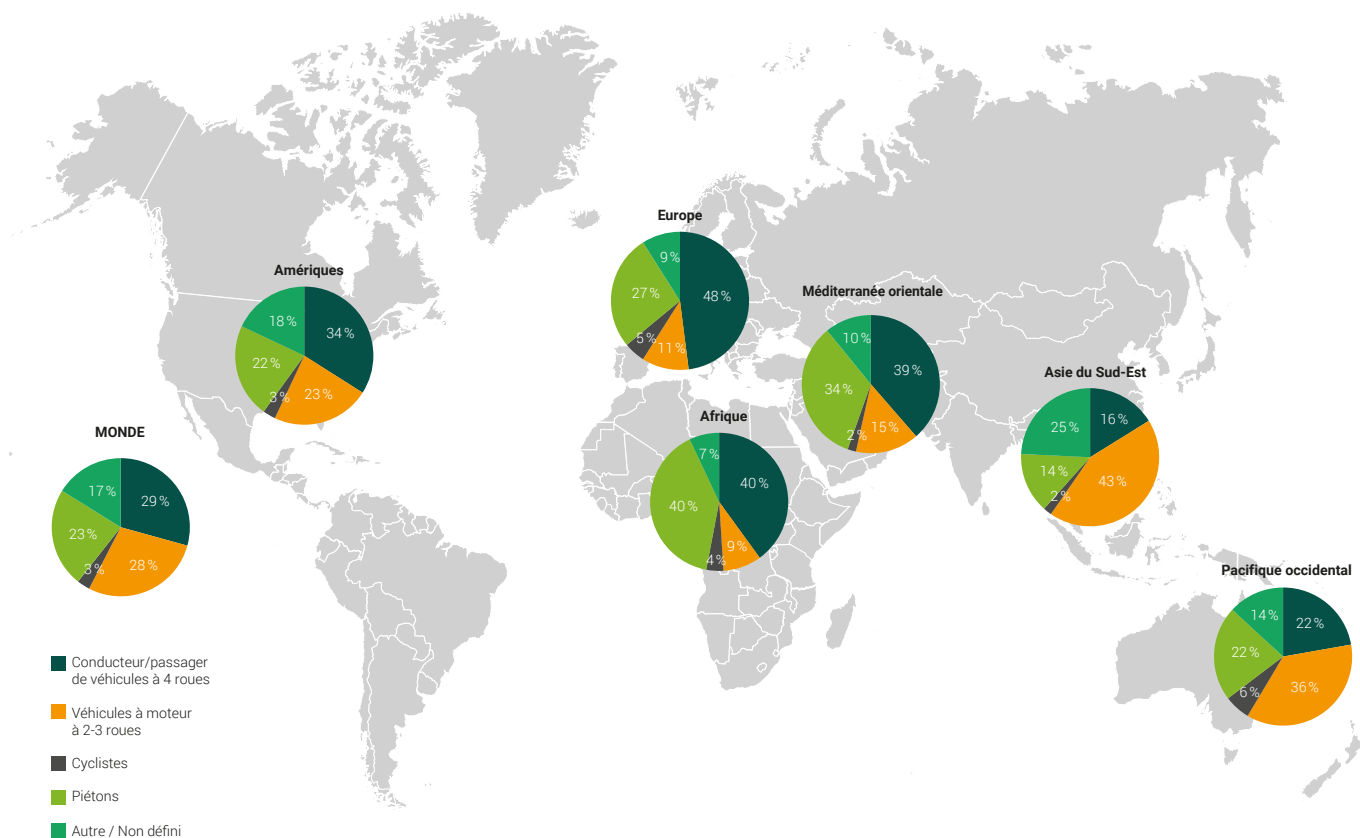


## Les usagers de la route vulnérables touchés de façon disproportionnée

Plus de la moitié des victimes de la route sont des usagers de la route vulnérables : piétons, cyclistes et motocyclistes.

Les différences de taux de mortalité observées entre les régions et les pays correspondent également aux différences dans les types d'usagers de la route les plus touchés. Les usagers de la route vulnérables – piétons, cyclistes et motocyclistes – représentent plus de la moitié des décès dans le monde. Les piétons et les cyclistes représentent 26 % de tous les décès, les utilisateurs de deux ou trois roues motorisés 28 %, les occupants du véhicule 29 % et les 17 % restants concernent des usagers de la route non identifiés<sup>1</sup>. L'Afrique compte le taux le plus élevé de mortalité de piétons et de cyclistes, avec 44 % des décès. En Asie du Sud-Est et dans le Pacifique occidental, la majorité des décès concerne des usagers de véhicules motorisés à deux ou trois roues, qui représentent respectivement 43 % et 36 % du total des décès.

**Figure 5 : Répartition des décès par type d'usager de la route et par région de l'OMS, 2016**



<sup>1</sup> La répartition des décès par catégorie d'usagers de la route repose sur les données communiquées par les pays. Dans certains pays, ces données ne sont pas disponibles ou sont incomplètes, ce qui contribue au large pourcentage de personnes identifiées comme « autre » ou « non défini »



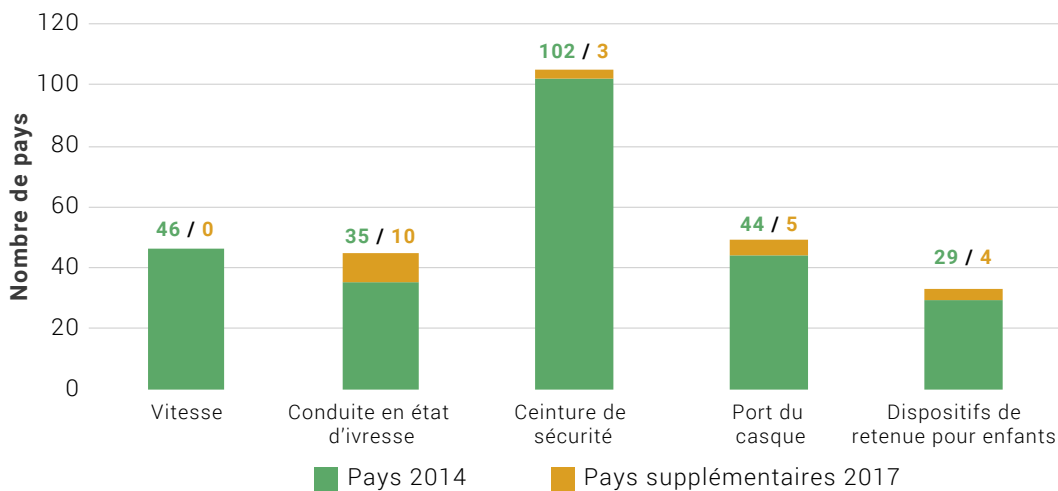
## Législation et comportement des usagers de la route

L'adoption et l'application d'une législation relative aux principaux facteurs de risque comportementaux (vitesse, conduite en état d'ivresse, absence de casque pour les motocyclistes, de ceinture de sécurité et de dispositif de retenue pour les enfants) sont des éléments essentiels d'une stratégie intégrée pour prévenir les décès dus à des accidents de la circulation. Actuellement, 123 pays (représentant près de six milliards de personnes) disposent de lois conformes aux meilleures pratiques pour au moins un des cinq principaux facteurs de risque comportementaux.

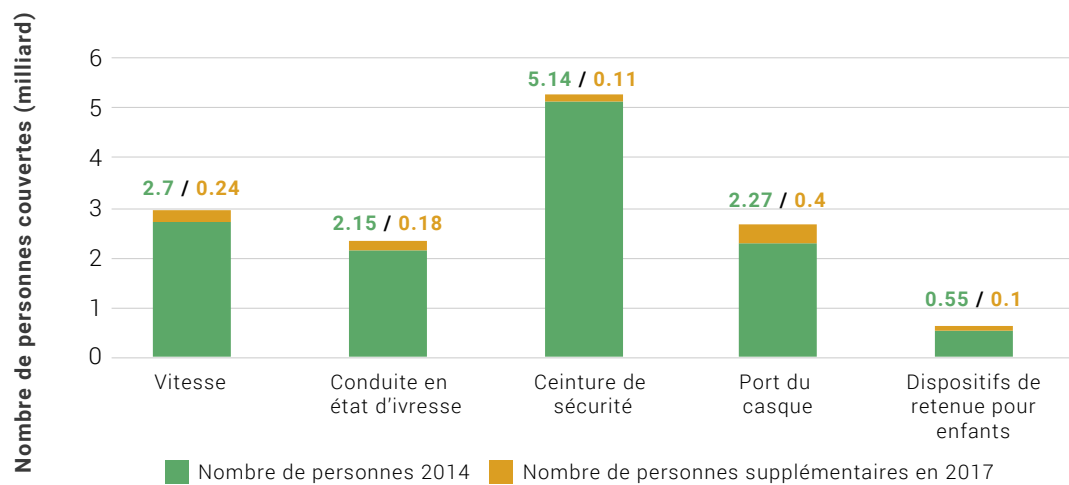
Depuis 2014, 22 pays ont modifié leur législation portant sur un ou plusieurs facteurs de risque pour qu'elle soit conforme aux meilleures pratiques, couvrant un milliard de personnes supplémentaires, soit 14 % de la population mondiale.

22 pays représentant **1 milliard de personnes** ont modifié leur législation relative à un ou plusieurs facteurs de risque pour qu'elle soit conforme aux meilleures pratiques.

**Figure 6: Pays dotés de législations conformes aux meilleures pratiques, par facteur de risque, 2014 et 2017**



**Figure 7 : Populations couvertes par des législations conformes aux meilleures pratiques, 2014–2017**

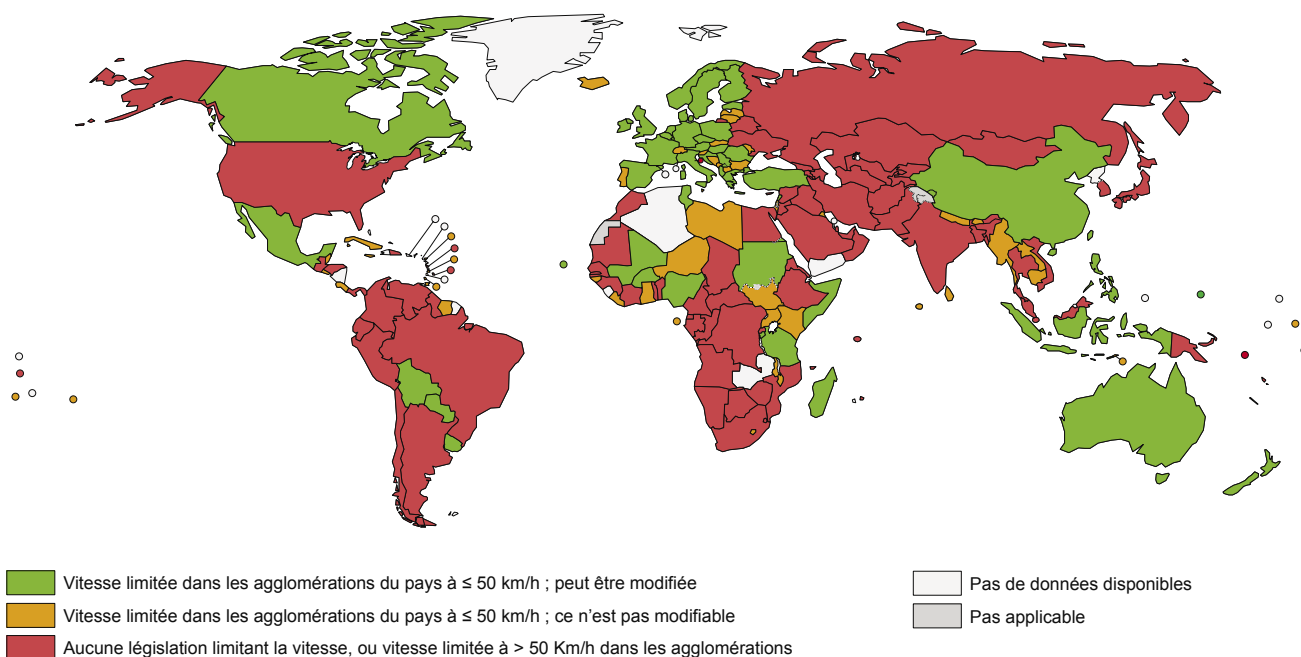


## Gestion de la vitesse

46 pays représentant **3 milliards de personnes** disposent actuellement d'une législation relative à la vitesse conforme aux meilleures pratiques.

La vitesse à laquelle roule un véhicule ayant une incidence directe sur le risque d'accident et la gravité des traumatismes, ainsi que sur la probabilité de décès des suites de l'accident, une gestion efficace de la vitesse est indispensable à la plupart des mesures de sécurité routière. L'établissement de limitations de vitesse au niveau national est une étape importante. Les vitesses maximales autorisées dans les agglomérations doivent être inférieures ou égales à 50 km/h, conformément aux meilleures pratiques. En outre, les autorités locales doivent pouvoir légiférer pour réduire encore les limitations de vitesse, ce qui leur permettrait de s'adapter à chaque situation, par exemple la présence d'écoles ou de fortes concentrations d'usagers de la route vulnérables. Les résultats montrent que seuls 46 pays disposent de lois conformes aux meilleures pratiques pour la vitesse.

**Figure 8: Pays dotés d'une législation sur la vitesse conforme aux meilleures pratiques, 2017**



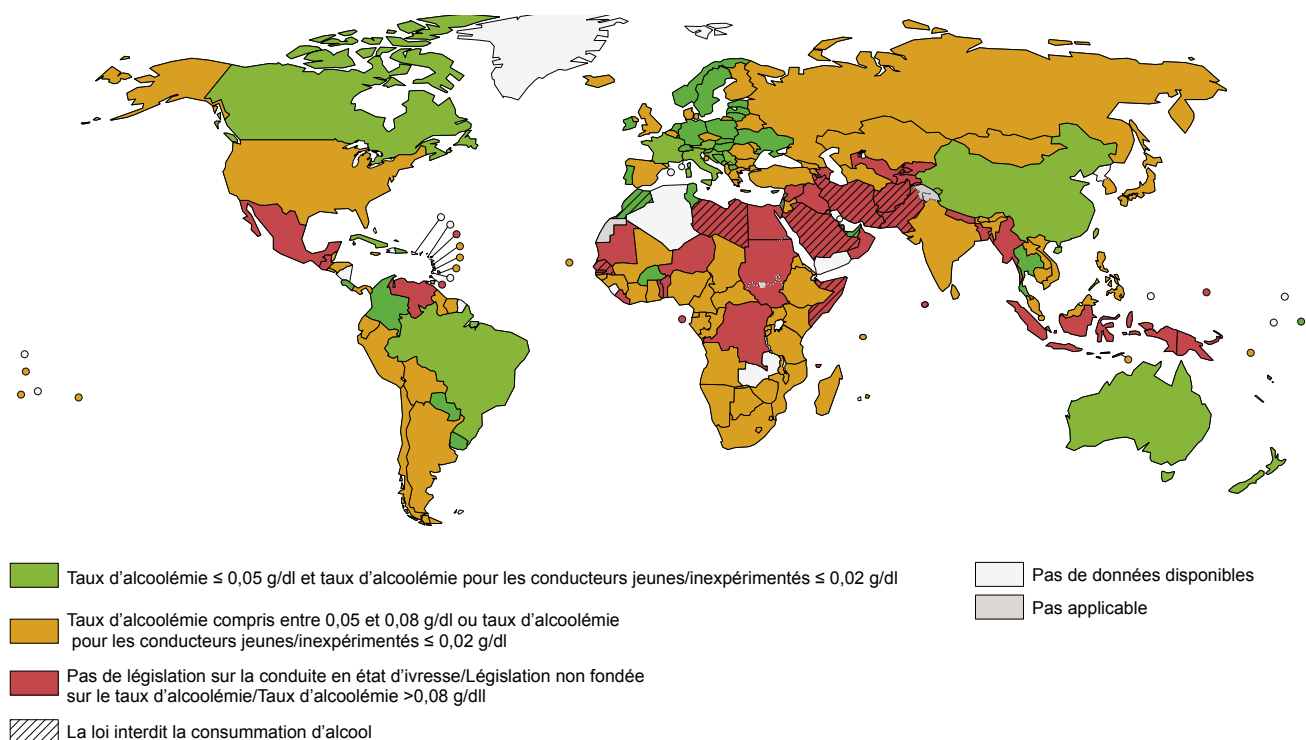
## Lutter contre la conduite en état d'ivresse

45 pays  
représentant  
**2,3 milliards  
de personnes**  
disposent  
actuellement d'une  
législation relative  
à la conduite en  
état d'ivresse  
conforme aux  
meilleures pratiques.

Selon les estimations, 5 % à 35 % de tous les décès sur la route sont liés à l'alcool. Conduire après avoir bu de l'alcool augmente considérablement le risque d'accident ainsi que la gravité de cet accident. Si la limitation du taux d'alcool dans le sang prévu dans la législation doit être au cœur de tous les efforts de lutte contre l'alcool au volant, une approche intégrée consiste à associer sensibilisation et contrôle de police visible. Les meilleures pratiques pour les lois relatives à la conduite en état d'ivresse consistent notamment à fixer le seuil d'alcoolémie à 0,05 g/dl pour la population générale et à 0,02 g/dl pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés.

Des progrès ont été réalisés depuis 2014, dix autres pays satisfaisant désormais aux meilleures pratiques pour la législation relative à la conduite en état d'ivresse, ce qui représente une couverture de 180 millions de personnes supplémentaires.

**Figure 9: Pays dotés d'une législation relative à la conduite en état d'ivresse conforme aux meilleures pratiques, 2017**



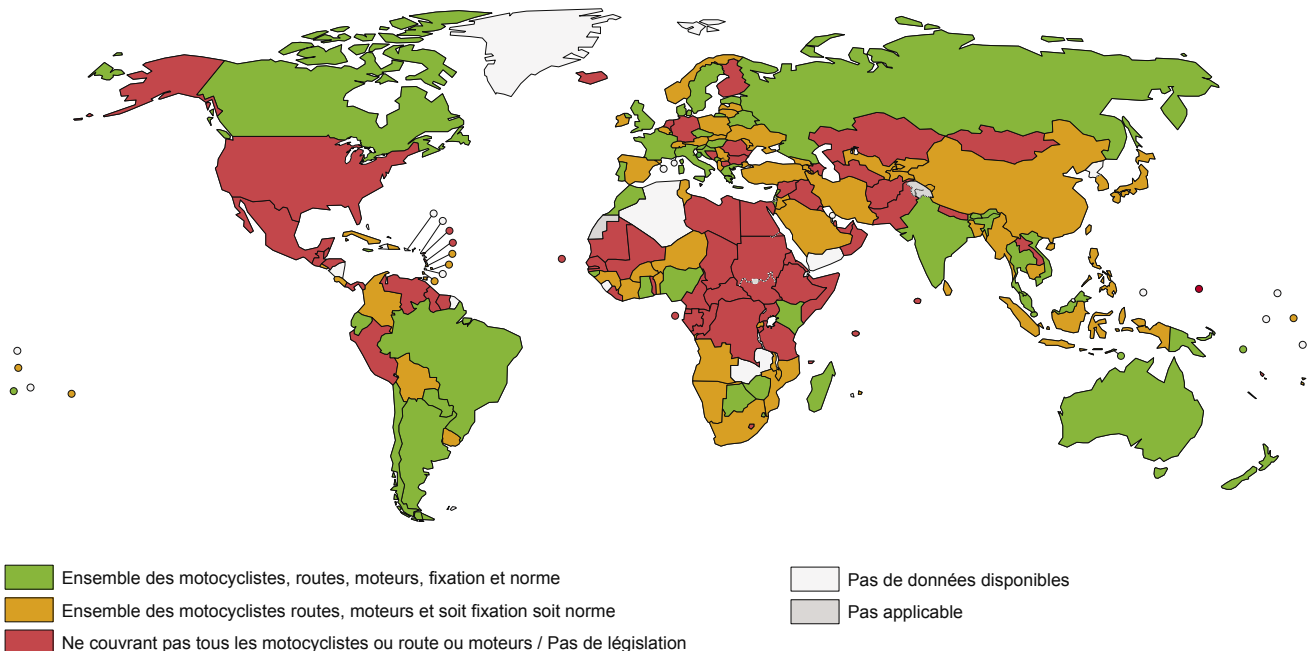
## Accroître l'utilisation du casque par les motocyclistes

Les blessures à la tête sont la principale cause de décès et de traumatisme majeur pour les usagers de véhicules motorisés à deux ou trois roues. Le port du casque permettant de réduire de 42 % le risque de blessures mortelles et de 69 % le risque de blessures à la tête, il constitue un moyen de plus en plus important de prévenir les décès dus à des accidents de la circulation. Les meilleures pratiques pour les lois sur le port du casque imposent notamment aux conducteurs et passagers de porter un casque et de l'attacher sur toutes les routes et indiquent une norme pour les casques.

Depuis 2014, cinq pays ont modifié leur législation existante afin de la mettre en conformité avec les meilleures pratiques, couvrant 397 millions de personnes supplémentaires. Seulement 63 pays, représentant 33 % de la population mondiale, imposent des restrictions pour l'installation des enfants sur des motocyclettes.

49 pays  
représentant  
**2,7 milliards**  
**de personnes**  
disposent  
actuellement  
de législations  
relatives au  
port du casque  
conformes aux  
meilleures pratiques.

**Figure 10: Pays dotés d'une législation sur les casques de motocyclettes conforme aux meilleures pratiques, 2017**



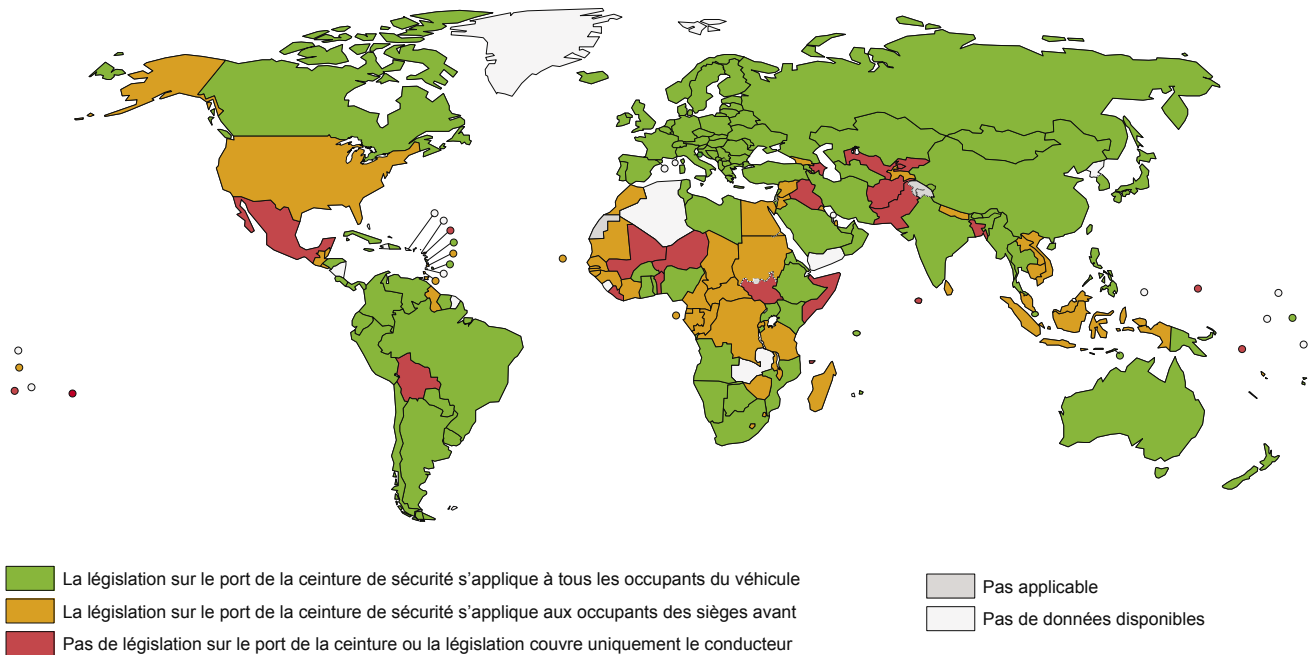
## Élargir le port de la ceinture de sécurité

105 pays  
représentant  
**5,3 milliards**  
**de personnes**  
disposent  
actuellement de  
législations sur le  
port de la ceinture  
conformes aux  
meilleures pratiques.

Le port de la ceinture de sécurité réduit de 45 % à 50 % le risque de décès parmi les conducteurs et les occupants assis à l'avant et de 25 % le risque de décès et de traumatismes graves chez les occupants assis à l'arrière. L'obligation du port de la ceinture pour les occupants à l'avant et à l'arrière est un critère essentiel pour les meilleures pratiques.

Depuis 2014, sept pays ont modifié leur législation relative au port de la ceinture: cinq pays supplémentaires disposent aujourd'hui de lois conformes aux meilleures pratiques tandis que deux pays ont mis en conformité leur législation avec les meilleures pratiques. L'augmentation nette de trois pays représente 113 millions de personnes supplémentaires couvertes par des lois sur le port de la ceinture conformes aux meilleures pratiques.

**Figure 11 : Pays dotés d'une législation relative au port de la ceinture conforme aux meilleures pratiques, 2017**



## Accroître l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

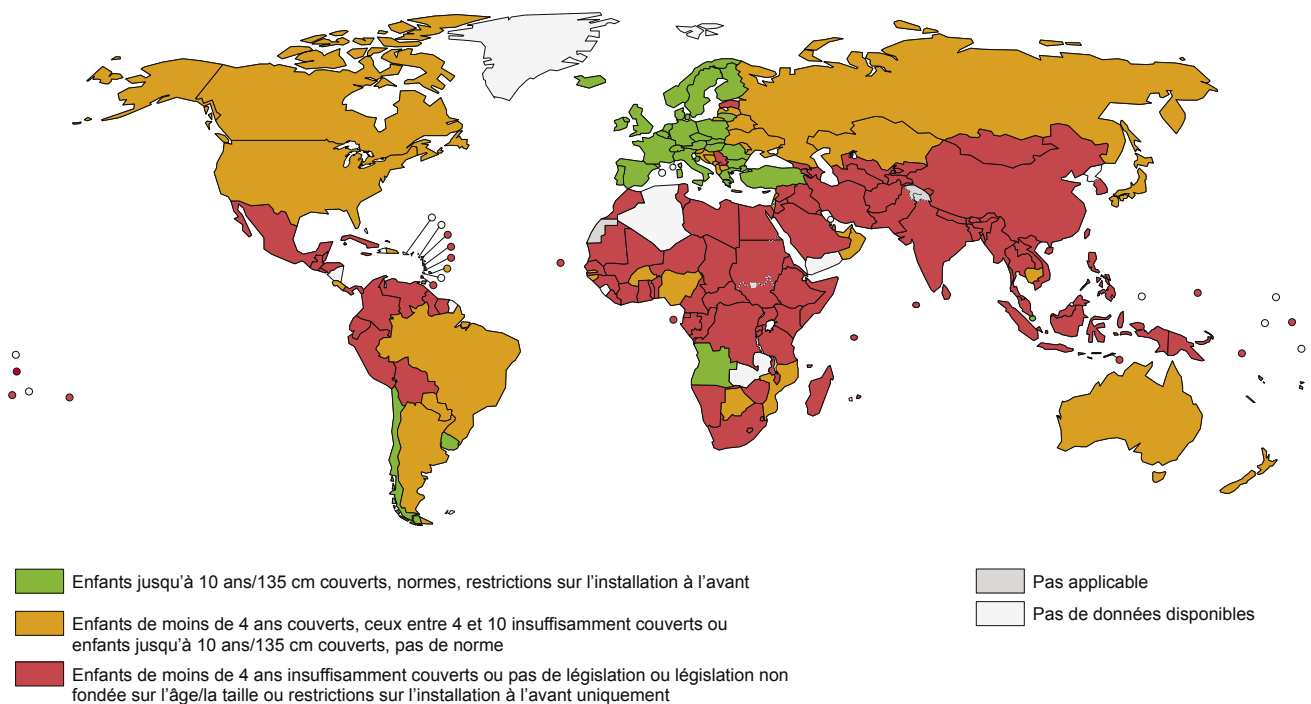
Les dispositifs de retenue pour enfants sont très efficaces pour réduire les traumatismes et les décès chez les enfants, permettant de réduire d'au moins 60 % le nombre de décès. Les critères de meilleures pratiques pour les législations relatives à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants incluent l'obligation de placer les enfants au moins jusque 10 ans ou 135 cm dans un dispositif de retenue; des restrictions pour l'installation des enfants sur le siège avant; et l'indication d'une norme de sécurité pour les dispositifs de retenue pour enfants.

Cette étude a révélé que 84 pays disposaient d'une législation nationale relative aux dispositifs de retenue pour enfants. Parmi eux, 33 pays, représentant 9 % de la population mondiale, répondent aux critères de meilleures pratiques pour ces dispositifs.

Depuis 2014, quatre pays ont modifié leur législation relative aux dispositifs de retenue pour enfants afin de la mettre en conformité avec les meilleures pratiques.

33 pays  
représentant  
**652 millions  
de personnes**  
disposent  
actuellement  
de législations  
sur l'utilisation  
de dispositifs  
de retenue  
pour enfants  
conformes aux  
meilleures pratiques.

**Figure 12: Pays dotés d'une législation relative aux dispositifs de retenue pour enfants conforme aux meilleures pratiques, 2017**





## Des routes sûres

Il existe un lien étroit entre l'infrastructure routière et les traumatismes graves et mortels dans les accidents de la circulation. Les recherches ont révélé que l'amélioration de cette infrastructure, en particulier des normes de conception tenant compte de la sécurité de tous les usagers de la route, était essentielle pour la sécurité des routes. La présente étude révèle que 112 pays disposent de normes de conception nationales pour la gestion de la vitesse.

Quatre-vingt-douze pays disposent de normes de conception nationales pour séparer les piétons et les cyclistes des véhicules à moteur. Cent trente-deux pays disposent de normes de conception nationales relatives à la mise en place de passages sécurisés pour piétons et cyclistes.

Cette étude a révélé que 147 pays indiquaient effectuer des audits de sécurité routière ou un classement par étoiles pour les nouvelles routes tandis que 114 affirmaient procéder à des évaluations de sécurité ou classement par étoiles sur les routes existantes.

## Des véhicules sûrs

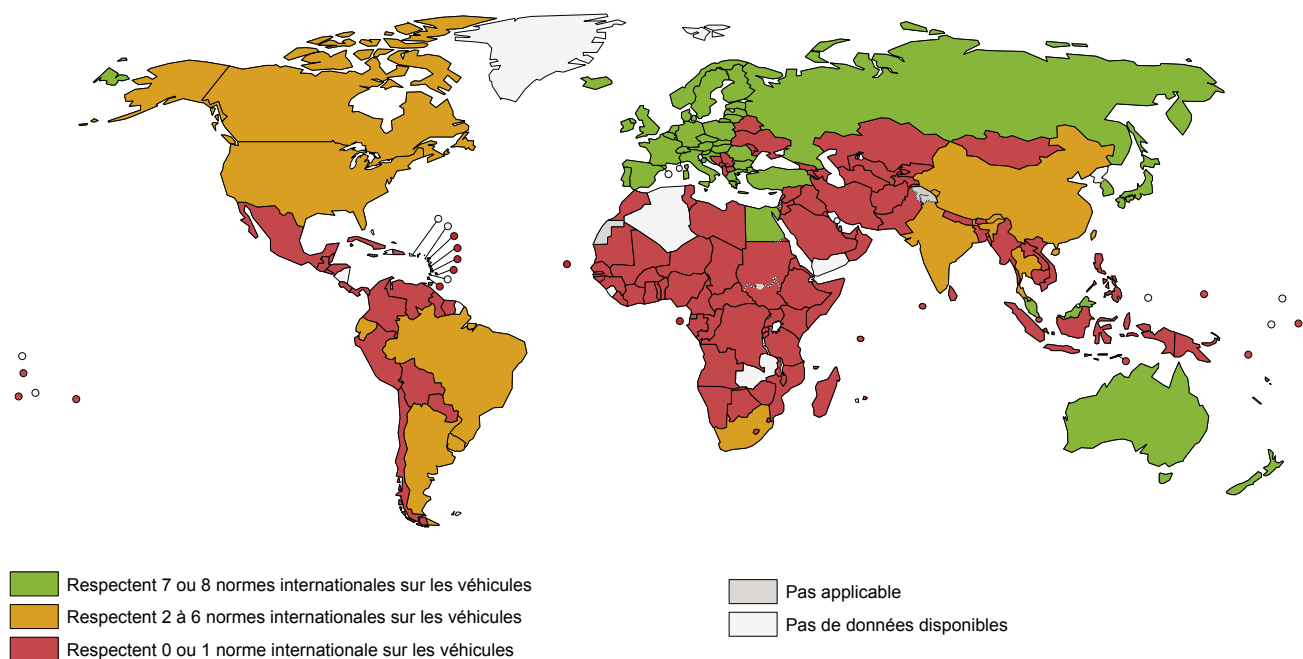
40 pays  
représentant  
**1 milliard de  
personnes**  
appliquent au  
moins 7 des 8  
normes prioritaires  
des Nations  
Unies relatives  
à la sécurité  
des véhicules.

La sécurité des véhicules est de plus en plus importante pour la prévention des accidents et il a été démontré qu'elle permettait de réduire considérablement le nombre de décès et de traumatismes graves à la suite d'un accident de la circulation. Le contrôle électronique de stabilité et le système avancé de freinage sont des exemples de normes de sécurité des véhicules qui permettent d'éviter un accident ou d'atténuer la gravité des blessures. Toutefois, malgré ces avantages potentiels, les véhicules neufs et d'occasion ne sont pas tous soumis à l'obligation d'appliquer les normes de sécurité reconnues à l'échelle internationale.

Les progrès en matière d'application des huit<sup>2</sup> normes prioritaires sont très limités depuis la dernière étude, car seulement 40 pays, principalement à revenu élevé, appliquent 7 à 8 de ces normes. Onze pays en appliquent entre deux et six et 124 une ou aucune. Depuis la dernière étude, un pays supplémentaire, l'Inde, applique la norme relative à la protection contre les chocs frontaux et latéraux..

<sup>2</sup> Dans le précédent rapport, 7 normes prioritaires ont été identifiées. Une norme supplémentaire pour le système de freinage antiblocage (ABS) pour les motocyclettes a été incluse dans ce rapport.

**Figure 13: Pays appliquant les normes des Nations Unies relatives à la sécurité des véhicules, 2018**



## Soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation

Les soins d'urgence sont au cœur des interventions après un accident. Plusieurs actions, pour lesquelles le facteur temps est important, sont essentielles pour dispenser des soins efficaces aux personnes blessées, à commencer par l'activation du système de soins d'urgence et la poursuite avec des soins sur place, pendant le transport et à l'hôpital.

Pour activer le système de soins d'urgence, l'idéal est de disposer d'un numéro de téléphone unique valable partout dans le pays, facile à retenir et gratuit. Le présent rapport révèle que 109 pays ont au moins un numéro couvrant tout le territoire. La proportion de personnes blessées qui meurent avant d'arriver à l'hôpital dans les pays à revenu faible ou intermédiaire est plus de deux fois supérieure à celle des pays à revenu élevé. Idéalement, il devrait y avoir au moins un système préhospitalier simple permettant de dispenser rapidement des soins sur place avec des ambulances équipées et du personnel certifié, et de garantir l'arrivée dans un hôpital pour une prise en charge par des spécialistes en soins de traumatologie. Malgré l'impact potentiel considérable des soins préhospitaliers, le présent rapport montre que seulement 55 % des pays disposent d'un processus officiel pour former et certifier des

109 pays disposent d'un numéro de téléphone avec couverture nationale pour activer le système de soins d'urgence.

prestataires préhospitaliers tandis qu'environ la moitié (54 %) des pays ont des parcours de formation spécialisés en médecine d'urgence et en chirurgie traumatologique.

## Bilan et perspectives

Le nombre de décès dus à des accidents de la circulation ne cesse d'augmenter, atteignant 1,35 million en 2016, tandis que les taux de décès par rapport à la taille de la population mondiale se sont stabilisés ces dernières années. Les progrès réalisés par plusieurs pays pour stabiliser le risque mondial de mourir dans un accident de la circulation n'ont pas été assez rapides pour compenser la hausse de la population et la motorisation rapide des transports qui ont eu lieu dans de nombreuses régions du monde. À ce rythme, la cible des ODD de réduire de moitié les décès dus à des accidents de la circulation d'ici à 2020 ne sera pas atteinte. Cette étude des principaux facteurs de risque montre néanmoins que des progrès sont réalisés pour renforcer les principales lois sur la sécurité routière, faire en sorte que les infrastructures soient sûres, adopter des normes de véhicules et améliorer l'accès aux soins après un accident. La poursuite des progrès dépendra de la résolution des difficultés importantes qui persistent.





ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ  
**Département Prise en charge des maladies  
non transmissibles, handicap et prévention  
de la violence et des traumatismes (NVI)**

20 Avenue Appia  
1211 Genève 27  
Suisse  
Téléphone: +41 22 791 2881

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention](http://www.who.int/violence_injury_prevention)

