



# RAPPORT DE SITUATION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE MONDE 2015





# Cibles en matière de sécurité routière et objectifs de développement durable

En septembre 2015, les chefs d'État réunis à l'occasion de l'Assemblée générale des Nations Unies ont marqué l'histoire en adoptant le Programme de développement durable à l'horizon 2030 qui contient 17 objectifs de développement durable. Un de ces nouveaux objectifs, la cible 3.6 est de diviser par deux le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation d'ici à 2020.

L'inclusion d'une cible aussi ambitieuse en matière de décès dus aux accidents de la circulation représente une avancée significative pour la sécurité routière. Cela reflète la prise de conscience croissante du fait que les accidents de la circulation font payer un lourd tribut à la société et sont une des principales causes de décès dans le monde, ainsi que la principale cause de décès des 15–29 ans (voir la Figure 1).

C'est également une reconnaissance de la charge que représentent les traumatismes dus aux accidents de la circulation pour les économies nationales et les ménages,

et donc de la place qui est la leur dans les questions environnementales et de développement au sens plus large traitées par les objectifs de développement durable.

Par l'adoption d'une cible relative aux traumatismes dus à des accidents de la circulation, on prend également en compte les nombreuses données scientifiques qui existent au sujet des mesures efficaces de réduction de ces accidents. Il existe de nombreux éléments factuels sur les interventions qui portent leurs fruits et qui rendent les routes plus sûres, et les pays qui ont réussi à appliquer ces mesures ont constaté une baisse des décès dus aux accidents de la circulation. La mise en œuvre de ces interventions à l'échelle mondiale représente un potentiel important d'atténuation des préjudices futurs et peut sauver des vies.

La Décennie d'action pour la sécurité routière (2011–2020) appelle les pays à mettre en œuvre les mesures définies à l'échelle internationale pour rendre leurs

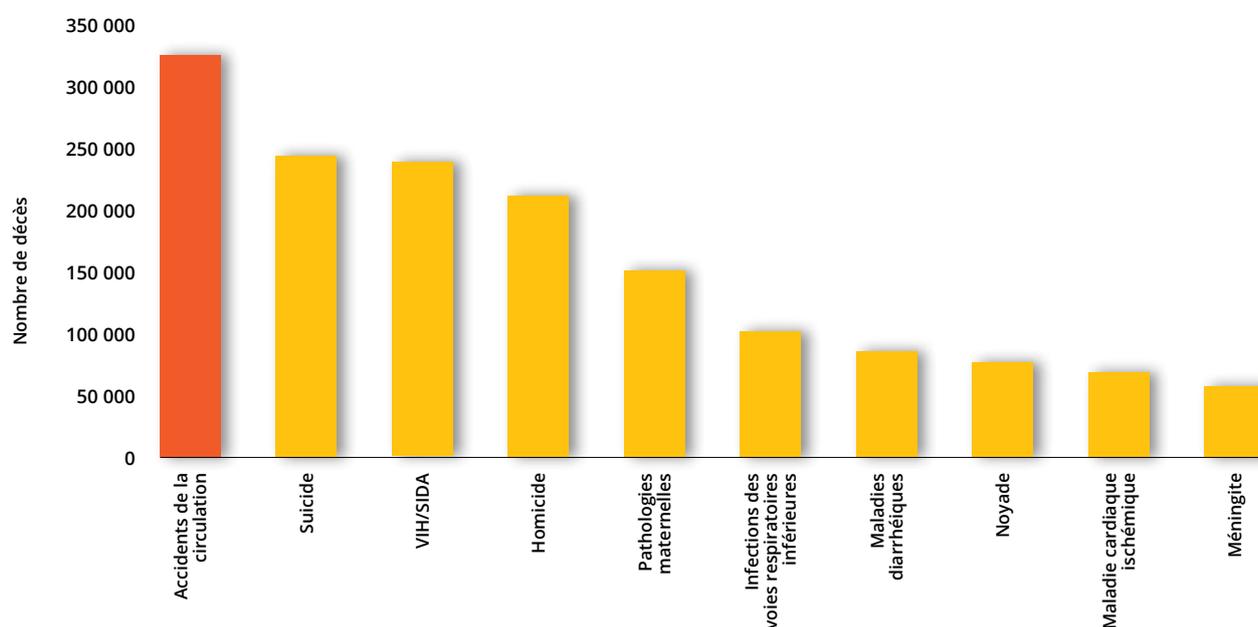
routes plus sûres. L'Assemblée générale des Nations Unies a invité l'OMS à suivre l'évolution de la situation au moyen de son *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*. Le présent rapport est le troisième de la série et il donne un aperçu de la situation de la sécurité routière dans le monde en mettant l'accent sur les lacunes, prouvant aux pays et à la communauté internationale combien il est important de prendre des mesures plus étendues et plus rapides.

---

**Un des objectifs de développement durable est de diviser par deux le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation d'ici à 2020.**

---

**FIGURE 1**  
**Dix principales causes de décès pour les personnes âgées de 15 à 29 ans, 2012**



Source: World Health Organization, Global Health Estimates, 2014

# Point sur la sécurité routière dans le monde

## Le nombre de décès dus à des accidents de la circulation stagne depuis 2007

Le nombre de décès dus à des accidents de la circulation – 1,25 million en 2013 – stagne (voir la Figure 2) en dépit de la croissance mondiale de la population et du nombre de véhicules à moteur, ainsi que des prévisions à la hausse. Cette stagnation, dans le contexte d'une croissance de la population mondiale de 4% entre 2010 et 2013 et la hausse de 16% du nombre de véhicules dans la même période laisse penser que les interventions

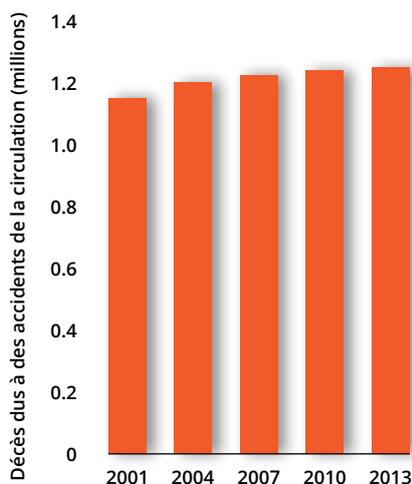
prises en œuvre ces dernières années afin d'améliorer la sécurité routière dans le monde ont permis de sauver des vies.

Ce rapport montre que 68 pays ont connu une hausse du nombre de décès dus à des accidents de la circulation depuis 2010, 84 % d'entre eux étant des pays à revenu faible ou intermédiaire. Soixante-dix-neuf pays ont constaté une baisse du nombre absolu de décès, 56 % d'entre eux étant des pays à revenu faible ou intermédiaire (voir la Figure 3).

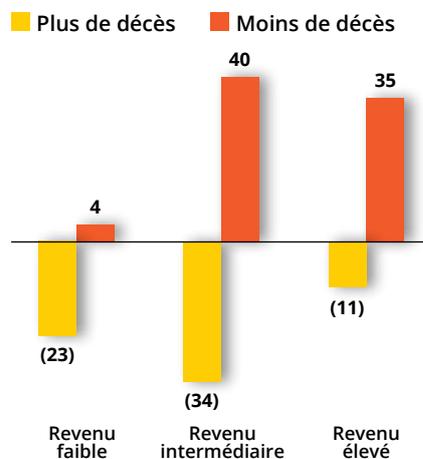
Il n'en reste pas moins que les pays à revenu faible ont des taux de mortalité qui sont plus de deux fois supérieurs à ceux des pays à revenu élevé, et que le nombre de décès y est disproportionné par rapport au nombre de véhicules à moteur : 90 % des décès dus à des accidents de la circulation se produisent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, alors que seulement 54 % des véhicules circulent dans ces pays (voir la Figure 4).

**La stabilisation des décès dus à des accidents de la circulation, qui est intervenue alors que la population mondiale a augmenté de 4% et que le nombre de véhicules à moteur a augmenté de 16%, laisse entendre que les actions en faveur de la sécurité routière menées lors des 3 dernières années ont sauvé des vies.**

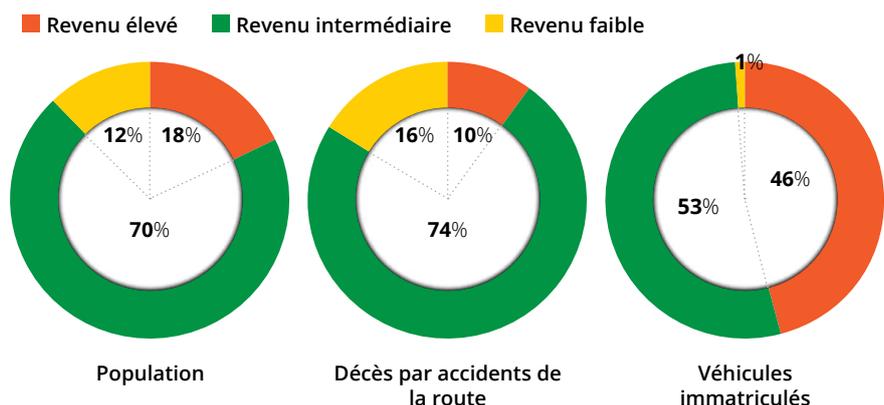
**FIGURE 2**  
Nombre de décès dus à des accidents de la circulation dans le monde



**FIGURE 3**  
Pays constatant une évolution du nombre de décès dus à des accidents de la circulation entre 2010 et 2013, selon leurs revenus



**FIGURE 4**  
Population, décès dus aux accidents de la circulation et véhicules à moteur immatriculés, en fonction des revenus des pays



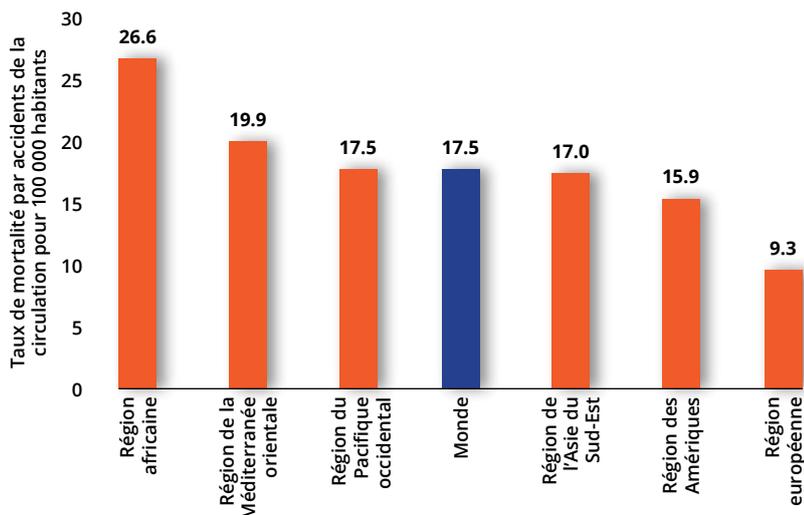
## La Région africaine enregistre le taux de mortalité dû aux accidents de la circulation le plus élevé

La Région africaine présente toujours l'un des taux de mortalité dus aux accidents

de la circulation les plus élevés (voir la Figure 5). Les taux les plus faibles sont constatés dans la Région européenne, en particulier dans les pays à revenu élevé, qui ont réussi à faire baisser durablement le taux de mortalité en dépit de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur.

FIGURE 5

Décès par accidents de la circulation pour 100 000 habitants (2013), par Région OMS



Les taux de mortalité liés aux accidents de la circulation sont deux fois plus élevés dans les pays à revenu faible ou intermédiaire que dans les pays à revenu élevé.



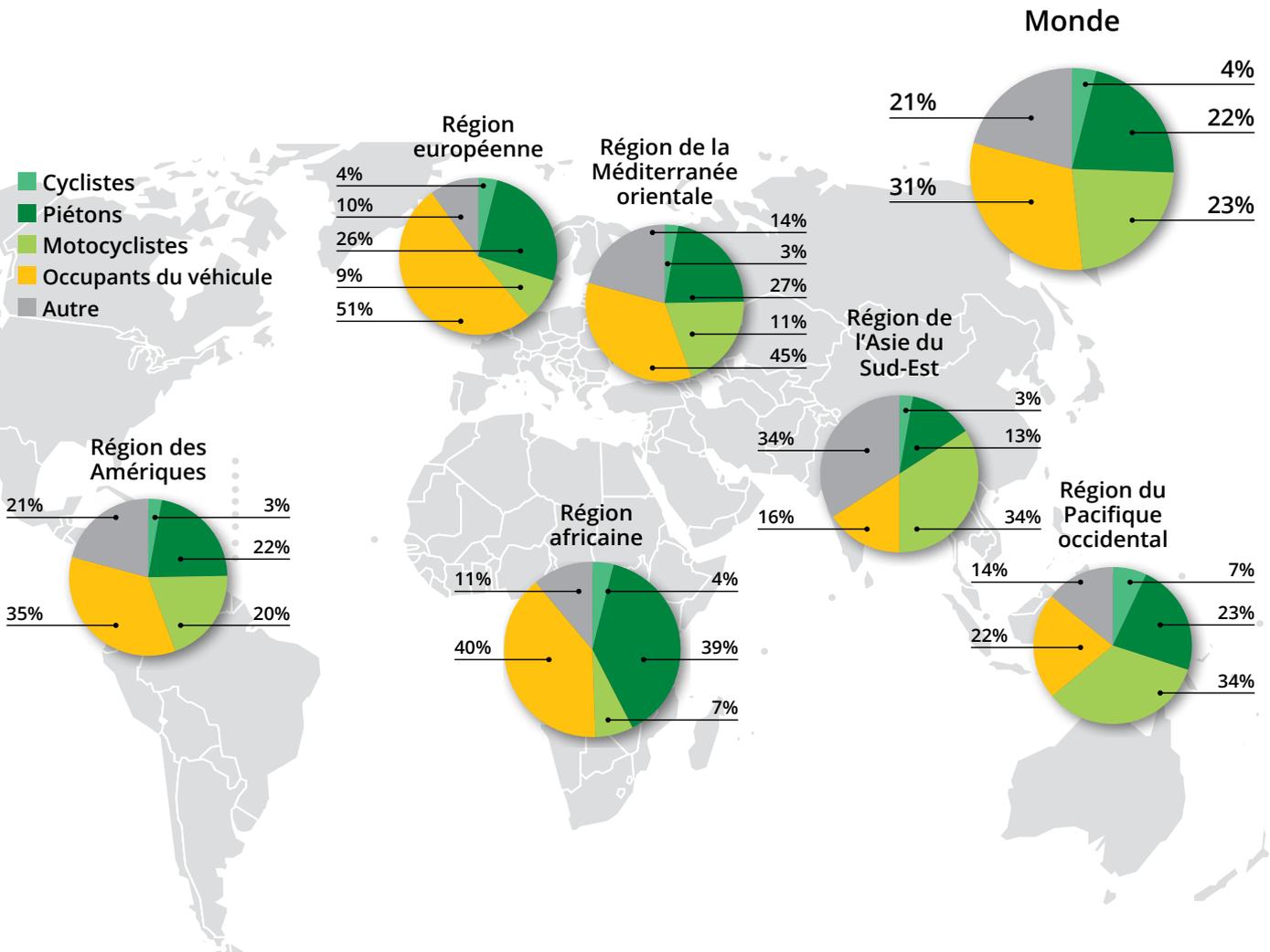
## Presque la moitié des victimes de la route sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes

Presque la moitié des décès sur les routes à l'échelle mondiale touchent les usagers qui sont le moins protégés : les motocyclistes (23 %), les piétons (22 %) et les cyclistes (4 %). En revanche, la probabilité pour un motocycliste, un cycliste ou un piéton de perdre la vie sur la route varie

d'une Région à l'autre : la Région africaine présente le pourcentage le plus élevé de décès de piétons et de cyclistes (43 % des victimes de la route), alors que ces taux sont relativement faibles dans la Région de l'Asie du Sud-Est (voir la Figure 6). Cela reflète en partie le niveau des mesures de sécurité mises en place pour protéger les différents usagers de la route, ainsi que les formes prédominantes de mobilité dans chaque Région.

**FIGURE 6**

Répartition des décès dus aux accidents de la circulation par type d'utilisateur (2013) et par Région OMS



# De nombreux pays doivent renforcer leur législation en matière de sécurité routière

Les lois relatives à la sécurité routière améliorent le comportement des usagers de la route et réduisent le nombre d'accidents de la circulation, de traumatismes et de décès. C'est particulièrement le cas des lois visant les cinq facteurs de risque principaux en matière de sécurité

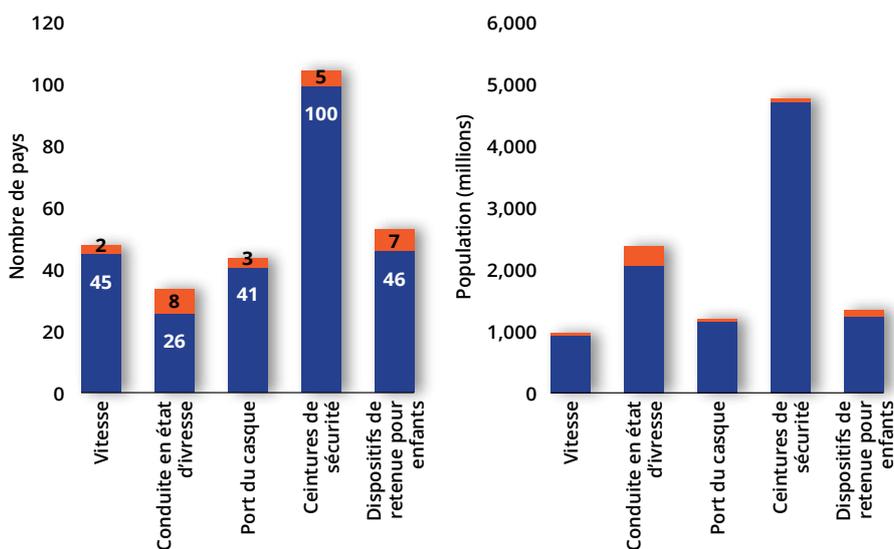
routière : la vitesse, la conduite en état d'ivresse, ainsi que l'utilisation de casques pour les motocyclistes, de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants. La situation s'est améliorée dans 17 pays (représentant 409 millions de personnes), qui ont modifié les lois relatives à

un ou plusieurs de ces facteurs de risque au cours des trois dernières années pour les rendre conformes aux meilleures pratiques. La **Figure 7** montre le nombre de pays qui ont modifié leur législation, par facteur de risque, ainsi que la population concernée par ces changements.

**FIGURE 7**

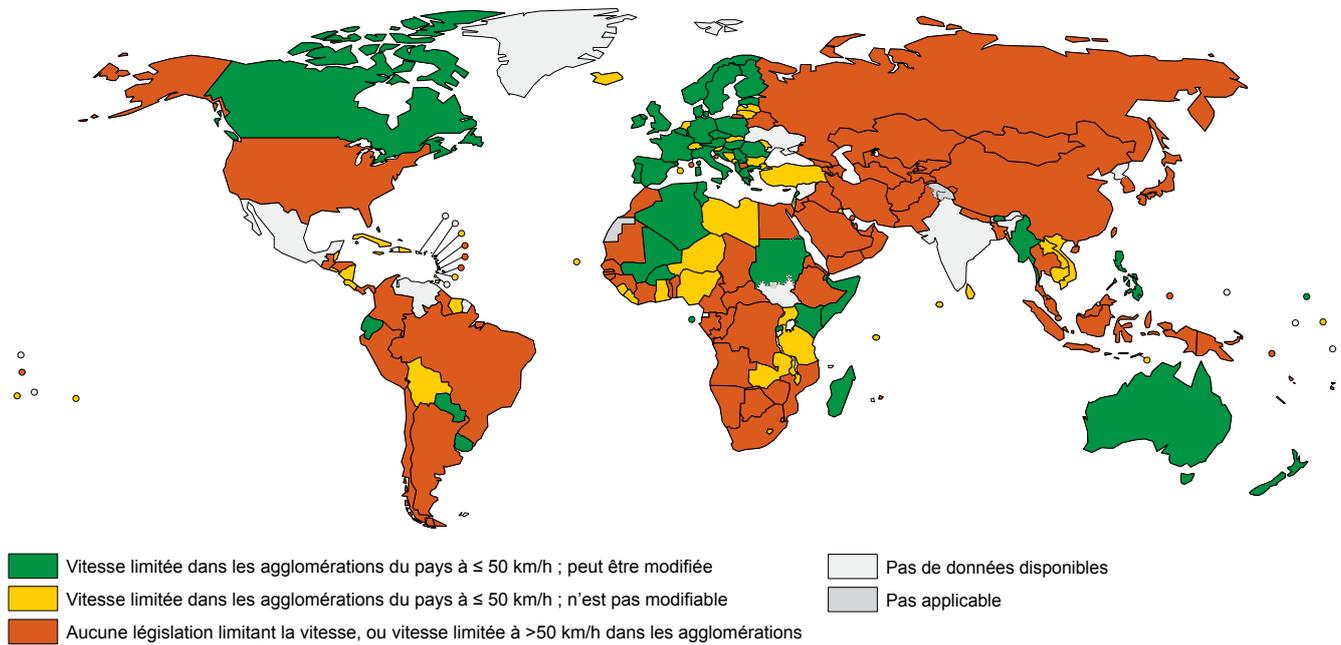
**Modifications de la législation portant sur les facteurs de risque comportementaux 2011-2014 (représentation du nombre de pays et de la population)**

■ Nouveaux pays dotés de lois conformes aux meilleures pratiques  
■ Lois conformes aux meilleures pratiques



**Au cours des trois dernières années, 17 pays représentant 409 millions de personnes ont modifié leurs lois portant sur un ou plusieurs facteurs de risque clés relatifs aux accidents de la circulation afin de les rendre conformes aux meilleures pratiques.**



**FIGURE 8****Réglementation de la vitesse en agglomération, par pays/zone**

**Un piéton adulte a moins de 20% de chance de mourir en étant heurté par une voiture à 50 km/h contre presque 60% de chance de mourir en étant heurté à 80 km/h**

Les changements les plus positifs du comportement des usagers de la route interviennent lorsque la législation en matière de sécurité routière est accompagnée de mesures rigoureuses et durables de lutte contre les infractions, ainsi que d'une sensibilisation du grand public.

### Réduire la vitesse

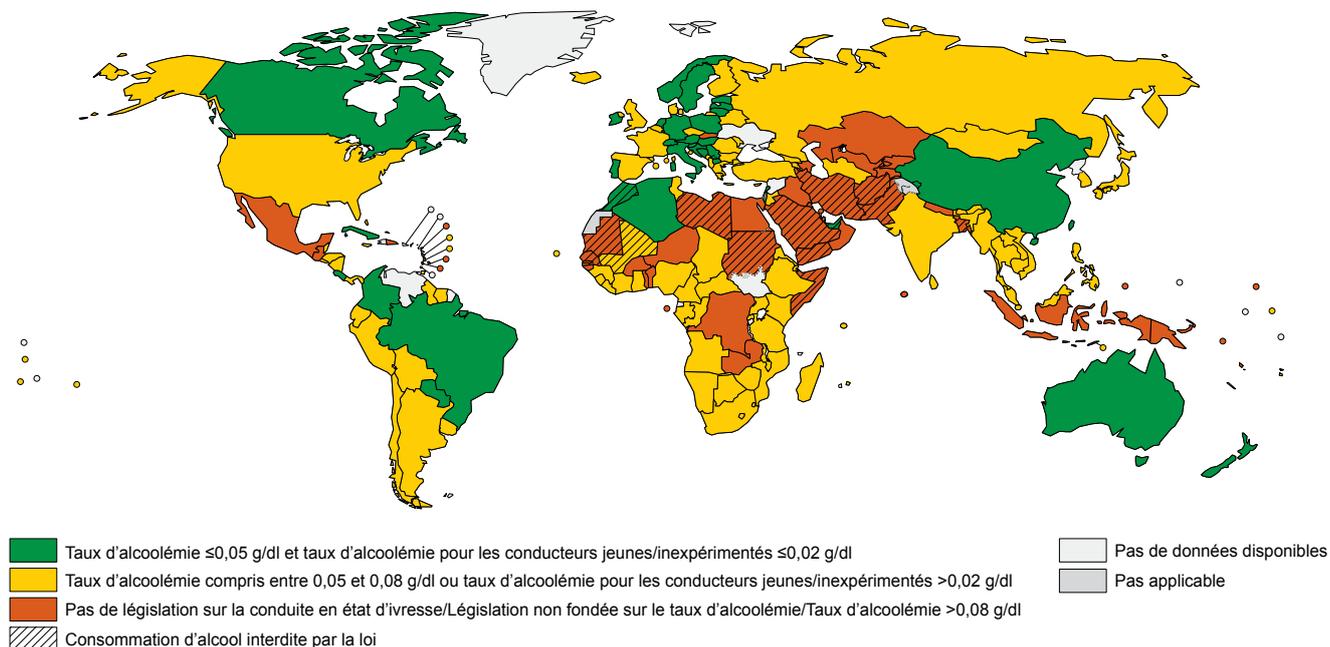
Lorsque les vitesses moyennes de circulation sont élevées, la probabilité qu'un accident se produise et la gravité de ses conséquences augmentent, en particulier pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Les pays qui réussissent à réduire le nombre de décès dus à des accidents de la circulation y parviennent en donnant la priorité à la sécurité lorsqu'ils légifèrent sur la vitesse.

La définition de limitations de vitesse est une étape importante pour réduire la vitesse. Les vitesses maximales autorisées dans les agglomérations devraient être inférieures ou égales à 50 km/h, conformément aux meilleures pratiques. En outre, les autorités locales devraient avoir le pouvoir de légiférer pour réduire les limitations

de vitesse, ce qui leur permettrait de tenir compte de chaque situation, par exemple à proximité des écoles ou en cas de concentration d'usagers de la route vulnérables.

Pourtant, seuls 47 pays (représentant 950 millions de personnes) respectent les deux critères législatifs en matière de meilleures pratiques de gestion de la vitesse en agglomération – limitation nationale à 50 km/h et pouvoir des autorités locales pour réduire cette limite afin de garantir la sécurité à des endroits précis (voir la **Figure 8**).

La lutte contre les infractions est essentielle pour rendre les limitations de vitesse efficaces, mais seuls 28 pays considèrent qu'ils sont dotés de « bonnes » mesures pour assurer l'application de la loi en la matière (au moins 8 sur une échelle de 0 à 10). Cela laisse entendre qu'en l'absence de mesures durables et visibles visant à faire appliquer la législation en matière de limitation de vitesse, la possibilité de sauver des vies grâce à cette législation reste largement inexploitée.

**FIGURE 9****Législations sur la conduite en état d'ivresse, par pays/zone**

### Lutter contre la conduite en état d'ivresse

La conduite en état d'ivresse accroît la probabilité d'un accident de la circulation, ainsi que la gravité de ses conséquences. Par conséquent, la définition et la mise en application d'une législation sur la limitation du taux d'alcool dans le sang à 0,05 g/dl peut réduire de façon significative les accidents liés à l'alcool. Par rapport aux conducteurs plus âgés et plus expérimentés, les jeunes conducteurs et ceux qui viennent d'avoir leur permis sont beaucoup plus exposés aux accidents de la circulation lorsqu'ils sont sous l'emprise de l'alcool. Il est possible de réduire le nombre d'accidents impliquant des jeunes grâce à des lois fixant un seuil d'alcoolémie inférieur (≤0,02 g/dl) pour les jeunes conducteurs et ceux qui viennent d'avoir leur permis.

Alors que huit pays ont amélioré leurs lois relatives à la conduite en état d'ivresse ces trois dernières années, seuls 34 pays dans le monde sont dotés d'une réglementation

nationale en la matière fixant un seuil d'alcoolémie inférieur ou égal à 0,05 g/dl, ainsi qu'une limite plus basse pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés fixée à 0,02 g/dl (Figure 9). Parmi ces pays, 21 sont situés dans la Région européenne, ce qui prouve la nécessité d'étendre cette bonne pratique dans le monde entier. Dans le même temps, les mesures strictes assurant le respect des lois portant sur la conduite en état d'ivresse améliorent leur efficacité, mais seuls 46 pays considèrent qu'ils sont dotés de « bonnes » mesures en la matière.

**Seuls 34 pays représentant 2,1 milliards de personnes se sont dotés d'une législation relative à la conduite en état d'ivresse conforme aux meilleures pratiques.**

## Améliorer la qualité des casques et accroître leur utilisation par les motocyclistes

La croissance rapide de l'utilisation des véhicules motorisés à deux roues dans de nombreux pays s'est accompagnée d'une augmentation des traumatismes et des décès chez les motocyclistes ; en revanche, le port d'un casque adapté peut réduire le risque de décès de presque 40 % et le risque de traumatisme grave d'environ 70 %.

Les lois relatives aux casques devraient s'appliquer à l'ensemble des conducteurs et des passagers (y compris les enfants) et fixer une norme de qualité. Pourtant, seuls 44 pays (représentant 1,2 milliards de personnes) se sont dotés de lois répondant aux trois critères suivants : elles s'appliquent à quiconque circule sur un deux-roues (conducteurs et passagers), à tous les types de routes et à tous les types de moteurs ; elles exigent que le casque soit attaché ; elles imposent le respect d'une norme de casque en particulier. Les pays à revenu élevé situés dans la Région européenne sont surreprésentés parmi les pays dotés de lois répondant à ces caractéristiques (voir la **Figure 10**). Cela est particulièrement inquiétant lorsqu'on sait qu'une part importante des décès de

motocyclistes se produit dans les Régions d'Asie du Sud-Est et du Pacifique occidental, alors que la proportion de décès de motocyclistes parmi les décès liés à un accident de la circulation est en hausse dans la Région des Amériques (cette proportion est passée de 15 % à 20 % entre 2010 et 2013).

Les mesures de lutte contre les infractions sont fondamentales pour l'efficacité des lois relatives au port du casque, mais les pays qui considèrent qu'ils sont dotés de « bonnes » mesures pour assurer le respect de ces lois ne sont que 68 (au moins 8 sur une échelle de 0 à 10) ; cela démontre qu'il est urgent d'agir pour que les casques respectent les normes et soient correctement utilisés.

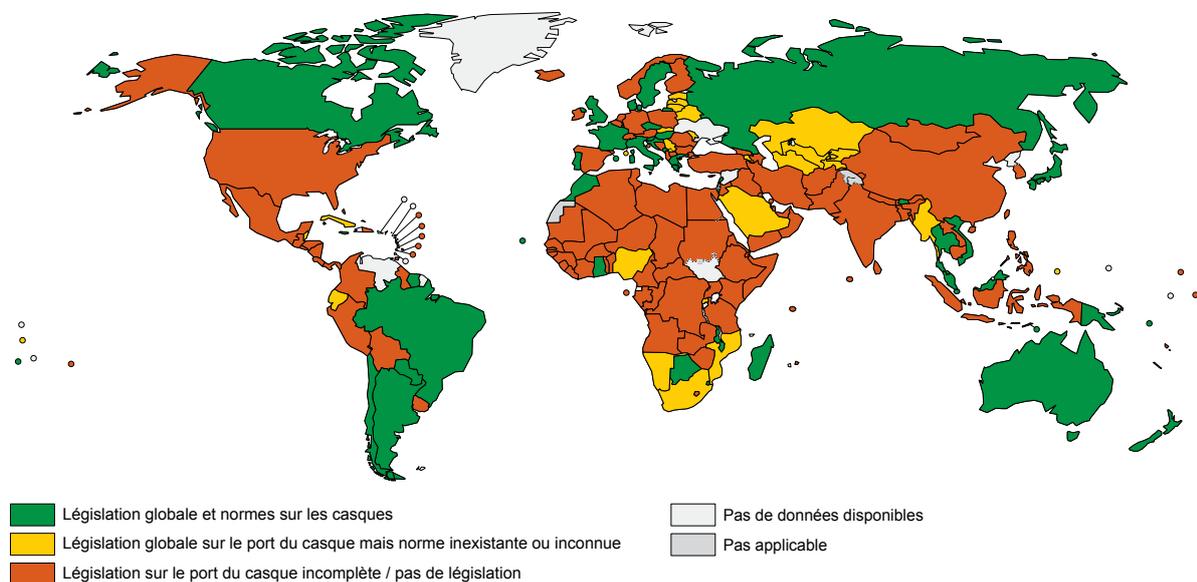
## Élargir le port de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès parmi les conducteurs et les occupants assis à l'avant de 45 % et 50 %, ainsi que le risque de traumatismes mineurs et graves de 20 % et 45 %, respectivement. Parmi les occupants assis à l'arrière, les ceintures de sécurité réduisent les traumatismes graves et mortels de 25 % et les traumatismes mineurs jusqu'à 75 %.

Au cours des trois dernières années, des progrès ont été enregistrés dans les pays ayant modifié leur législation relative au port de la ceinture de sécurité : cinq pays représentant 36 millions de personnes ont mis en conformité leur législation avec les meilleures pratiques. Des lois exhaustives relatives au port de la ceinture de sécurité couvrant l'ensemble des occupants sont maintenant en vigueur dans 105 pays, couvrant 67 % de la population mondiale (voir la **Figure 11**). En dépit de ces améliorations de la législation, il reste beaucoup à faire pour faire progresser la mise en application de la législation sur le port de la ceinture de sécurité, étant donné que seuls 52 pays considèrent qu'ils sont dotés de « bonnes » mesures en la matière.

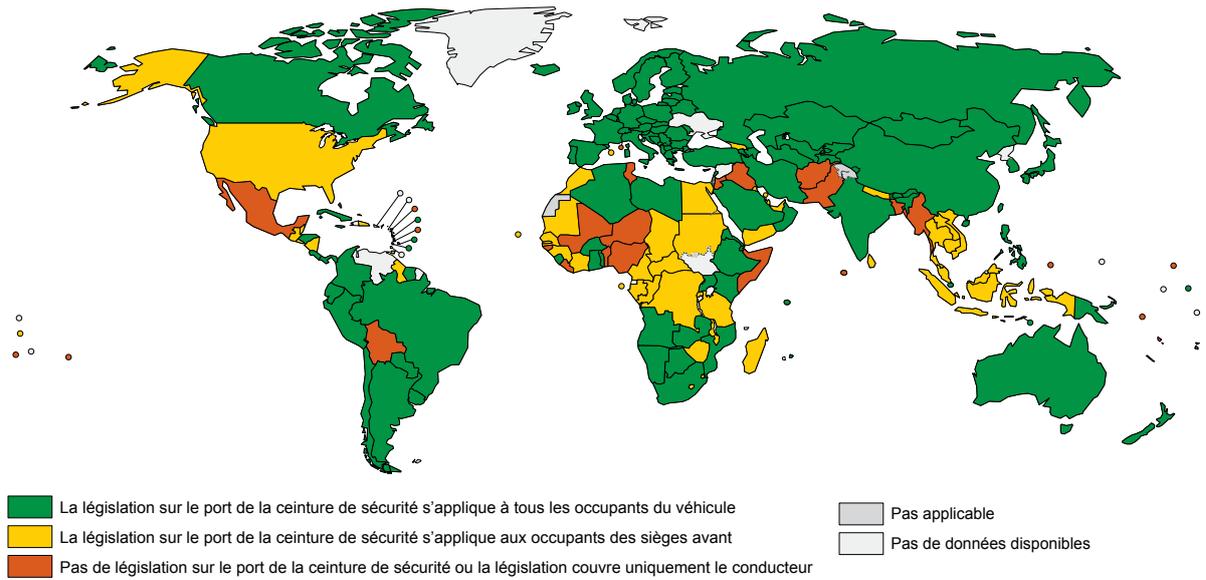
**Seuls 44 pays, (1,2 milliards de personnes), se sont dotés de lois relatives au port du casque conformes aux meilleures pratiques.**

**FIGURE 10**  
Législations et normes sur les casques pour motocyclettes, par pays/zone



**FIGURE 11**

**Législations sur le port de la ceinture de sécurité, par pays/zone**



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

Les dispositifs de retenue pour enfants réduisent la probabilité de décès en cas d'accident d'environ 90 % chez les nourrissons et de 54 % à 80 % chez les jeunes enfants. En outre, les enfants sont plus en sécurité s'ils sont installés à l'arrière du véhicule.

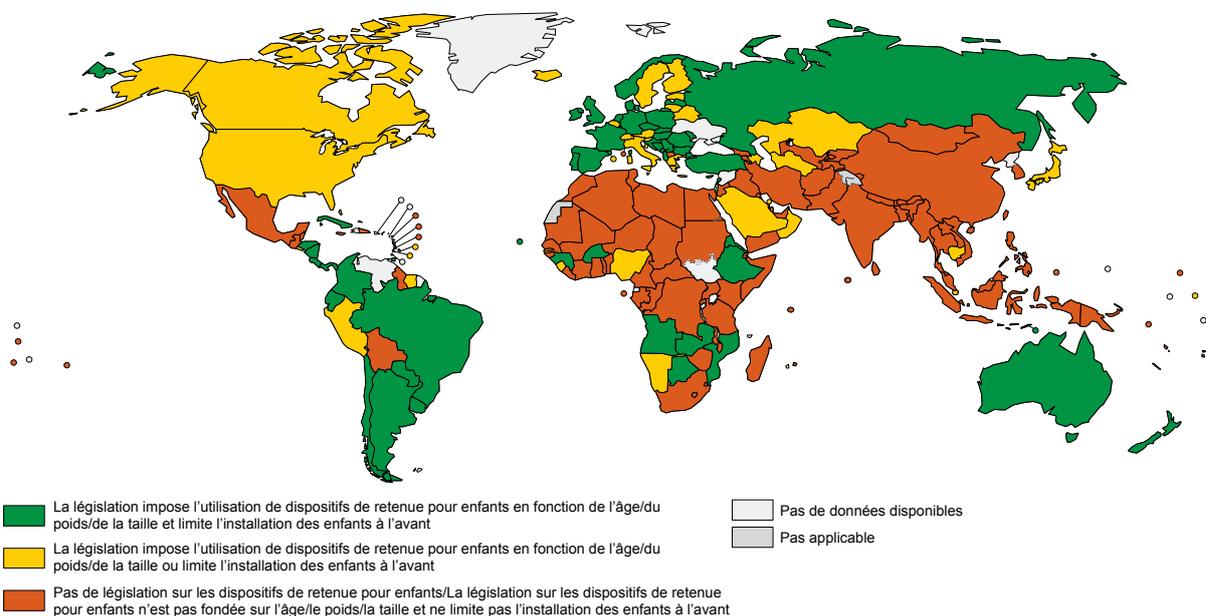
Seuls 52 pays (représentant 1,2 milliards de personnes) ont une législation relative

à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants en fonction de l'âge, de la taille ou du poids, et appliquent des restrictions en fonction de l'âge ou de la taille pour l'installation des enfants sur le siège avant (voir la **Figure 12**). Même si la législation joue un rôle important pour accroître l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, il est difficile de la faire respecter, même dans les pays à revenu élevé. Le coût des dispositifs de retenue pour enfants peut également s'avérer prohibitif pour de nombreuses familles, ce qui peut

être un obstacle à l'efficacité de la législation, alors que la mise en application des lois relatives à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants reste souvent lacunaire : seuls 22 pays considèrent qu'ils sont dotés de « bonnes » mesures pour assurer le respect des lois en la matière (au moins 8 sur une échelle de 0 à 10). Pour accroître la conformité, il faut s'attaquer aux problèmes de l'accès aux dispositifs de retenue pour enfants et de leur coût.

**FIGURE 12**

**Législations sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, par pays/zone**



# Les responsables politiques doivent rendre les véhicules et les routes plus sûrs

## La plupart des pays n'appliquent pas les normes minimales de sécurité des Nations Unies pour les véhicules neufs

Au cours des trois dernières années, le nombre de véhicules à moteur immatriculés a augmenté de 16 % dans le monde – en 2014, 67 millions de voitures de tourisme neuves sont entrées en circulation dans le monde, un record, et presque la

---

**Les véhicules vendus dans 80 % des pays du monde ne respectent pas les normes de sécurité de base.**

---

moitié d'entre elles ont été produites dans les pays à revenu intermédiaire.

Les véhicules sûrs jouent un rôle fondamental dans la prévention des accidents et dans la réduction de la gravité des traumatismes. Ces dernières décennies, l'association des exigences réglementaires et des demandes des consommateurs a permis d'améliorer la sécurité des voitures dans de nombreux pays à revenu élevé. Pourtant, l'augmentation rapide du nombre de véhicules à moteur dans les pays à revenu faible ou intermédiaire – là où le risque d'accident de la circulation est le plus élevé – et la fabrication d'un nombre croissant de véhicules dans ces économies émergentes signifie qu'il est urgent de fixer des normes minimales pour les véhicules dans tous les pays.

À l'échelle internationale, des efforts ont été consentis afin d'harmoniser ce système de réglementation. Le Forum mondial de

l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules des Nations Unies est le principal organisme mondial chargé de l'élaboration de normes de sécurité pour les voitures de tourisme. Ses règlements fournissent un cadre juridique couvrant un ensemble de normes relatives aux véhicules qui, si elles étaient intégrées dans les normes de fabrication et de production des pays, pourraient sauver de nombreuses vies. Ce rapport s'est penché sur sept recommandations clés en matière de sécurité des véhicules : à ce jour, seuls 40 pays respectent les sept normes relatives aux véhicules et il s'agit en grande majorité de pays à revenu élevé.

En raison de l'augmentation de la production de véhicules dans les économies émergentes et de l'importante charge de mortalité due aux accidents de la circulation dans ces pays, il est important que les gouvernements prennent des mesures visant à garantir le respect de normes



fondamentales pour les véhicules fabriqués sur leur territoire, qu'ils soient destinés à l'export ou à être vendus dans le pays. Les gouvernements ont la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les citoyens aient accès à des véhicules plus sûrs.

## Les pays très performants se penchent sur le transport durable

L'infrastructure routière a toujours mis l'accent sur la mobilité et l'efficacité économique aux dépens de la sécurité (en particulier de la sécurité des usagers de la route non motorisés). En effet, alors que le nombre de véhicules à moteur augmente dans le monde, il est devenu moins commun et plus dangereux de se déplacer à pied et en vélo. Dans de nombreux pays, la composition du trafic fait que les piétons et les cyclistes partagent la route avec les véhicules qui roulent à grande vitesse, ce qui les met face à des situations dangereuses et dans un flot de circulation à grande vitesse.

Des changements sont nécessaires afin d'optimiser la circulation des personnes et des marchandises tout en gardant à l'esprit la sécurité routière, en tenant compte de la composition des usagers de la route et de leur sécurité. Dans de nombreux pays industrialisés, ces changements sont déjà en marche, généralement à l'échelle locale où les communautés prennent part à la promotion de la sécurité du transport public et des moyens de transport non motorisés. Les mesures de promotion des déplacements à pied et à vélo accompagnent également les initiatives mondiales de lutte contre l'obésité et les maladies non transmissibles (par exemple les maladies cardiovasculaires et le diabète), ainsi que les initiatives d'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Ce rapport est arrivé à la conclusion que 92 pays sont dotés de politiques de promotion des déplacements à pied et à vélo (dont 49 % sont des pays à revenu élevé). En revanche, si ces stratégies ne sont pas accompagnées d'autres mesures – par



exemple une gestion efficace des limitations de vitesse et des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes – cela pourrait en fait entraîner une augmentation des traumatismes liés à des accidents de la circulation. La séparation de ces différents types d'usagers de la route constitue une stratégie fondamentale pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes dans la circulation. Pourtant, seulement la moitié des pays (91) disposent de politiques qui séparent les usagers de la route les plus vulnérables de la circulation à grande vitesse.

Le fait de donner une plus grande place à des modes de transport plus durables a des effets positifs à condition que leurs conséquences sur la sécurité routière aient été correctement prises en considération. Au nombre de ces effets positifs, on peut citer l'accroissement de l'activité physique, la réduction des émissions et des niveaux de bruit, la diminution des embouteillages et l'avènement de villes plus agréables.

## Un réseau routier sûr tient compte des besoins de tous les usagers

Garantir la mise en place de mesures de sécurité lors de la conception des projets d'infrastructure routière peut permettre d'améliorer sensiblement la sécurité de tous les usagers. Cela est particulièrement vrai lorsque l'approche pour un système sûr sous-tend la conception et l'entretien des routes, car elle prévoit les erreurs

humaines. Les interventions au niveau de l'infrastructure afin de lutter contre les excès de vitesse et de réduire les probabilités d'accident (par exemple l'élargissement des routes ou la surélévation des passages pour piétons), de même que les interventions visant à atténuer la gravité des accidents (par exemple au moyen de protections latérales et de ronds-points) permettent de réduire les décès et les traumatismes sur les routes.

---

## 91 pays se sont dotés de politiques qui séparent les usagers de la route les plus vulnérables de la circulation à grande vitesse.

---

À l'heure actuelle, 147 pays exigent des audits de sécurité routière pour les nouvelles routes, mais les éléments examinés sont très variables, de même que la qualité des audits. L'infrastructure routière existante devrait aussi faire régulièrement l'objet de vérifications de sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur les routes où les risques d'accident sont les plus élevés : 138 pays évaluent actuellement la sécurité d'une partie de leur réseau routier existant.

# Conclusions et recommandations

Ce rapport indique que 1,25 million de personnes sont tuées chaque année dans le monde sur les routes, et que ce chiffre stagne depuis 2007. Au vu de la croissance rapide du nombre de véhicules à moteur, cette stabilisation de la mortalité, alors que les prévisions tablaient sur une augmentation, prouve que des progrès ont été réalisés. Pourtant, ces efforts visant à réduire les décès dus à des accidents de la circulation restent clairement insuffisants pour atteindre les cibles internationales en matière de sécurité routière fixées par les objectifs de développement durable.

Un certain nombre de pays qui ont adopté une approche élargie et se sont attaqués à différents aspects de la question sont parvenus à améliorer efficacement et durablement la sécurité routière. Le défi est aujourd'hui de reproduire dans d'autres pays la tendance à la baisse de la mortalité par accidents de la circulation constatée dans ces pays, mais en progressant plus rapidement. La volonté politique est cruciale pour enclencher ces changements, mais il convient d'agir tout particulièrement dans un certain nombre de domaines :

- Une bonne législation vis-à-vis des principaux facteurs de risque peut être efficace pour réduire les traumatismes et les décès liés à des accidents de la circulation. Les choses ont évolué dans le bon sens : au cours des trois dernières années, 17 pays (représentant 5,7 % de la population mondiale) ont modifié leur législation pour la mettre en conformité avec les meilleures pratiques en matière de facteurs de risque. Il n'en reste pas moins que de nombreux pays sont à la traîne en ce qui concerne la mise en conformité de leurs lois avec les normes internationales.
- L'absence de mise en application de la réglementation limite souvent la possibilité pour la législation sur la sécurité routière de réduire les traumatismes et les décès. Il convient de faire davantage pour optimiser les efforts dans ce domaine.
- L'attention portée aux besoins des piétons, des cyclistes et des motocyclistes, qui représentent 49 % des décès dus aux accidents de la circulation dans le monde, a été insuffisante. Il ne sera possible de rendre les routes plus sûres à l'échelle mondiale que si les besoins de ces usagers de la route sont pris en compte dans toutes les approches de la sécurité routière. Améliorer la sécurité des déplacements à pied et à vélo aura également d'autres effets positifs si les modes de transport non motorisés gagnent en popularité, notamment l'augmentation de l'exercice physique, la réduction des émissions et les avantages pour la santé associés à ces changements.
- Il est incontournable de rendre les voitures plus sûres si on veut sauver des vies sur la route. Quatre-vingts pour cent des pays du monde – en particulier les pays à revenu faible ou intermédiaire – ne respectent toujours pas les normes internationales les plus basiques en matière de sécurité des véhicules. L'absence de ces normes dans les pays à revenu intermédiaire (qui fabriquent de plus en plus de voitures) risque également de compromettre l'effort mondial visant à rendre les routes plus sûres. Les gouvernements doivent de toute urgence souscrire aux normes internationales minimales s'appliquant aux fabricants et aux assembleurs et limiter l'importation et la vente de véhicules ne respectant pas les normes sur leur territoire.

Les pays doivent s'attaquer à un certain nombre d'autres domaines afin d'améliorer la sécurité routière. Ils doivent notamment améliorer la qualité de leurs données en matière de traumatismes dus aux accidents de la circulation, harmoniser les données dans le respect des normes internationales, se doter d'un organisme disposant du pouvoir et des ressources nécessaires pour mettre sur pied une stratégie nationale pour la sécurité routière, superviser la mise en œuvre de cette stratégie et améliorer la qualité des soins à disposition des victimes d'un accident de la circulation.

Ces données représentent la situation de la sécurité routière trois ans après le début de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Même si on dispose de preuves claires de ce qui fonctionne, ces données montrent que l'attention portée à la sécurité routière a été insuffisante et que le prix payé en termes de décès, de traumatismes à long terme et de pression sur les services de santé est très élevé. L'une des cibles des nouveaux objectifs de développement durable vise à diviser par deux le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation d'ici à 2020 ; elle devrait permettre d'attirer l'attention de la communauté internationale sur la question de la sécurité routière, ce qui représente une occasion exceptionnelle, que tous les pays devraient saisir, de passer enfin à l'action. Cela devrait permettre d'accélérer le rythme des avancées et de faire vraiment baisser le nombre de décès dus à des accidents de la circulation dans le monde.



ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

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

Avenue Appia 20

1211 Genève 27

Suisse

Téléphone : +41 22 791 2881

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



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

Publié grâce au soutien financier de Bloomberg Philanthropies

