

Tunis, 17 juin 2009

Communiqué de presse

Piétons et cyclistes sont les principales victimes des accidents de la route

Près de la moitié des victimes qui meurent chaque année dans un accident de la route sont des piétons ou des cyclistes.

15 JUIN 2009 | GENÈVE/NEW YORK -- La première évaluation mondiale de la sécurité routière révèle que près de la moitié des 1,27 million de personnes qui meurent dans un accident de la route chaque année sont des piétons, des motocyclistes et des cyclistes. Si les occupants des voitures sont aujourd'hui mieux protégés qu'avant, les besoins des usagers vulnérables de la route ne sont pas pris en compte.

Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, offre la première analyse mondiale sur la mise en œuvre par les pays de mesures efficaces en matière de sécurité routière, telles que: la limitation de vitesse, la lutte contre la conduite en état d'ébriété, l'utilisation de la ceinture de sécurité, des dispositifs de sécurité pour enfants et le port du casque pour motocyclistes.

Ce rapport, financé par la fondation Bloomberg Philanthropies, recueille des informations de 178 pays, qui représentent plus de 98% de la population mondiale. Il repose sur une méthode standardisée qui permet de faire des comparaisons entre les pays.

«Nous avons constaté que, dans de nombreux pays, la législation nécessaire pour protéger la population n'existe pas ou n'est pas globale. Et même lorsqu'une législation adéquate existe, la plupart des pays signalent qu'elle est peu appliquée», a déclaré le Directeur général de l'OMS, le Dr Margaret Chan. «Nous ne prêtons pas suffisamment attention aux besoins des piétons, des cyclistes et des motocyclistes, dont beaucoup se retrouvent à l'hôpital. Si nous voulons que le nombre d'accidents, de handicaps et de décès cesse d'augmenter ou baisse, nous devons faire des progrès» a-t-elle ajouté.

Selon, Michael Bloomberg, maire de New York «les accidents de la route sont l'une des principales causes de décès, en particulier chez les jeunes de 5 à 44 ans». «Nous disposons pour la première fois de données fiables qui nous amènent à rendre des comptes et nous permettent de cibler nos efforts. La sécurité routière doit être prise en compte dans toutes les démarches de planification des transports, en

particulier maintenant que de nombreux pays, partout dans le monde, s'attachent à améliorer leurs infrastructures et à construire des routes.» a-t-il ajouté.

D'ici 2030, le nombre de décès pourrait doubler

Si le taux de mortalité imputable aux accidents de la route s'est stabilisé ou a baissé dans beaucoup de pays à revenu élevé ces dernières décennies, les recherches menées semblent indiquer que, dans la plupart des régions du monde, le nombre de décès augmente et que si rien n'est fait pour contrer cette évolution, on estime qu'il atteindra 2,4 millions par an d'ici 2030. Les accidents de la route font aussi de 20 millions à 50 millions de blessés chaque année et sont une cause importante de handicap. Dans beaucoup de pays, les services de prise en charge des victimes de la route sont insuffisants et ces accidents, qui auraient pu être évités, surchargent des systèmes de soins déjà à la limite de leurs capacités.

Le rapport indique le nombre de véhicules à moteur immatriculés dans chaque pays et les mesures prises pour investir dans les transports publics et favoriser les déplacements à pied ou à vélo. Il aborde aussi les normes de fabrication des véhicules et les obligations relatives aux contrôles de sécurité routière, ainsi que l'existence de systèmes de soins préhospitaliers, y compris de numéros d'appel d'urgence.

Pour connaître la situation en matière de sécurité routière et mesurer l'impact des mesures prises pour l'améliorer, il est essentiel de disposer de statistiques exactes. Selon ce rapport, dans de nombreux pays les décès sont sous-notifiés et peu de pays disposent de données totalement fiables sur les accidents de la route. C'est dans la Région de la Méditerranée orientale et dans la Région africaine que les taux de mortalité sont les plus élevés et parmi les pays riches, tels que les Pays-Bas, le Royaume-Uni ou la Suède, qu'ils sont les plus faibles.

Il ressort également du rapport que:

- Moins d'un tiers des pays satisfont aux critères de base pour réduire la vitesse en agglomération.
- Moins de la moitié des pays appliquent un seuil d'alcoolémie autorisé égal à 0,05 gramme par décilitre, comme il est recommandé pour lutter contre la conduite en état d'ébriété.
- S'il existe une législation sur le port du casque dans plus de 90% des pays, seuls 40% disposent d'une loi qui rend obligatoire le port du casque pour les conducteurs et les passagers de motocycles et qui prévoit des normes spécifiques pour les casques.
- Le port de la ceinture de sécurité n'est obligatoire à l'avant et à l'arrière des voitures que dans 57% des pays en général, et 38% seulement des pays à revenu faible.
- La moitié des pays sont dépourvus d'une législation sur les dispositifs de sécurité pour enfants (par exemple les sièges et les rehausseurs) mais ce chiffre cache de fortes disparités. En effet, si une telle législation existe dans 90% à revenu élevé, elle n'est en place que dans 20% des pays à revenu faible.
- Seuls 15% des pays disposent d'une législation globale couvrant les cinq principaux facteurs de risque d'accident.
- Lorsqu'il existe une législation sur ces facteurs de risque, elle est souvent peu appliquée, en particulier dans les pays à revenu faible. Ainsi, seuls 9% des pays attribuent à l'application des limitations de vitesse

une note supérieure à 7 sur une échelle de 0 à 10 alors qu'ils sont 19% à le faire s'agissant de l'application de la législation sur le port de la ceinture de sécurité.

Selon le Dr Etienne Krug, Directeur du Département Prévention de la violence et du traumatisme et handicap de l'OMS, «plus de 90% des décès sur les routes surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on ne compte que 48% du parc mondial de véhicules.» «Pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, qui ne sont pas protégés par «l'enveloppe» que constitue une voiture et sont donc plus vulnérables, nos routes sont dangereuses.

Il faut accorder davantage d'attention à ces usagers de la route. On pourrait sauver des milliers de vies chaque année, par exemple en construisant des trottoirs et des passages pour piétons surélevés, et en créant des voies de circulation séparées pour les deux-roues; en luttant contre la conduite en état d'ébriété et contre les excès de vitesse; en favorisant le port du casque et en améliorant les soins de traumatologie», a-t-il précisé.

Pour plus d'informations veuillez contacter : Besma Bargaoui, chargée de la communication au Bureau de l'OMS en Tunisie
Email : bargaouib@tun.emro.who.int