

DÉCENNIE D'ACTION
POUR LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE 2011-2020

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2011-2020

SAUVER DES MILLIONS DE VIES



Pourquoi ce document ?

Les Nations Unies et leurs États membres ont pris, depuis de nombreuses années, la mesure du problème que représentent les accidents de la circulation pour la réalisation des objectifs de santé et de développement. Néanmoins, ce n'est qu'au cours des dix dernières années que cette question a obtenu la place qu'elle mérite parmi les préoccupations de santé et de développement les plus pressantes dans le monde. Après la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, accueillie par le Gouvernement de la Fédération de Russie en novembre 2009, l'Assemblée générale des Nations Unies a officiellement proclamé une Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 en mars 2010. Ce document donne quelques informations importantes sur la Décennie et le rôle de l'OMS.

Remerciements

L'Organisation mondiale de la Santé remercie les Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis d'Amérique pour leur généreux soutien financier grâce auquel ce document a pu être préparé et publié.

Chiffres clés

- Chaque année, les accidents de la circulation entraînent la mort de près de 1,3 million de personnes et font de 20 à 50 millions de blessés.
- Les accidents de la circulation sont devenus la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans.
- Plus de 90% des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation se produisent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent seulement 48% du parc mondial de véhicules immatriculés.
- Près de la moitié (46%) des morts sur les routes dans le monde sont des « usagers vulnérables de la route » : piétons, cyclistes et motocyclistes.
- Outre la peine et les souffrances qu'ils causent, les accidents de la route entraînent des pertes économiques considérables pour les victimes, leur famille et les nations dans leur ensemble ; ils coûtent à la plupart des pays de 1 à 3% de leur produit national brut.
- Si rien n'est fait, les accidents de la circulation tueront près de 1,9 million de personnes chaque année d'ici à 2020.
- Seuls 15% des pays disposent d'une législation globale couvrant les cinq principaux facteurs de risque d'accident : vitesse, conduite en état d'ébriété et non-utilisation de casques, de ceintures de sécurité et de sièges pour enfants.

Comparaison des dix principales causes de décès, 2004 et 2030

2004		2030	
Rang	Maladie ou traumatisme	Rang	Maladie ou traumatisme
1	Cardiopathies ischémiques	1	Cardiopathies ischémiques
2	Maladies cérébrovasculaires	2	Maladies cérébrovasculaires
3	Infections des voies respiratoires inférieures	3	Infections des voies respiratoires inférieures
4	Bronchopneumopathies obstructives chroniques	4	Bronchopneumopathies obstructives chroniques
5	Maladies diarrhéiques	5	Accidents de la route
6	VIH/sida	6	Cancers de la trachée, des bronches et du poumon
7	Tuberculose	7	Diabète sucré
8	Cancers de la trachée, des bronches et du poumon	8	Cardiopathies hypertensives
9	Accidents de la route	9	Cancer de l'estomac
10	Prématurité et insuffisance pondérale à la naissance	10	VIH/sida

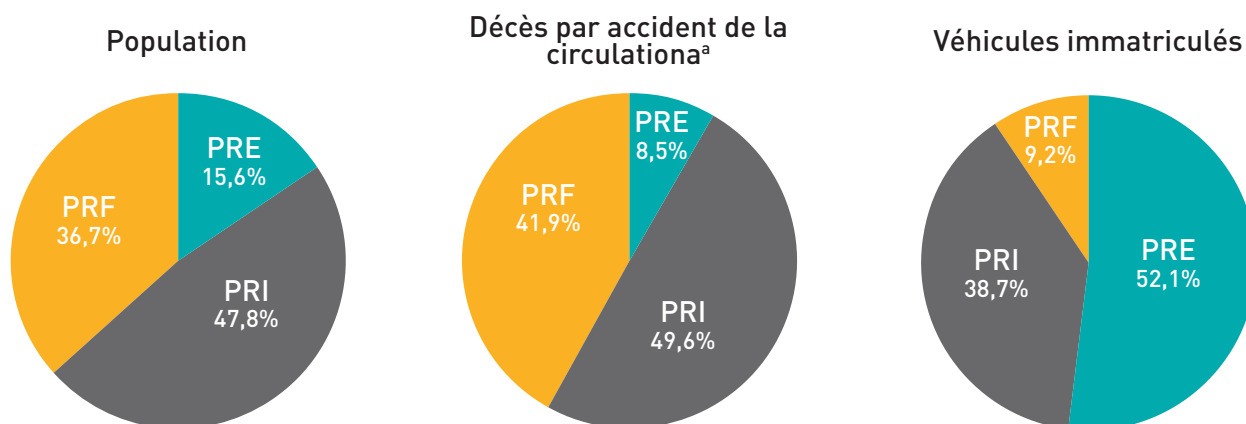
Taux de mortalité par accident de la circulation^a (pour 100 000 habitants) par Région OMS et groupe de revenu

Région OMS	Revenu élevé	Revenu intermédiaire	Revenu faible	Total
Afrique	—	32,2	32,3	32,2
Amériques	13,4	17,3	—	15,8
Asie du Sud-Est	—	16,7	16,5	16,6
Méditerranée orientale	7,9	19,3	12,2	13,4
Europe	28,5	35,8	27,5	32,2
Pacifique occidental	7,2	16,9	15,6	15,7
Monde	10,3	19,5	21,5	18,8

^a Définition sur 30 jours des décès par accident de la circulation

Source : Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2009

Population, décès par accident de la circulation^a et véhicules à moteur immatriculés, par groupe de revenu



^a Définition sur 30 jours, données modélisées.

PRF : pays à revenu faible ; PRI : pays à revenu intermédiaire ; PRE : pays à revenu élevé

Autres chiffres clés

D'autres informations sur la sécurité routière sont disponibles aux adresses suivantes :

Rapport mondial de situation sur la sécurité routière dans le monde 2009

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_no_annex_fr.pdf

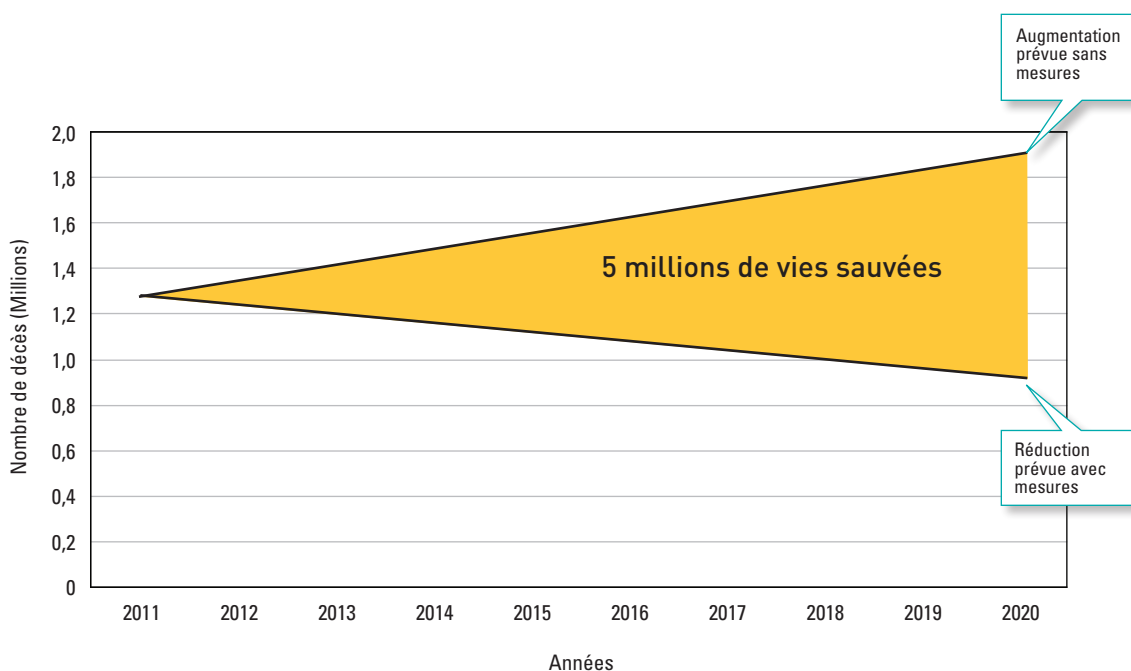
Observatoire mondial de la santé – sécurité routière

http://www.who.int/gho/road_safety/en/index.html

Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

Un Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 a été préparé pour guider les activités aux niveaux national et local. Si le Plan mondial est appliqué avec succès, la Décennie pourrait atteindre son but qui est de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la circulation dans le monde. Si cet objectif ambitieux est réalisé, il permettrait d'épargner un total cumulé de 5 millions de vies, de 50 millions de blessures graves et de \$US 5000 milliards pendant la Décennie.

Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020 : sauver des millions de vies



Plan Mondial

pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020

Volet 1

Gestion de la sécurité routière

Ce volet porte sur la nécessité de renforcer les capacités institutionnelles pour faire avancer les activités nationales de sécurité routière. Il comprend des interventions telles que la mise en œuvre des principales conventions des Nations Unies en matière de sécurité routière ; la désignation d'une organisation chef de file pour la sécurité routière dans le pays avec le concours de partenaires de différents secteurs ; la définition d'une stratégie nationale de sécurité routière ; et l'adoption d'objectifs réalistes et à long terme pour les activités liées avec un financement suffisant pour les mettre en œuvre. Il demande aussi de développer des systèmes de données afin de suivre et d'évaluer les activités.

Volet 2

Sécurité des routes et mobilité

Ce volet met en évidence la nécessité d'améliorer la sécurité des réseaux routiers pour l'ensemble des usagers, notamment les plus vulnérables : piétons, cyclistes et motocyclistes. Il faudra notamment planifier, concevoir, construire et exploiter les routes en étant plus attentifs à la sécurité ; veiller à ce que les routes soient régulièrement évaluées du point de vue de la sécurité ; et encourager les autorités compétentes à envisager toutes les formes de transport et de types d'infrastructure sûre quand elles répondent aux besoins de mobilité des usagers de la route.

Volet 3

Sécurité des véhicules

Ce volet a pour but d'améliorer la sécurité des véhicules en encourageant l'harmonisation des normes mondiales pertinentes et des mécanismes pour accélérer l'utilisation de nouvelles technologies qui renforcent la sécurité. Il englobe des activités pour mettre en œuvre des programmes d'évaluation des voitures neuves afin que les consommateurs disposent de plus d'informations sur la sécurité des véhicules, et pour garantir des équipements minimaux de sécurité, comme les ceintures de sécurité, dans tous les nouveaux véhicules à moteur. D'autres activités envisagées portent sur la promotion de l'intégration plus généralisée de technologies qui ont prouvé leur efficacité pour éviter les accidents, comme les systèmes de contrôle électronique de stabilité et les dispositifs de freinage antiblocage. Les gérants de parcs automobiles sont encouragés à acheter, exploiter et entretenir des véhicules qui offrent des niveaux élevés de protection des occupants.

Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020 a été préparé par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et par des parties prenantes du monde entier. Pour atteindre son objectif, le Plan mondial a défini cinq catégories ou « volets » d'activités qui sont décrits ci-dessous. Des indicateurs ont été mis au point pour mesurer les progrès dans chacun de ces domaines.

Volet 4 **Sécurité des usagers de la route**

Ce volet se centre sur l'élaboration de programmes globaux pour améliorer le comportement des usagers de la route. À cette fin, il est possible d'encourager la rédaction et l'adoption de législations de sécurité routière et de faire appliquer durablement ou davantage les lois et les normes de sécurité routière. Ces activités sont associées à la sensibilisation et l'éducation du public pour accroître le port de la ceinture de sécurité et du casque et pour réduire l'ivresse au volant, les excès de vitesse et d'autres facteurs de risque. Ce volet requiert aussi de faire en sorte de diminuer le nombre d'accidents de la route liés à une activité professionnelle et de favoriser l'instauration d'une obtention progressive du permis de conduire pour les nouveaux conducteurs.

Volet 5 **Soins post-accident**

Ce volet prévoit d'accroître la capacité des systèmes de santé et autres d'offrir aux victimes de la route des traitements d'urgence appropriés et des services de rééducation à plus long terme. Les activités incluent le développement de systèmes de soins préhospitaliers, notamment en créant un numéro de téléphone national unique pour les urgences ; l'appui et des soins de rééducation précoces pour les blessés et un accompagnement pour les personnes endeuillées par un accident de la circulation ; la mise en place de régimes d'assurance destinés à financer ces services ; et la promotion de la réalisation d'enquêtes approfondies sur les accidents et une réponse juridique appropriée.

Plan Mondial

Il est possible de consulter la version intégrale du Plan mondial à l'adresse suivante :
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/french/global_plan.pdf.

Mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

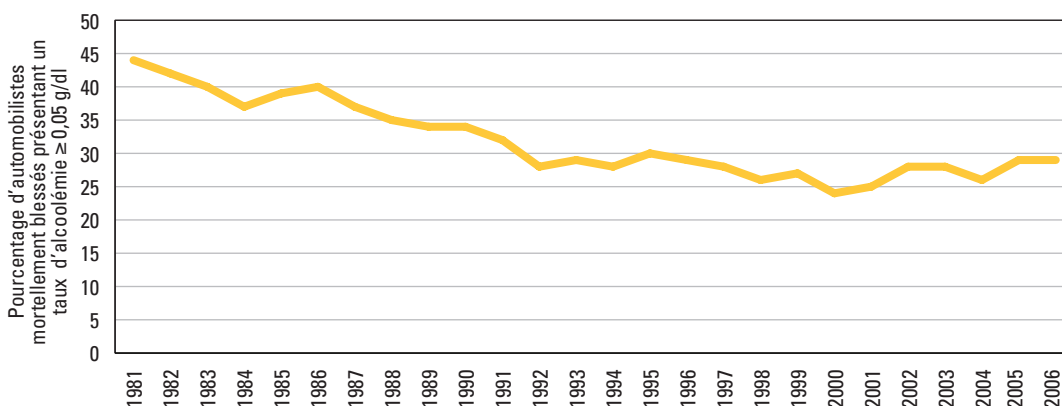
On sait ce qu'il faut faire pour prévenir les décès et les traumatismes causés par les accidents de la circulation. Le Plan mondial est fondé sur les meilleures informations relatives aux interventions qui fonctionnent, tirées des expériences réussies qu'un certain nombre de pays ont menées. En voici quelques exemples.

Australie

Réduire l'ivresse au volant par l'utilisation aléatoire d'éthylotests

Consommer de l'alcool avant de conduire accroît le risque d'accident ainsi que la probabilité de décéder ou d'être grièvement blessé. Il est possible de réduire le nombre de décès sur la route d'environ 20% en adoptant une loi sur la conduite en état d'ébriété et en la faisant appliquer. L'administration aléatoire d'éthylotests est le premier outil d'application de la loi sur la conduite en état d'ébriété dans l'ensemble de l'Australie. La police peut arrêter un conducteur à tout moment et lui demander de souffler dans l'alcootest, sans raison particulière liée à sa conduite. Les tests sont réalisés dans des autobus très facilement reconnaissables alors que des campagnes médiatiques soutiennent le respect de la loi. L'évaluation de l'administration aléatoire d'éthylotests montre une réduction à long terme des accidents liés à l'alcool.

Efficacité de l'administration aléatoire d'éthylotests sur les accidents liés à l'alcool en Australie



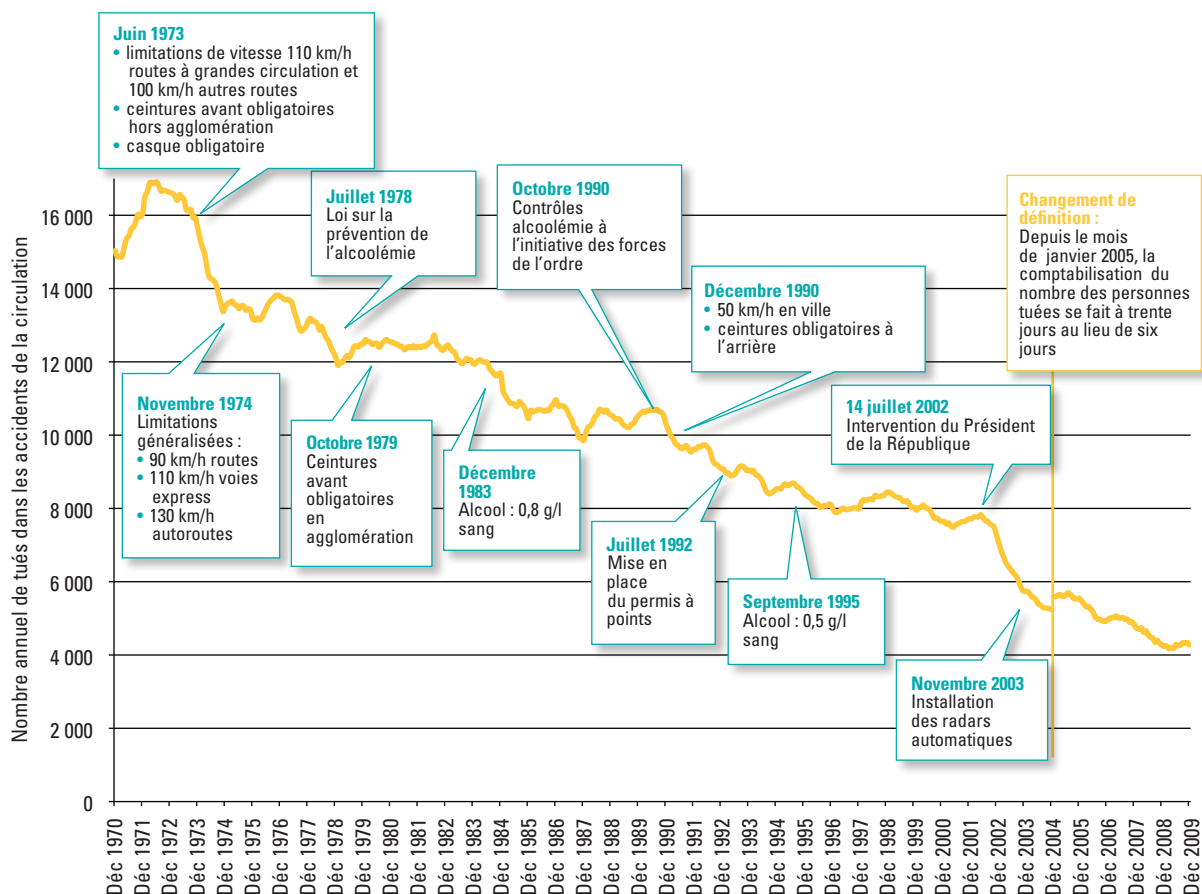
Source : Département de l'infrastructure, des transports, du développement régional et des autorités locales, 2009

France

Retracer les progrès au cours des décennies

Depuis le début des années 70, la France a très sensiblement réduit le nombre de décès sur les routes du pays. Ces progrès sont l'aboutissement de multiples facteurs, notamment l'adoption et l'application d'une législation sur les excès de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et la conduite en état d'ébriété. Depuis 2002, une association de facteurs comprenant une volonté déclarée au plus haut niveau de l'État, une application plus stricte de la législation, en particulier par l'utilisation de radars, et des campagnes médiatiques expliquant les règles de la circulation et les risques, ont accéléré la baisse du nombre annuel de décès, qui est ainsi passé de plus de 16 000 au début des années 70 à un peu plus de 4000 en 2009.

Évolution du nombre de tués en France métropolitaine 1970–2009 (moyenne glissante sur 12 mois)



Source : Graphique reproduit avec l'autorisation de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), France

Ghana

Instaurer un service national d'ambulances

Jusqu'au début des années 2000, les soins d'urgence en traumatologie au Ghana étaient informels et extrêmement limités. La plupart des patients blessés dans un accident de la route étaient transportés par leur famille dans un centre de santé où ils recevaient des premiers secours limités.

En 2001, des activités pour prendre en charge les soins d'urgence en traumatologie ont obtenu un soutien politique. En 2004, le Gouvernement a créé un service national d'ambulances et une ligne téléphonique réservée. En moins de quatre ans :

- le nombre de cas pris en charge par le système national d'ambulances est passé de 205 en 2004 à 8250 en 2008 ;
- le temps moyen d'intervention des ambulances est passé de 17 minutes en 2006 à 13 minutes en 2008 ;
- Le temps moyen passé sur le lieu de l'accident a reculé de 19 minutes en 2006 à 14 minutes en 2008.



© AN Zakariah/GAS

Malaisie

Modifier l'infrastructure routière pour améliorer la sécurité



© K Rajam/WPRO

Séparer les différents types de véhicules, par exemple les deux et trois roues des véhicules à quatre roues ou plus est une intervention qui a fait ses preuves pour réduire le nombre d'accidents de la circulation. Les voies exclusivement pour motocyclettes sont un moyen d'y parvenir. Ces voies sont réservées aux véhicules tels que les motocyclettes, les scooters et les bicyclettes. Elles se multiplient dans un certain nombre de villes d'Asie, où elles ont montré qu'elles pouvaient réduire de manière spectaculaire les accidents et les traumatismes qui en résultent en créant des

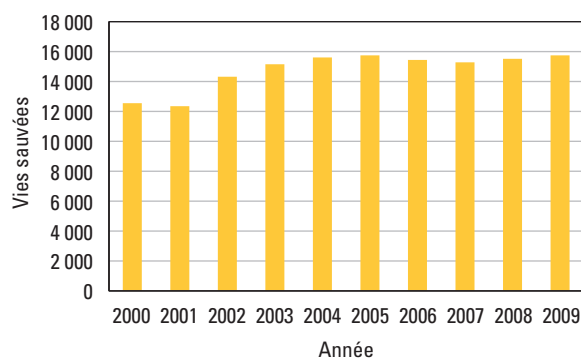
environnements de conduite plus sûrs pour tous les usagers de la route. Par exemple, une évaluation de l'autoroute fédérale 2 en Malaisie, qui comprend une voie réservée aux motocyclettes, a révélé une diminution de 39% des accidents après l'aménagement de cette voie.

États-Unis d'Amérique

Augmenter le port de la ceinture de sécurité grâce à la campagne « La ceinture ou l'amende »

Porter une ceinture de sécurité réduit de 40% à 65% le risque d'être éjecté d'un véhicule et de souffrir de blessures graves ou fatales. « La ceinture ou l'amende » est la campagne la plus réussie d'application de la loi sur le port de la ceinture de sécurité jamais réalisée dans le pays. La clé de voûte de cette campagne est la mobilisation qu'elle organise au mois de mai, période pendant laquelle les organismes chargés de l'application de la loi collaborent dans l'ensemble du pays. Leurs activités sont soutenues par des campagnes dans les médias nationaux et locaux. De 2000 à 2009, la ceinture de sécurité a sauvé la vie de plus de 140 000 Américains.

Vies sauvées par la ceinture de sécurité, États-Unis, 2000-2009



Source du graphique : <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/>

Viet Nam

Améliorer le taux de port du casque par l'application de la législation

La recherche a montré que le port correct d'un casque de motocycliste peut diminuer le risque de décès de 40% et qu'il réduit le risque de graves traumatismes crâniens de 70%. En 2007, le Gouvernement vietnamien a adopté une loi obligeant tous les conducteurs de motocyclettes et leurs passagers à porter un casque. L'application stricte de cette loi par la police dans tout le pays a permis de tripler le taux de port du casque, qui a atteint plus de 90% chez les conducteurs et les passagers. Un an après la décision du Gouvernement, la police avait intensifié l'application de la loi et les amendes pour non-port du casque avaient augmenté considérablement, alors que les hôpitaux faisaient état d'une réduction de 16% du risque de traumatisme crânien par rapport à l'année précédente. Les rapports de police montrent que plus de 1500 vies ont été sauvées et plus de 2500 blessures graves ont été évitées pendant l'année suivant l'adoption de la loi. Les motocyclettes représentent 95% des véhicules enregistrés au Viet Nam et cette politique sur le port du casque a donc probablement beaucoup contribué à ces progrès de la sécurité routière.



© WHO/M.Peden

Contribution de l'OMS à la **Décennie d'action pour la sécurité routière** 2011–2020

L'OMS soutiendra la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Voici quelques activités que l'OMS prévoit de mener dans ce sens ces prochaines années :

Coordonner les activités mondiales

L'OMS, en collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, est chargée de coordonner la sécurité routière dans le système des Nations Unies. À cet égard, l'OMS fait office de secrétariat du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, un réseau de 60 gouvernements, institutions des Nations Unies, organisations non gouvernementales, fondations et sociétés privées. Tout au long de la Décennie, le Groupe jouera un rôle déterminant pour guider les activités mondiales en continuant, comme il le fait depuis 2004, à plaider en faveur de la sécurité routière aux plus hauts niveaux politiques ; collecter et diffuser les bonnes pratiques de prévention ; faire connaître au public les informations sur les facteurs de risque et les moyens de les atténuer ; et attirer l'attention sur la nécessité d'un accroissement du financement. Le Groupe coordonnera et planifiera les événements clés de la Décennie.

Suivre les progrès au moyen des rapports de situation dans le monde

Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière sera chargé d'évaluer l'impact global de la Décennie et, avec ses rapports de situation, l'OMS lui fournira l'un des outils pour le faire. Le *Rapport de situation sur la sécurité dans le monde*, publié en 2009, contenait la première évaluation détaillée de la situation de la sécurité routière dans le monde. Avec des données provenant de 178 États membres, le rapport demeure une référence pour les décideurs, les praticiens et les médias. Ces rapports de situation recueillent des informations sur le nombre et les taux de décès ; l'existence de stratégies et de cibles nationales ; la législation et son application en ce qui concerne un certain nombre de facteurs de risque ; et l'état actuel des soins après accident. Le prochain *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, qui paraîtra en 2012, servira de documentation de base aux activités de suivi relatives à la Décennie, les rapports suivants étant publiés tous les deux ans.

Soutenir les programmes de sécurité routière dans les pays

En 2010, l'OMS et cinq autres partenaires du consortium ont reçu un financement de *Bloomberg Philanthropies* pour améliorer la sécurité routière dans dix pays. Appelé Projet de sécurité routière dans dix pays (SR10), cette initiative soutient les Gouvernements des pays suivants : Brésil, Cambodge, Chine, Égypte, Fédération de Russie, Inde, Kenya, Mexique, Turquie et Viet Nam. Dans tous les pays, le projet SR10 se centre sur des facteurs de risque majeurs pour les accidents de la route. Par exemple, au Kenya, la priorité porte sur les casques et la vitesse ; au Mexique, sur la ceinture de sécurité et la conduite en état d'ébriété ; et dans la Fédération de Russie sur la ceinture de sécurité et la vitesse. Les activités sont ciblées sur le renforcement de la législation et son application, et sur l'information du public par des campagnes de marketing social. L'OMS soutient également les



activités de sécurité routière dans d'autres pays comme le Malawi et le Mozambique pour améliorer la sécurité aux environs des écoles. Pendant la Décennie, l'OMS continuera de soutenir ces initiatives et d'autres interventions nationales de sécurité routière susceptibles d'aboutir à des programmes gouvernementaux durables.

Aider à améliorer les services d'urgence

Une autre contribution importante de la Décennie sera le soutien de l'OMS dans le cadre du projet SR10 aux projets pilotes en vue d'améliorer les services d'urgence en Inde et au Kenya. De plus, l'OMS travaille avec des partenaires pour créer une Alliance mondiale pour les soins aux blessés. Les partenaires impliqués dans ce réseau naissant ont été à l'origine de la production de nombreux guides publiés par l'OMS et d'autres institutions ces dernières années.

Renforcer les capacités

Par le projet SR10 et d'autres initiatives nationales de sécurité routière, l'OMS soutiendra le renforcement des capacités du personnel de l'OMS et ses partenaires à concevoir, mettre en œuvre et évaluer des programmes de sécurité routière. Dans le cadre de ses activités plus larges de renforcement des capacités, les médecins sont formés à préparer plus soigneusement les certificats de décès, les journalistes apprennent à mieux relater les accidents de la route et les collaborateurs des organisations non gouvernementales sont guidés en vue de resserrer leur collaboration avec les médias. La sécurité routière est également un volet important de TEACH-VIP et MENTOR-VIP, deux activités de renforcement des capacités dirigées par l'OMS.

Soutenir les organisations non gouvernementales

Ces dernières années, l'OMS apprécie de plus en plus l'utilité des organisations non gouvernementales, en particulier dans le domaine du plaidoyer. Ces groupes sont essentiels pour consolider la volonté politique et créer une demande de routes plus sûres de la part du public. Pendant la Décennie, l'OMS appuiera une approche stratégique au plaidoyer de ces groupes. L'OMS soutiendra également l'établissement d'un réseau mondial plus formel d'organisations non gouvernementales qui épaulera la mise en œuvre du Plan mondial.

Coordonnateurs mondiaux et régionaux de l'OMS pour la Décennie

Pour contacter les coordonnateurs focaux de la Décennie au Siège de l'OMS et dans les bureaux régionaux :

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/focal/who_regional_offices/en/index.html

Que pouvez-vous faire pour soutenir la **Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020**?

La Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 appartient à tout le monde. Nous avons tous intérêt à ce que les objectifs de la Décennie deviennent une réalité. Voici quelques suggestions d'activités que vous pouvez entreprendre pour soutenir la Décennie.

Décideurs :

- publier un plan national ou local s'inspirant du Plan mondial ;
- adopter une nouvelle législation, ou renforcer l'application de la législation en vigueur ;
- garantir des fonds pour soutenir le plan national.

Organisations non gouvernementales :

- créer des outils de sensibilisation ;
- organiser des événements publics à forte visibilité ;
- influencer la création ou modification de la législation.

Sociétés privées :

- publier des directives sur la sécurité du parc automobile ;
- soutenir les campagnes dans les communautés où la société exerce son activité ;
- contribuer financièrement au Fonds pour la sécurité routière.

Jeunes :

- devenir « ambassadeurs » de la sécurité routière ;
- entrer dans une assemblée des jeunes ;
- assurer la sécurité des routes aux environs des écoles.

Victimes et survivants :

- partager les récits des conséquences des accidents de la circulation ;
- accueillir un événement lors de la Journée annuelle du souvenir des victimes de la route ;
- soutenir les organisations non gouvernementales.

Médias :

- s'engager à diffuser des informations et des reportages sur la sécurité routière ;
- relater de manière responsable les accidents de la circulation, en saisissant cette occasion de faire de la prévention ;
- servir de filière pour le marketing social et les campagnes d'information du public.

Un symbole pour tous : la « plaque » de la sécurité routière



La « plaque » de la sécurité routière est le nouveau symbole mondial de la sécurité routière et le principal visuel de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Elle marquera toutes les activités qui se dérouleront dans le cadre de la Décennie. Un site Internet de promotion de la plaque exhorte les groupes qui participent au lancement de la Décennie à « Porter, Croire, Agir » : ils sont invités à arborer la plaque de la sécurité routière et à l'afficher sur le matériel de plaidoyer des événements liés à la Décennie ; à réfléchir aux conséquences des accidents de la circulation et aux possibilités de prévention ; et à faire en sorte de garantir davantage de sécurité sur les routes. Pour acheter la plaque à porter comme bijou ou comme objet décoratif, pour demander les maquettes requises pour le matériel imprimé ou pour faire une contribution financière au Fonds récemment créé de sécurité routière, prière de se rendre à l'adresse :

<http://www.decadeofaction.org>



On prend de plus en plus conscience du problème croissant pour le développement et la santé publique que posent les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route. J'exhorte les États Membres, les institutions internationales, les organisations de la société civile, les entreprises et les dirigeants de communautés à faire en sorte que la Décennie d'action pour la sécurité routière donne lieu à de véritables améliorations.

M. Ban Ki-moon

Secrétaire général, Organisation des Nations Unies



La Décennie d'action pour la sécurité routière crée la plateforme politique requise pour étendre des mesures bien définies. L'expérience nous montre que ces mesures fonctionnent, et qu'elles peuvent sauver des millions de vies.

Dr. Margaret Chan

Directeur général, Organisation mondiale de la Santé



Il est temps pour ceux qui peuvent véritablement faire la différence d'agir pour relever ce défi et de s'engager en faveur de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

Mgr Desmond Tutu

Archevêque émérite du Cap



En faisant de la sécurité routière une priorité tout au long de la Décennie d'action pour la sécurité routière, nous avons le pouvoir de sauver des millions de vies et d'éviter de nombreux millions de traumatismes et de handicaps.

Mme Michelle Yeoh

Actrice et Ambassadrice mondiale pour la Campagne en faveur de routes sûres



De trop nombreuses personnes sont tuées ou blessées sur les routes dans le monde. L'Organisation mondiale de la Santé prédit que les accidents de la circulation deviendront la cinquième cause de décès d'ici à 2030. Le moment est venu de nous mobiliser pour agir. La Décennie d'action pour la sécurité routière peut sauver des millions de vies.

M. Michael Bloomberg

Maire de New York



**DÉCENNIE D'ACTION POUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2020**
www.who.int/roadsafety/decade_of_action