

Des accidents de la circulation se produisent sur tous les continents, dans tous les pays du monde. Tous les ans, ils tuent plus d'un million de personnes et rendent invalides des millions d'autres. Les piétons, les utilisateurs de deux-roues non motorisés – y compris les bicyclettes, les rickshaws et les charrettes – et les motocyclistes dans les pays à faible revenu et à revenu moyen supportent une forte proportion du fardeau mondial des décès et des traumatismes graves dus à des accidents de la circulation. Les personnes âgées, les enfants et les personnes handicapées sont particulièrement vulnérables.

Malgré le fardeau croissant des traumatismes dus aux accidents de la route, la sécurité routière ne reçoit pas suffisamment d'attention à l'échelle nationale et internationale. Cela tient notamment à un manque de sensibilisation générale et d'informations précises sur l'ampleur du problème, sur le coût économique, sanitaire et social des accidents de la circulation, et sur les interventions qui peuvent prévenir des accidents ou réduire leurs conséquences douloureuses.

Cela tient aussi au fait que le problème des accidents de la circulation et des traumatismes qui en résultent ne « relève » pas d'un organisme en particulier, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale. En fait, la responsabilité de remèdes à apporter à ses différents aspects – y compris la conception des véhicules, la conception des réseaux routiers et des routes, l'aménagement urbain et rural, l'adoption et l'application de lois sur la sécurité routière, et les soins à apporter aux victimes d'accidents – est divisée entre de nombreux groupes et secteurs. En général, personne ne coordonne leurs efforts afin que l'on s'attaque au problème de manière globale. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que la volonté politique manque souvent pour élaborer et mettre en œuvre des politiques et des programmes de sécurité routière efficaces.

Principaux messages du rapport

Le présent rapport, qui est le premier préparé conjointement par l'OMS et la Banque mondiale sur le sujet, fait état des connaissances actuelles sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation et les mesures à prendre pour s'attaquer au problème.

Voici, ci-dessous, quelques-uns des messages clés du rapport.

- Tout système routier est complexe et dangereux pour la santé humaine. En font partie les véhicules automobiles, les routes ainsi que les usagers de la route et leur milieu physique, économique et social. Il est nécessaire, pour rendre un système routier moins dangereux, d'adopter une « approche systémique », c'est-à-dire de comprendre globalement le système et l'interaction entre ses éléments, et de cerner les interventions possibles. Il faut notamment reconnaître que le corps humain est très vulnérable et que les humains commettent des erreurs. Un système routier sûr tient compte de la vulnérabilité et de la faillibilité humaines et compense en conséquence.
- Les traumatismes dus aux accidents de la circulation constituent un immense problème de santé publique et de développement. Ils tuent, en effet, près de 1,2 million de personnes par an et en blessent ou en rendent invalides de 20 millions à 50 millions d'autres. Les données de l'OMS et de la Banque mondiale montrent que, si l'on ne prend pas les mesures voulues, le nombre de ces traumatismes augmentera considérablement d'ici 2020, tout particulièrement dans les pays qui connaissent une motorisation rapide. Non seulement les pays à faible revenu et à revenu moyen supportent-ils actuellement 90 % du fardeau, mais en plus, c'est dans ces pays que l'augmentation des taux d'accidents corporels sera la plus forte. On dispose de peu de données sur le coût des accidents de la circulation, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu moyen, mais il est évident que l'incidence économique des traumatismes qui en résultent sur les personnes, les familles, les communautés et les pays est énorme, au point de coûter à ces derniers de 1 % à 2 % de leur produit national brut. De plus, il y a le fardeau énorme et tragique pour ceux qui sont directement touchés, physiquement et psychologiquement – ainsi que pour leur famille, leurs amis et leur communauté. Les établissements de santé qui s'occupent des

accidentés de la route, et leurs budgets souvent maigres, sont plus que débordés.

- Bien des pays n'ont pas de systèmes de surveillance des traumatismes qui produisent des données fiables sur les accidents de la circulation et les traumatismes qui en résultent. Il arrive que les indicateurs, tout particulièrement pour les résultats non mortels, ne soient pas uniformes, ce qui rend les comparaisons difficiles. Il y a souvent des divergences entre les données – par exemple, entre les sources policières et sanitaires. En outre, la sous-déclaration générale des décès et des traumatismes consécutifs à des accidents de la route – dans les données sanitaires et policières – limite l'utilité des sources de données existantes. Des données fiables sont nécessaires afin que la planification et les décisions relatives à la sécurité routière reposent sur des bases solides. Il est important, pour pouvoir améliorer la sécurité routière, de mettre en place des systèmes de surveillance des traumatismes qui soient simples et rentables. Cependant, le manque de données fiables ne devrait pas empêcher d'agir sans tarder. On peut beaucoup faire en adaptant et en appliquant des pratiques éprouvées en matière de sécurité.
- Plusieurs facteurs qui influent sur la probabilité de traumatisme dû à un accident de la circulation doivent être pris en considération dans l'approche systémique. Les divers types de risques liés aux traumatismes dus aux accidents de la circulation et les facteurs qui influent sur ces risques sont les suivants :
 - Dans le cas de *l'exposition aux risques*, les facteurs déterminants sont, entre autres, des facteurs économiques et démographiques, le degré de motorisation, les modes de déplacement, le volume de déplacements non nécessaires et les pratiques en matière d'occupation des sols.
 - En ce qui concerne les *accidents mêmes*, les facteurs de risque sont, entre autres, la vitesse excessive, l'alcool au volant, les véhicules peu sûrs, une conception des routes dangereuse, et le manque parallèle d'application de la loi et du code de la route.
 - Pour ce qui est de la *gravité des traumatismes*, les facteurs de risque sont, entre autres, le défaut de port de la ceinture de sécurité, la non-utilisation des sièges pour enfants, le défaut de casque à vélo ou à moto; l'absence d'avants de véhicules présentant une capacité de résistance et d'absorption qui protègent les piétons en cas de collision; des infrastructures de bord de route qui n'offrent aucune protection en cas d'accident; et les facteurs de tolérance humaine.
 - Quant aux *conséquences ultérieures des traumatismes dus à des accidents de la circulation*, les facteurs de risque sont, entre autres, le temps écoulé avant que l'accident soit signalé et que l'on prenne des mesures pour sauver la vie des personnes accidentées et qu'on leur apporte une aide psychologique; l'absence de soins d'urgence sur les lieux de l'accident et de transport vers un établissement de santé ou le temps écoulé avant ces soins et ce transport; ainsi que l'existence de soins traumatologiques et de réadaptation et leur qualité.
- La sécurité routière est l'affaire de tous (voir encadré 5.1). Pour réduire les risques dans les systèmes routiers de la planète, il faut que les gouvernements, l'industrie, les organisations non gouvernementales et les organismes internationaux s'investissent et prennent des décisions éclairées et que des personnes de différentes disciplines, comme les ingénieurs des ponts et chaussées, les concepteurs de véhicules automobiles, les agents chargés de l'application de la loi et les professionnels de la santé, ainsi que des groupes communautaires participent.
- « Vision zéro », en Suède, et le programme de sécurité durable, aux Pays-Bas, sont des exemples de bonnes pratiques en matière de sécurité routière, et ces pratiques peuvent aussi présenter d'autres avantages. Elles peuvent encourager à adopter des modes de vie plus sains, par exemple, à marcher plus ou à faire plus de vélo. Elles peuvent aussi contribuer à réduire les pollutions sonore et atmosphérique qui résultent du trafic automobile. La Colombie est un exemple de pays en développement

ENCADRÉ 5.1**Mesures de sécurité routière****Ce que les gouvernements peuvent faire***Développement institutionnel*

- Faire de la sécurité routière une priorité politique.
- Nommer un organisme directeur pour la sécurité routière, le doter de suffisamment de ressources et le rendre responsable devant le public.
- Définir une approche multidisciplinaire en matière de sécurité routière.
- Fixer des objectifs appropriés en matière de sécurité routière et adopter des plans nationaux permettant de les atteindre.
- Favoriser la création de groupes de promotion de la sécurité routière.
- Créer des budgets pour la sécurité routière et investir davantage dans des activités manifestement efficaces en matière de sécurité routière.

Politique, législation et application

- Adopter et appliquer des lois rendant obligatoires le port de la ceinture, l'utilisation de sièges pour enfants ainsi que le port du casque à vélo et à moto.
- Adopter et appliquer des lois visant à prévenir la conduite en état d'ébriété.
- Fixer des limites de vitesse appropriées et les faire respecter.
- Définir des normes de sécurité uniformes et rigoureuses pour les véhicules et les faire respecter.
- S'assurer que des considérations relatives à la sécurité routière interviennent systématiquement dans les évaluations environnementales et autres de nouveaux projets et dans l'évaluation des politiques et plans de transport.
- Mettre en place des systèmes de collecte des données conçus pour collecter et analyser des données et les utiliser pour améliorer la sécurité.
- Définir pour les routes des normes de conception appropriées qui contribuent à la sécurité de tous.
- Gérer l'infrastructure de manière à contribuer à la sécurité de tous.
- Proposer des services de transport public efficaces, sûrs et à prix abordable.
- Encourager à marcher et à utiliser la bicyclette.

Ce que la santé publique peut faire

- Inclure la sécurité routière dans les activités de promotion de la santé et de prévention des maladies.
- Fixer des objectifs pour l'élimination de pertes de santé inacceptables dues à des accidents de la circulation.
- Recueillir systématiquement des données sanitaires sur l'ampleur, les caractéristiques et les conséquences des accidents de la circulation.
- Appuyer la recherche sur les facteurs de risque et la définition, la mise en œuvre et l'évaluation d'interventions efficaces, y compris l'amélioration des soins.
- Encourager le renforcement des capacités dans tous les aspects de la sécurité routière et de la gestion des personnes qui survivent aux accidents de la circulation.
- Traduire des données scientifiques en politiques et en pratiques qui protègent les occupants des véhicules et les usagers de la route vulnérables.
- Renforcer les soins préhospitaliers et hospitaliers ainsi que les services de réadaptation pour toutes les victimes de traumatismes.
- Renforcer les compétences en soins traumatologiques du personnel médical dans les soins de santé primaires, les soins de santé tertiaires et les soins dispensés dans les districts.
- Encourager une plus grande intégration des préoccupations en matière de santé et de sécurité dans les politiques de transport et définir des méthodes pour la faciliter, comme des évaluations intégrées.
- Faire campagne pour qu'une plus grande attention soit accordée à la sécurité routière, en se fondant sur les incidences connues sur la santé et sur les coûts.

Ce que les constructeurs de véhicules peuvent faire

- Veiller à ce que tous les véhicules automobiles répondent aux normes de sécurité établies pour les pays à revenu élevé, indépendamment du lieu de fabrication, de vente ou d'utilisation des véhicules – y compris en les équipant de ceintures de sécurité et d'autres dispositifs de sécurité élémentaires.
- Commencer à construire des véhicules dont l'avant est plus sûr, afin de réduire le nombre de traumatismes dont sont victimes les usagers de la route vulnérables.
- Continuer d'améliorer la sécurité des véhicules moyennant une recherche-développement constante.
- Commercialiser les véhicules et en faire la publicité de manière responsable en insistant sur la sécurité.

ENCADRÉ 5.1 (suite)**Ce que les donateurs peuvent faire**

- Insister sur l'amélioration des résultats en matière de sécurité routière comme priorité du développement mondial.
- Prévoir des volets sur la sécurité routière dans les subventions accordées pour des programmes de santé, de transport, d'environnement et d'éducation.
- Encourager à concevoir des infrastructures sûres.
- Appuyer des études, des programmes et des politiques relatifs à la sécurité routière dans les pays à faible revenu et à revenu moyen.
- Assujettir le financement de projets d'infrastructure de transport à un contrôle de sécurité réussi et à tout suivi nécessaire.
- Mettre en place des mécanismes de financement pour l'échange de connaissances et la promotion de la sécurité routière dans les pays en développement.
- Faciliter le renforcement des capacités de gestion de la sécurité à l'échelle régionale et nationale.

Ce que les communautés, les groupes de la société civile et les particuliers peuvent faire

- Encourager les gouvernements à rendre les routes sûres.
- Repérer les problèmes de sécurité locaux.
- Aider à planifier des réseaux de transport efficaces et sûrs qui tiennent compte des conducteurs et des usagers de la route vulnérables tels que les cyclistes et les piétons.
- Exiger l'installation dans les voitures de dispositifs de sécurité, comme la ceinture.
- Encourager l'application des lois et règlements relatifs à la sécurité de la circulation, et faire campagne pour que les contrevenants soient punis sans tarder et avec fermeté.
- Se comporter de façon responsable :
 - en respectant la limite de vitesse sur les routes;
 - en ne conduisant jamais avec une alcoolémie supérieure à la limite légale;
 - en portant toujours la ceinture de sécurité et en installant convenablement les enfants, même pour de courts trajets;
 - encourager les utilisateurs de deux-roues à porter un casque.

qui commence à mettre en œuvre une stratégie similaire.

- La santé publique peut jouer dans la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route à différents égards et, notamment, en recueillant et en analysant des données afin de démontrer les incidences économiques et sanitaires des accidents de la circulation; en faisant des recherches sur les facteurs de risque; en mettant en œuvre, en suivant et en évaluant les interventions; en prenant des mesures de prévention primaire appropriées, en soignant les blessés et en les aidant à se réadapter; et en préconisant que l'on prête davantage attention au problème.

Les accidents de la circulation sont prévisibles et il est possible de les prévenir. Depuis une vingtaine d'années, beaucoup de pays à revenu élevé affichent de nettes réductions du nombre des accidents et des victimes de la route et ce, parce qu'ils ont adopté une approche systémique de la sécurité routière qui met l'accent sur des interventions qui visent l'environnement, les véhicules et les usagers de la route, au lieu

de se concentrer uniquement sur la modification des comportements. Les solutions pour les pays à faible revenu et à revenu moyen sont sans doute différentes de celles qui conviennent aux pays motorisés depuis plus longtemps, mais les principes de base sont les mêmes. Il s'agit, notamment, d'une bonne conception des routes et d'une bonne gestion du trafic, de meilleures normes en ce qui concerne les véhicules, de limites de vitesse, du port de la ceinture de sécurité et de l'application des limites d'alcoolémie. Le défi consiste à adapter des solutions existantes et à les évaluer ou à en trouver de nouvelles dans les pays à faible revenu et à revenu moyen.

Le transfert et l'adaptation de certaines des mesures les plus complexes sont des solutions à plus long terme qui nécessitent une recherche-développement pour chaque pays. En outre, d'autres travaux s'imposent dans tous les pays pour trouver de nouvelles mesures, meilleures aussi. Ainsi, il est urgent de mettre au point des avant de véhicule automobile plus sûrs afin d'atténuer les conséquences en cas de collision avec des piétons et des cyclistes.

Il existe beaucoup d'interventions scientifiques éprouvées ainsi que des stratégies prometteuses qui sont encore à l'étude. Les gouvernements peuvent les employer pour élaborer des programmes de sécurité routière à la fois efficaces et rentables. Avec des investissements bien ciblés, les pays devraient retirer des avantages socio-économiques considérables de la réduction du nombre de décès, de traumatismes et d'incapacités dus aux accidents de la circulation.

Mesures recommandées

Le présent rapport offre aux gouvernements l'occasion d'évaluer l'état actuel de la sécurité routière dans leur pays, de revoir les politiques ainsi que les dispositions et capacités institutionnelles, et de prendre les mesures qui s'imposent. Divers secteurs et disciplines doivent participer à la mise en œuvre de toutes les recommandations suivantes, si l'on veut arriver à des résultats. Cependant, les recommandations doivent être considérées comme des lignes directrices souples, très adaptables aux situations et aux capacités locales.

Dans certains pays à faible revenu et à revenu moyen où les ressources humaines et financières sont limitées, il peut être difficile aux gouvernements d'appliquer seuls certaines de ces recommandations. Dans ce cas, il est suggéré que les pays travaillent en collaboration avec des organisations internationales ou non gouvernementales ou avec d'autres partenaires afin de donner suite aux recommandations.

Recommandation 1 : Nommer dans les instances publiques un organisme directeur chargé de guider l'effort national en matière de sécurité routière

Chaque pays a besoin pour la sécurité routière d'un organisme directeur habilité à prendre des décisions, à contrôler des ressources et à coordonner les efforts de tous les secteurs de l'État – y compris ceux de la santé, des transports, de l'éducation et de la police. Cet organisme devrait disposer de suffisamment de fonds pour s'acquitter de son mandat et être publiquement comptable de ses actions.

L'expérience dans le monde montre que différents modèles peuvent se révéler efficaces en matière de sécurité routière et que chaque pays doit créer

un organisme directeur qui corresponde à sa propre situation. Il peut s'agir d'un bureau autonome, d'un comité ou d'un groupe représentant plusieurs organismes publics. Cet organisme peut aussi faire partie d'une organisation plus importante chargée des transports. Il peut entreprendre quantité de travaux seul ou les déléguer à d'autres organisations, y compris à des gouvernements provinciaux ou à des administrations locales, à des centres de recherche et à des associations professionnelles.

L'organisme doit veiller à faire participer tous les groupes importants concernés par la sécurité routière, y compris la communauté en général. L'information, la communication et la collaboration sont essentielles pour engager durablement des efforts en matière de sécurité routière nationale.

Les efforts nationaux porteront davantage si des dirigeants politiques connus deviennent les champions actifs de la cause de la sécurité routière.

Recommandation 2 : Evaluer le problème, les politiques et les cadres institutionnels relatifs aux traumatismes dus aux accidents de la circulation et la capacité de prévention de ces traumatismes dans chaque pays

Il est important, en matière de sécurité routière, d'évaluer l'ampleur et les caractéristiques du problème, ainsi que les politiques, les dispositions institutionnelles et la capacité du pays à réagir face aux traumatismes dus aux accidents de la circulation. Il faut notamment non seulement connaître le volume des accidents ainsi que des décès et des traumatismes imputables à la route, mais aussi savoir quels sont les usagers de la route les plus touchés, dans quels secteurs géographiques les problèmes sont les plus grands, quels facteurs de risque interviennent et quels politiques, programmes et interventions particulières sont en place en matière de sécurité routière, quelles structures institutionnelles s'occupent du problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation et quelles sont leurs capacités. Des mesures d'impact intermédiaires – comme les vitesses moyennes, les taux de port de la ceinture et de port du casque – peuvent également être utiles, et il est possible de les obtenir par de simples enquêtes.

Voici quelques sources de données possibles : la police, le ministère de la Santé et les établissements de santé, les ministères des Transports, les sociétés d'assurances, les constructeurs automobiles et les organismes publics qui recueillent des données pour la planification et le développement nationaux. Il faut cependant évaluer l'exactitude, la cohérence et la précision de ces données avant de les utiliser.

Les systèmes d'information sur les décès et les traumatismes dus à des accidents de la circulation devraient être rentables et simples à mettre en place. Ils devraient être adaptés au degré de compétences du personnel qui les utilise, et ils devraient respecter des normes nationales et internationales.

Entre autres normes faciles à adopter et profitables, citons celles-ci : l'utilisation de la définition de victime d'un accident de la circulation dont la mort survient dans les 30 jours suivant celui-ci ; la Classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes ; la Classification internationale des causes extérieures de traumatismes (ICECI) ; et les directives concernant la surveillance des traumatismes et les enquêtes s'y rapportant énoncées par l'Organisation mondiale de la Santé et ses centres collaborateurs.

Les autorités compétentes et les groupes concernés, notamment ceux chargés de la circulation, de l'application de la loi, de la santé et de l'éducation, devraient se communiquer largement les données.

Dans la plupart des pays, l'incidence économique des traumatismes dus aux accidents de la circulation est importante. Évaluer, dans la mesure du possible, le coût économique direct et indirect, ainsi que le pourcentage du produit national brut attribuable à ces traumatismes, peut aider à faire prendre davantage conscience de l'ampleur du problème.

Cependant, un manque de données ne devrait pas dissuader les gouvernements de commencer à mettre en œuvre bon nombre des autres recommandations du présent rapport.

Recommandation 3 : Préparer une stratégie et un plan d'action nationaux pour la sécurité routière

Tous les pays devraient préparer une stratégie de sécurité routière multisectorielle – c'est-à-dire qui fasse

intervenir, entre autres, les organismes concernés par les transports, la santé, l'éducation, l'application de la loi – et multidisciplinaire – autrement dit, à laquelle participent, entre autres, des scientifiques spécialistes de la sécurité routière, des ingénieurs, des urbanistes et des planificateurs régionaux ainsi que des professionnels de la santé. La stratégie devrait tenir compte des besoins de tous les usagers de la route et, notamment, des usagers vulnérables, et elle devrait être reliée à des stratégies d'autres secteurs. Elle devrait faire participer des groupes issus des pouvoirs publics, du secteur privé, d'organisations non gouvernementales, des mass media et du grand public.

Une stratégie nationale de la sécurité routière doit fixer des objectifs ambitieux mais réalistes pour cinq à dix ans au moins. Les résultats doivent en être quantifiables et elle doit prévoir suffisamment de fonds pour définir des mesures, les mettre en œuvre, les gérer, les suivre et les évaluer. Une fois la stratégie de la sécurité routière prête, un plan d'action national établissant un calendrier de mesures précis et attribuant des ressources précises devrait être défini.

Recommandation 4 : Allouer les ressources humaines et financières nécessaires pour s'attaquer au problème

Investir de manière bien ciblée des ressources humaines et financières peut aider à réduire considérablement le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Des informations d'autres pays sur leur expérience par rapport à diverses interventions peuvent aider un gouvernement à évaluer les coûts et les avantages de certaines actions et à établir des priorités en fonction des interventions qui représenteront probablement le meilleur investissement de ressources humaines et financières limitées. Des analyses coûts-avantages similaires d'interventions possibles dans d'autres domaines de la santé publique peuvent aider à établir les priorités générales du gouvernement pour ce qui est des dépenses de santé publique.

Les pays auront peut-être à trouver de nouvelles sources éventuelles de revenu pour financer les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés en matière de sécurité routière. En voici quelques exemples : taxe sur les carburants,

ENCADRÉ 5.2**Promotion de la sécurité routière: expérience du Costa Rica**

Le Costa Rica compte environ 4 millions d'habitants, quelque 900 000 véhicules et un réseau routier de 29 000 km, dont 9 000 km revêtus. Seules 20 % des routes revêtues sont dans un état satisfaisant.

Au Costa Rica, les accidents de la circulation et leurs conséquences constituent manifestement un problème de santé publique. Ils sont la principale cause de mort violente, la principale cause de décès dans le groupe d'âge des 10 à 45 ans, et la troisième cause d'années de vie perdues en raison d'une mort prématurée. Les accidents de la circulation coûtent au pays près de 2,3 % de son produit intérieur brut.

En raison de la gravité et de la complexité du problème de sécurité routière, un ensemble d'interventions coordonnées, recouvrant de nombreux secteurs et disciplines, a été formulé.

Le Conseil national de la sécurité routière, qui est rattaché au ministère des Travaux publics et des Transports, existe depuis 23 ans. Un plan national de sécurité routière visant à réduire de 19 % le taux de mortalité entre 2001 et 2005 a été mis en œuvre, avec des mesures dans la réglementation de la circulation, la surveillance policière, l'éducation, l'infrastructure et la recherche.

Réglementation de la circulation et surveillance policière

Le droit a été modifié afin de mieux protéger les piétons, et de nouvelles lois ont été adoptées pour rendre le port de la ceinture obligatoire pour les conducteurs et les passagers. La police a renforcé ses opérations de contrôle pour lutter contre l'alcool au volant et contre les excès de vitesse et pour vérifier que tout le monde porte la ceinture.

Education

Des campagnes constantes insistent sur le fait qu'il est important d'observer les limites de vitesse et de porter la ceinture de sécurité, et elles découragent de boire et de prendre le volant. Des campagnes spéciales sont menées pendant la semaine de Pâques, car beaucoup de gens prennent alors la route. Une campagne de sécurité en particulier vise les piétons. L'examen médical obligatoire pour les conducteurs a été mis à jour et renforcé.

Le plan national prévoit des modules éducatifs sur la sécurité routière pour toutes les classes des écoles primaires et secondaires.

Infrastructure

Dans le cadre des plans de sécurité routière du Costa Rica, de nouvelles infrastructures ont été mises en place afin de protéger les usagers de la route vulnérables, y compris des passerelles pour piétons, des pistes cyclables ainsi que des barrières protectrices et des trottoirs le long de portions de route dangereuses. La signalisation et l'éclairage ont également été améliorés.

Recherche

Des données sur les accidents de la circulation et sur leurs victimes sont systématiquement compilées. Des études sont aussi en cours à l'échelle nationale sur divers sujets, dont :

- la sécurité routière sur le chemin de l'école;
- les comportements à risque des conducteurs et des piétons;
- le port de la ceinture de sécurité;
- la vulnérabilité des usagers de la route qui se rendent dans les centres de santé;
- des contrôles de sécurité des routes et le repérage des endroits accidentogènes;
- le coût financier et les conséquences économiques des accidents de la circulation.

péages routiers et stationnement payant, frais d'immatriculation des véhicules et amendes pour infraction au code de la route. Des évaluations générales de la sécurité, au stade de la présentation de projets qui peuvent influencer sur la sécurité rou-

tière, et des vérifications de la sécurité, tout au long de la réalisation des projets, peuvent aider à utiliser au mieux des ressources limitées.

Beaucoup de pays ne disposent pas de ressources humaines nécessaires pour élaborer et mettre en

œuvre un programme de sécurité routière efficace, et il faut donc constituer ces ressources. Des programmes de formation appropriés devraient être une priorité. Cette formation devrait couvrir des domaines spécialisés, comme l'analyse statistique, la conception routière et les soins traumatologiques – ainsi que des domaines qui recoupent diverses disciplines – comme l'urbanisme et la planification régionale, l'élaboration et l'analyse des politiques, la planification du trafic routier et la planification sanitaire.

L'OMS prépare actuellement un programme de cours sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation qui sera notamment dispensé dans les écoles de santé publique. Plusieurs réseaux internationaux, y compris la *Injury Prevention Initiative for Africa* et le *Road Traffic Injury Network*, proposent actuellement des formations, tout comme de nombreuses écoles de santé publique et autres écoles d'ingénieurs.

Des conférences internationales – comme les Conférences mondiales sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité, les Conférences internationales sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière (CIADSR), les conférences de l'*International Traffic Medicine Association* (ITMA) et les congrès de l'Association mondiale de la route (AIPCR) – donnent l'occasion d'échanger des connaissances, de former des réseaux et des partenariats éventuels, et de renforcer la capacité des pays.

Des efforts devraient être déployés pour que plus de représentants des pays à faible revenu et à revenu moyen assistent à ces conférences et pour qu'ils participent à la définition des plans d'action régionaux et mondiaux pour la sécurité routière.

Recommandation 5: Mettre en œuvre des mesures précises pour prévenir les accidents de la circulation, minimiser les traumatismes et leurs conséquences et évaluer l'incidence de ces mesures

Des mesures précises sont nécessaires pour prévenir les accidents de la circulation et en minimiser les conséquences. Ces mesures doivent reposer sur des faits solides et sur des analyses des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Elles doivent

correspondre à la culture locale et être essayées sur place. Enfin, elles doivent s'inscrire dans la stratégie nationale adoptée pour remédier au problème des accidents de la circulation (voir encadré 5.2).

Le chapitre 4 analyse en détail les interventions en matière de sécurité routière ainsi que leur incidence sur la réduction de la fréquence et de la gravité des collisions et leur rentabilité, lorsque les données existent. Aucun ensemble d'interventions standard ne convient à tous les pays. Cependant, tous peuvent suivre plusieurs bonnes pratiques, dont celles-ci :

- comme objectif à long terme, des éléments de sécurité devraient être intégrés dans la **planification des transports et de l'occupation des sols** – en prévoyant, par exemple, des itinéraires plus sûrs et plus courts pour les piétons et les cyclistes ainsi que des transports publics pratiques, sûrs et d'un prix abordable – et dans la **conception des routes**, y compris des passages piétons contrôlés, des ralentisseurs sonores et un éclairage des rues;
- fixer et appliquer des **limites de vitesse** correspondant à la fonction des routes;
- adopter et appliquer des lois rendant obligatoires le port de la **ceinture de sécurité** et l'utilisation des **sièges pour enfants** pour tous les occupants des véhicules automobiles;
- adopter et appliquer des lois rendant obligatoire le port du **casque** pour les cyclistes et les utilisateurs de deux-roues motorisés;
- fixer et appliquer des **limites d'alcoolémie** pour les conducteurs, et procéder à des alcootests aléatoires à des postes de contrôle de la sobriété;
- rendre obligatoire l'**allumage des phares le jour** pour les deux-roues (et évaluer l'applicabilité de phares diurnes pour les quatre-roues dans les différents pays);
- exiger que les véhicules automobiles soient **conçus de manière à protéger les occupants en cas d'impact**, en s'efforçant d'étendre cette idée à la conception de l'avant des véhicules automobiles pour la protection des piétons et des cyclistes;
- exiger que les nouveaux projets routiers soient soumis à une **vérification de la sécurité routière**, par un spécialiste indépendant du concepteur des routes;

- gérer l'**infrastructure routière** existante de manière à promouvoir la sécurité, en proposant des itinéraires plus sûrs pour les piétons et les cyclistes, en prenant des mesures pour ralentir la circulation ainsi que des mesures correctives peu coûteuses, et en aménageant les bords de route de manière à ce que les chocs soient amortis en cas de collision;
- renforcer tous les liens dans la **chaîne de secours aux victimes d'accident de la circulation**, des lieux de l'accident à l'établissement de santé (par exemple, des groupes particuliers, comme les chauffeurs commerciaux, qui ont le plus de chances d'être les premiers sur les lieux d'un accident, pourraient recevoir une formation élémentaire en secourisme, et les professionnels de la santé pourraient bénéficier d'une formation spécialisée en traumatologie);
- renforcer les programmes d'application de la loi par des campagnes **d'éducation et d'information du public** (par exemple, sur les dangers de la vitesse ou de l'alcool au volant, et sur les conséquences légales et sociales de ces actes).

Recommandation 6: Appuyer la constitution de capacités nationales et la coopération internationale

Le monde est confronté à une crise générale de la sécurité routière dont on ne reconnaît pas encore toute l'ampleur et qui continuera de s'étendre, si les mesures voulues ne sont pas prises. Les organisations internationales – y compris les organismes des Nations Unies, les organisations non gouvernementales et les sociétés multinationales – ainsi que les pays et les organismes donateurs ont des rôles importants à jouer dans la résolution de cette crise et dans le renforcement de la sécurité routière dans le monde.

Dédier la Journée mondiale de la Santé de 2004 à la sécurité routière est une des mesures que prend l'OMS dans ce sens. Au-delà, la communauté des donateurs doit de toute urgence consacrer plus de ressources à aider les pays à faible revenu et à revenu moyen à améliorer la sécurité routière. A l'heure actuelle, l'aide apportée pour la sécurité routière est nettement inférieure à celle apportée pour d'autres problèmes de santé d'ampleur comparable. Quelques

donateurs multilatéraux ont inscrit la sécurité routière parmi leurs priorités de financement. A quelques exceptions près, comme la FIA, la Fondation Volvo et la Fondation Rockefeller, peu de fondations à ce jour versent des fonds importants pour des programmes internationaux de sécurité routière.

Plusieurs organismes intergouvernementaux et des Nations Unies, mondiaux et régionaux, s'intéressent à la sécurité routière. Même s'il s'agit d'efforts concertés, il n'y a guère de planification coordonnée à grande échelle entre ces organismes. De plus, aucun organisme directeur ne veille à ce qu'il y ait une telle coordination de la planification. Cette situation doit changer afin que les responsabilités soient clairement définies, tout comme les rôles des différents organismes, pour éviter notamment les doubles emplois et pour s'assurer d'un ferme engagement à produire et à mettre en œuvre un plan mondial pour la sécurité routière.

Il faut d'abord une instance où les parties concernées puissent se réunir pour parler de l'élaboration de ce plan mondial. La séance plénière de l'Assemblée générale des Nations Unies du 14 avril 2004 marque un jalon dans cette direction. Un processus de suivi est cependant nécessaire. Ce processus doit comprendre des rencontres régulières des ministres compétents pour élaborer et approuver un plan d'action ou une charte mondiale de la sécurité routière conforme à d'autres initiatives internationales telles que les objectifs du Millénaire pour le développement.

Enfin, en tant que citoyens, employeurs et sociétés responsables sur le plan social, les organisations non gouvernementales internationales et le secteur privé peuvent contribuer à la sensibilisation locale et mondiale au problème.

Conclusion

Le présent rapport se veut une contribution à l'ensemble de connaissances sur la sécurité routière. Il est à souhaiter qu'il inspirera, favorisera une coopération et une innovation accrues et incitera à s'investir davantage dans la prévention des accidents de la circulation dans le monde entier.

Les accidents de la circulation sont prévisibles, ce qui veut aussi dire qu'il est possible de les prévenir. Il faut cependant, pour combattre le problème, une

étroite collaboration doublée d'une concertation entre de nombreux secteurs et de nombreuses disciplines.

Bon nombre d'interventions peuvent sauver des vies et des membres, mais la volonté politique est

essentielle et, sans elle, on ne peut guère obtenir de résultats. Le moment est venu d'agir. Les usagers de la route, où qu'ils soient, ont droit à plus de sécurité dans leurs déplacements.