

Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023



Organisation mondiale de la Santé



Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023

Rapport établi avec le soutien financier de
Bloomberg Philanthropies

Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023 [Global status report on road safety 2023]

ISBN 978-92-4-009761-2 (version électronique)

ISBN 978-92-4-009762-9 (version imprimée)

© Organisation mondiale de la Santé 2024

Certains droits réservés. La présente œuvre est disponible sous la licence Creative Commons Attribution – Pas d'utilisation commerciale – Partage dans les mêmes conditions 3.0 IGO (CC BY-NC-SA 3.0 IGO ; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/deed.fr>).

Aux termes de cette licence, vous pouvez copier, distribuer et adapter l'œuvre à des fins non commerciales, pour autant que l'œuvre soit citée de manière appropriée, comme il est indiqué cidessous. Dans l'utilisation qui sera faite de l'œuvre, quelle qu'elle soit, il ne devra pas être suggéré que l'OMS approuve une organisation, des produits ou des services particuliers. L'utilisation du logo de l'OMS est interdite. Si vous adaptez cette œuvre, vous êtes tenu de diffuser toute nouvelle œuvre sous la même licence Creative Commons ou sous une licence équivalente. Si vous traduisez cette œuvre, il vous est demandé d'ajouter la clause de non-responsabilité suivante à la citation suggérée : « La présente traduction n'a pas été établie par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). L'OMS ne saurait être tenue pour responsable du contenu ou de l'exactitude de la présente traduction. L'édition originale anglaise est l'édition authentique qui fait foi ».

Toute médiation relative à un différend survenu dans le cadre de la licence sera menée conformément au Règlement de médiation de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (<https://www.wipo.int/amc/fr/mediation/rules/index.html>).

Citation suggérée. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023 [Global status report on road safety 2023]. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2024. Licence : CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

Catalogue à la source. Disponible à l'adresse <https://iris.who.int/?locale-attribute=fr&>.

Ventes, droits et licences. Pour acheter les publications de l'OMS, voir <https://www.who.int/publications/book-orders>. Pour soumettre une demande en vue d'un usage commercial ou une demande concernant les droits et licences, voir <https://www.who.int/fr/copyright>.

Matériel attribué à des tiers. Si vous souhaitez réutiliser du matériel figurant dans la présente œuvre qui est attribué à un tiers, tel que des tableaux, figures ou images, il vous appartient de déterminer si une permission doit être obtenue pour un tel usage et d'obtenir cette permission du titulaire du droit d'auteur. L'utilisateur s'expose seul au risque de plaintes résultant d'une infraction au droit d'auteur dont est titulaire un tiers sur un élément de la présente œuvre.

Clause générale de non-responsabilité. Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'OMS aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. Les traits discontinus formés d'une succession de points ou de tirets sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir fait l'objet d'un accord définitif.

La mention de firmes et de produits commerciaux ne signifie pas que ces firmes et ces produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'OMS, de préférence à d'autres de nature analogue. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'OMS a pris toutes les précautions raisonnables pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'OMS ne saurait être tenue pour responsable des préjudices subis du fait de son utilisation.

Conception et mise en page : Inis Communication



Table des matières

Avant-propos	iv
Remerciements	vi
Liste des contributeurs	vii
Résumé	viii
Introduction	1
Section 1. La charge de mortalité due aux accidents de la circulation au niveau mondial	3
Décès par type d’usagers de la route.....	5
Nombre et taux de décès, par Région et par catégorie de revenu.....	7
Section 2. Évolution de la charge de mortalité due aux accidents de la circulation	13
Progrès vers la cible de réduction de 50 % du nombre de décès.....	16
Section 3. Mesures visant à réduire le risque de décès et de traumatismes	21
Transport multimodal.....	22
Infrastructure routière sûre.....	23
Des véhicules sûrs.....	26
Comportements des usagers de la route.....	29
Gestion de la vitesse.....	30
Conduite sous l’emprise de substances.....	31
Port du casque chez les motocyclistes.....	32
Port de la ceinture de sécurité.....	36
Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants.....	37
Interventions après un accident.....	38
Progrès dans le domaine d’un usage sûr de la route : résumé.....	40
Section 4. Mesures visant à renforcer la gouvernance de la sécurité routière	43
Gestion institutionnelle.....	44
Suivi, évaluation, et gestion des données.....	44
Section 5. La voie à suivre	49
Références	53
Annexes	57
Annexe 1. Méthodologie.....	59
Annexe 2. Progrès vers les cibles volontaires de performance des Nations Unies.....	67
Annexe 3. Population couverte par des mesures de sécurité routière.....	73
Annexe 4. Lois nationales et conventions ou règlements internationaux sur les véhicules et les infrastructures.....	75
Annexe 5. Modèle de profil de pays ou de territoire.....	76
Annexe 6. Guide pour les profils de pays et de territoires.....	77

Avant-propos

Nos systèmes de transport nous ouvrent le monde, mais le prix à payer pour la mobilité est élevé.



Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus

Directeur général de
l'Organisation mondiale de la Santé

Lorsque vous aurez terminé la lecture de cette page, au moins cinq personnes seront mortes dans des accidents de la circulation.

Les accidents de la circulation sont la principale cause de mortalité chez les enfants et les jeunes. Des personnes perdent la vie à un âge où elles sont les plus productives, ce qui a des conséquences désastreuses sur le plan sanitaire, social et économique pour l'ensemble de la société.

Pourtant, le présent rapport est porteur d'espoir et indique la voie à suivre.

Depuis 2010, le nombre de décès dus aux accidents de la circulation a légèrement baissé pour s'établir à 1,19 million par an. Plus de la moitié des États Membres des Nations Unies, y compris certains des pays les plus touchés, font état d'une baisse du nombre de décès.

Ces résultats durement acquis ont été réalisés alors qu'une grande partie du monde allait dans la mauvaise direction.

Alors que le nombre de véhicules à moteur ne cesse d'augmenter, les pays redoublent d'efforts pour mettre en place des systèmes de transport conçus pour les voitures, et non pour les personnes, et qui ne sont pas axés sur la sécurité.

Cette approche entrave les efforts visant à sauver des vies, à protéger les personnes vulnérables et à garantir un avenir durable.

Certains des progrès les plus importants ont été faits lorsqu'une approche orientée vers un système sûr a été appliquée. Cette approche globale de la mobilité place les personnes et la sécurité au premier plan.

Avec une population en forte augmentation et de plus en plus urbaine, cette approche nécessite un mélange optimal de modes de transports sûrs, efficaces et durables, notamment des transports publics de masse, tout en garantissant la sécurité des piétons, cyclistes et

autres usagers vulnérables de la route, qui représentent la moitié de l'ensemble des décès.

La mise en place de systèmes sûrs profite également à de nombreux autres domaines de la santé et du développement. En encourageant la marche et la pratique du vélo, par exemple, nous contribuons à réduire la charge de morbidité due aux maladies non transmissibles, à accroître l'activité physique, à renforcer l'accès à l'emploi et à l'éducation, et à lutter contre les changements climatiques.

Nous savons ce qui fonctionne et la volonté politique doit être à la hauteur de l'ampleur et de l'urgence de cette crise.

Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies montre la voie à suivre, et chacun a un rôle à jouer pour faire de la mobilité sûre, propre, abordable financièrement et verte une réalité.

Les gouvernements doivent conduire des stratégies de mobilité fondées sur des données fiables, soutenues par des lois et des financements solides, et qui incluent tous les secteurs de la société. Les entreprises doivent placer la sécurité et la durabilité au cœur de leurs chaînes de valeur. Le monde universitaire et la société civile doivent produire des données probantes et amener les dirigeants à rendre des comptes. Les jeunes peuvent réclamer des mesures et contribuer à les mettre en œuvre.

Une mobilité sûre est un aspect crucial du droit universel à la santé, droit fondamental de tout être humain. La mobilité ne doit en aucun cas s'accompagner de lourdes pertes en vies humaines.

La baisse du nombre de décès décrite dans le présent rapport est loin d'être suffisante pour réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici à 2030, ce qui signifie qu'il est urgent d'agir pour que se concrétise une mobilité sûre et durable, et un avenir meilleur, plus sûr et plus sain.

Avant-propos



A handwritten signature in black ink that reads "Michael R. Bloomberg".

Michael R. Bloomberg

Fondateur de Bloomberg LP et de
Bloomberg Philanthropies
Ambassadeur mondial de l'OMS chargé des maladies
non transmissibles et des traumatismes

Il est encourageant de voir que de plus en plus de pays parviennent à sauver des vies en aménageant les rues pour les rendre plus sûres, en renforçant les contrôles de police et en organisant des campagnes dans les médias. Pourtant, le grand public ne semble pas avoir pris la mesure du problème.

Notre mission chez Bloomberg Philanthropies est de sauver le plus grand nombre de vies et d'améliorer la sécurité. L'un des meilleurs moyens pour y parvenir est de rendre les routes plus sûres pour toutes et tous, aussi bien les conducteurs et passagers de véhicules que les cyclistes et piétons.

Ce nouveau rapport montre comment, en plus de dix ans, en association avec l'Organisation mondiale de la Santé et nos partenaires, nous avons réalisé des progrès encourageants en matière de sécurité routière. Nous nous concentrons sur les pays à revenu faible ou intermédiaire et sur les villes, où surviennent 90 % des décès imputables aux accidents de la circulation. Depuis 2018, 29 gouvernements nationaux ont renforcé leur législation pour la rendre conforme aux meilleures pratiques de l'OMS.

Il est encourageant de voir que de plus en plus de pays parviennent à sauver des vies en rendant les rues plus sûres, en renforçant les contrôles de police et en organisant des campagnes dans les médias. Pourtant, le grand public ne semble pas avoir pris la mesure du problème.

Tout décès dans un accident de la circulation est un décès de trop. En 2021, plus d'un million de personnes sont mortes sur les routes. Les accidents de la circulation sont également la principale cause de mortalité chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans. Compte tenu de l'augmentation de la population mondiale et par

conséquent de la demande de véhicules, il est de plus en plus important de veiller à ce que nos routes soient sûres pour tous.

Pour atteindre notre objectif, à savoir une réduction de moitié du nombre de décès sur les routes d'ici à la fin de la décennie, davantage de gouvernements doivent agir. Seulement six pays disposent d'une législation qui répondent aux critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS pour les principaux facteurs de risque. Moins de 50 pays ont des politiques qui encouragent la marche, les déplacements à vélo et les transports publics, ce qui témoigne d'un manque flagrant d'investissements dans des formes de mobilité sûres et durables. Davantage de pays doivent également accélérer la réglementation des normes de sécurité des véhicules, qui peut protéger les personnes impliquées dans une collision. À l'heure actuelle, près de 80 pays ne disposent d'aucune législation sur les normes de sécurité.

Comme le montre clairement le présent rapport, des progrès plus rapides en matière de sécurité routière nécessitent des engagements plus forts de la part des gouvernements du monde entier. À ce titre, convaincre davantage de dirigeants de l'absolue nécessité d'agir constitue une priorité majeure pour Bloomberg Philanthropies. Nous tenons à remercier le Directeur général de l'OMS et notre réseau mondial de partenaires pour leur soutien sans faille dans notre mission.

Remerciements

Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023* est le fruit du précieux concours de nombreux membres et collaborateurs de l'OMS. À l'Unité Sécurité et Mobilité du Siège de l'OMS, Maria Segui-Gomez a assuré la coordination dans les domaines tels que le concept technique, la conception de l'étude, la collecte et de l'analyse des données, ainsi que la rédaction et la révision du rapport. Fangfang Luo et Evelyn Murphy ont conduit et réalisé l'examen de la législation. Kacem Laych a dirigé les analyses des données relatives à l'estimation de la mortalité en collaboration avec Bochen Cao, Doris Ma Fat et Wayno Retno Mahanani de la Division Données, analyse et résultologie de l'OMS. La supervision générale a été assurée par Nhan Tran et Etienne Krug.

Les membres du Conseil consultatif ont participé activement à la conception de l'étude et à la révision du rapport : Shrikant Bangdiwala, McMaster University, Canada ; Said Dahdah, Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière, Washington (DC), États-Unis d'Amérique ; Jennifer Ellis, Bloomberg Philanthropies, New York, États-Unis d'Amérique ; Eduard Fernandez, CITA – Comité international de l'inspection technique automobile, Bruxelles, Belgique ; Floor Lieshout, Youth for Road Safety (YOURS), Culemborg, Pays-Bas ; John Milton, Comité sur la sécurité routière de l'Association mondiale de la Route (PIARC), Paris, France ; Fernanda Rivera, Sécurité routière et mobilité urbaine durable, Ministère de la mobilité de la ville de Mexico ; David Studdert, Université Stanford, Californie, États-Unis d'Amérique ; Claes Tingvall, École polytechnique Chalmers, Göteborg, Suède, et Centre de recherche sur les accidents de l'Université de Monash de Melbourne, Australie ; Geetham Tiwari, Transportation Research and Injury Prevention Centre, Delhi, Inde ; et Nancy Vandyke, Pôle mondial Transport (Infrastructure) au Groupe de la Banque mondiale, Washington (DC), États-Unis d'Amérique.

La collecte des données s'est appuyée en grande partie sur la collaboration des États Membres et du personnel régional de l'OMS. Les représentants gouvernementaux des États Membres ont soutenu le projet et ont donné leur aval officiel pour les données recueillies et compilées par les points focaux nationaux désignés (les noms des points focaux nationaux en matière de données sont indiqués dans la section consacrée aux contributeurs) et par les quelque 800 personnes impliquées. La

transmission des données par les pays¹ a nécessité l'utilisation d'une plateforme de saisie des données et un consensus entre les participants.

La participation au niveau des pays a été facilitée par les points focaux régionaux en matière de données désignés par l'OMS qui étaient responsables de la formation et de la supervision des collaborateurs nationaux, et qui ont également examiné le rapport. Les points focaux régionaux en matière de données concernés sont : Eunice Chomi et Idrissa Talla (Région africaine), Alessandra Senisse (Région des Amériques), Rania Saad (Région de l'Asie du Sud-Est et Région de la Méditerranée orientale), et Roseanne Vandermeer (Région du Pacifique occidental). Un soutien supplémentaire dans les Régions de l'OMS a été apporté par : Binta Sako (Région africaine), Ricardo Perez-Nuñez (Région des Amériques), Tashi Tobgay (Région de l'Asie du Sud-Est), Jonathon Passmore, qui était également point focal régional en matière de données (Région européenne), Hala Sakr Ali (Région de la Méditerranée orientale), et Fang Dan (Région du Pacifique occidental).

Les données supplémentaires provenaient de sources de données accessibles au public et de la collaboration avec d'autres entités. L'OMS tient à remercier Robert McInerney (iRoad Assessment Program London, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ; Uta Meesmann (Institut VIAS, Bruxelles, Belgique) ; et Susanna Zamataro (Fédération Routière Internationale, Genève, Suisse). Walter Nissler (Commission économique pour l'Europe, Genève, Suisse) a fourni des conseils lors de la recherche et de l'interprétation des conventions et règlements des Nations Unies.

L'OMS remercie également les consultants cités ci-après dont les contributions avisées ont permis la réalisation de ce document : Afef Ben Ghenaya, Aida Kaffel, et Maria Teresa Martin-Nájera pour leur soutien dans l'examen et l'analyse des documents législatifs ; Manuel Valdano (Université Pontificia de Comillas, Espagne) pour son aide dans la gestion des données. Angela Burton a assuré la rédaction technique, Matthew Taylor l'orientation éditoriale. Adappt a fourni la plateforme de saisie des données et les profils de pays et de territoires qui ont permis l'élaboration du présent document.

L'OMS remercie Bloomberg Philanthropies pour son généreux soutien financier qui a rendu possible l'élaboration du présent rapport.

¹ Les termes « pays » et « national » utilisés dans le texte de la présente publication doivent s'entendre des pays, territoires et zones ainsi que des institutions, données et informations nationales et locales.

Liste des contributeurs

Nous remercions les contributeurs de toutes les Régions de l'OMS qui, en tant que points focaux nationaux en matière de données, ont coordonné la saisie des données produites dans le cadre du questionnaire du *Rapport mondial sur la sécurité routière 2023*.

Région africaine : Alexis Abouna, Fatima Adamou, Gabriel Adu-Sarpong, Kahsay Araya, Ali Atouli, Irene Bagahirwa, Matos Celso, Ovost Chooye, Jean de Dieu Havvarimana, Fetiya Dedgba, Jean Dikiyi, Serge Elanda, Kedou Eyasema, Malick Fall, Gladwell Gathecha, Michael Gaye, Hassan Guire, Ismaël Hoteyi, Sydney Ibeanusi, Amadou Kamagate, David Kasembe, Mamoudou Keita, Abdoulaye Kone, Yankho Luwe, George Madeleine, Cristovao Manjuba, Celso Matos, Euridice Matsiengouni, Bethino Mbirimujo, Amos Motshegwe, Abdelhakim Nacef, Lee Nkala, Maria Nkalubo, Aimé Nkunku, Onwar Nyibong, Tsembayena Phakathi, Emmanuel Phasha, Maphahamiso Ralienyane, Sandra Rodrigues, Gaye Sulayman, Napoleão Sumbane, Harvindradas Sungker, Ousseynou Tall, Ambrose Tucker, Marie Venerozia, et Nina Yameogo.

Région des Amériques : Valdimy Adolphe, Shalauddin Ahmed, Klever Almeida, Jorge Arce-Araya, Donna Bannister, Donna Barker, Paul Boase, Norberto Borba, Zane Castillo, Jesus Chaicoj, Joel Collazos-Carhuay, Jasson Cruz-Villamil, Ramona Doorgen, Erick Duron, Lloyd Hodson, Deidrie Hudson-Sinclair, Johanna Lakhisaran, Phil Leon, Kishon Leslie, Claudia Maldonado-Núñez, Carla Medina, Luiz Miranda, Silvia Moran, Paola Olmos-Rojas, Juan Palacios, Sergio Peralta-Medina, Adande Piggott, Yania Plá-Ramírez, Pablo Rojas, Mateo Terreo, Valarie Williams, et Merissa Yellman.

Région de l'Asie du Sud-Est : Robed Amid, Dail Asri, Ramya Bandaranayaka, Sonam Choden, Nusaer Chowdhury, Heitor da Pereira, Akhmad Fais Fauzi, Shri Dinesh Kumar, Bhim Prasad Sapkota, Fathimath Shabana, Nongnuch Thanthithum, et Maung Maung Toe.

Région européenne : Bayonzoda Jamalidin Bayoni, Adrian Bedaj, Sinead Bracken, Ivana Brkic, Patrick Cachia, Rute Isabel Calheiros, Tamar Chachava, Vladislav Cojuhari, Peter Csizmadia, Miroslav Djeric, Charis Evripidou, Tomas Fredlund, Álvaro Gómez-Méndez, Anders Møller Gaardbo, Stratos Georgiopoulos, Yuri Gnedko, Gunnar Geir Gunnarsson, Tolga Hakan, Bakhish Hasanli, Akmal Ikromov, Kjell Jacobs, Jānis Kalniņš, Slavomir Kral, Maria Giuseppina Lecce, Peter Mak, Milen Markov, Nurian Moldaliev, Andraz Murkovic, Artemis Olavesen, Maria Pashkevich, Riikka Rajamäki, Sergey Alexandrovich Ryzhov, Manuelle Salathe, Arman Sargsyan, Karin Schranz, Yanik Scolastici, Boranova Aktoty Sermakhankyzy, Assaf Sharon, Przemyslaw Skoczynski, Renata Slaba, Thomas Spillmann, Svetlana Stojanovic, Milan Tesic, Fimka Tozija, Matthew Tranter, Raschid Urmeew, Harry Winkler, et Ingrida Zurlyte.

Région de la Méditerranée orientale : Hayat Ahmed Mohammed Abdullah, Hameed Akhtar, Mooath Mohammed Aldossari Tasneem Alfadil, Haya Alhammad, Sana Alkhwada, Mansour Hassan Ali, Ahmed Bardan, Henda Chebbi, Okasneem Elfadil, Amani Elkhatim, Ziad Khalid Gabar, Taufik Hasaba, Ibrahim Jabeal, Fuad Al Maaytah, Suliman Al Mahrizi, Loubana Maazouri, Mohieldin Hassan Haj Hamad Mohammed, Noha Moussa, Mohammed Qais Niazai, Farah Nuh, Hamid Qahil Al Otiby, Wafa Said, Ramzi Salamé, et Hormoz Zakeri.

Région du Pacifique occidental : Josephine Afuamua, Enkhbold Anjim, Jarizza Mae Biscante, Leilei Duan, Mark Ellis, Paul Graham, Joonbum Lim, Lay Tin Ong, Noor Raihan Khamal, Ean Sokoeu, Daolueang Syhaphon, Mweritonga Temareti, Huu Minh Tran, Nuhisifa Williams, Timothy Wilson, et Yukiko Yamaguchi.

Les points focaux nationaux en matière de données pour les territoires participants étaient Kishon Leslie et Imad Masri.



Résumé

Les accidents de la circulation ont été à l'origine de 1,19 million de décès en 2021 selon les estimations, soit une baisse de 5 % depuis 2010. Plus de la moitié des États Membres des Nations Unies ont réduit le nombre de décès dus aux accidents de la circulation entre 2010 et 2021. La légère baisse générale du nombre de décès s'est produite alors que le parc automobile mondial a plus que doublé, que les réseaux routiers se sont considérablement étendus et que la population mondiale a augmenté de près d'un milliard de personnes. Cela montre que les efforts déployés pour améliorer la sécurité routière portent leurs fruits, mais qu'ils sont loin d'être suffisants pour atteindre la cible de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030, qui est de réduire de moitié le nombre de décès d'ici à 2030.

Les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation restent un problème de santé et de développement majeur à l'échelle mondiale. En 2019, les accidents de la circulation ont été la principale cause de mortalité chez les enfants et les jeunes âgés de 5 à 29 ans et la douzième cause de mortalité tous âges confondus. Les deux tiers des victimes de la route sont des personnes en âge de travailler (18 à 59 ans), ce qui a d'énormes conséquences sanitaires, sociales et économiques pour l'ensemble de la société.

Les motocyclistes et autres conducteurs de véhicules à deux et trois roues motorisés représentent 30 % des décès, les occupants de véhicules à quatre roues 25 %, les piétons 21 % et les cyclistes 5 %. Les occupants de véhicules transportant plus de 10 personnes, les poids lourds et les « autres » usagers représentent 19 % des décès.

Neuf décès sur 10 surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, et les habitants des pays à revenu faible sont les plus exposés à un risque de décès proportionnellement à leur population. Au niveau mondial, 28 % des décès surviennent dans la Région OMS de l'Asie du Sud-Est, 25 % dans la Région du Pacifique occidental, 19 % dans la Région africaine, 12 % dans la Région des Amériques, 11 % dans la Région de la Méditerranée orientale et 5 % dans la Région européenne.

La Région européenne enregistre la plus forte baisse du nombre de décès depuis 2010 avec un recul de 36 %. La baisse est de 16 % dans la Région du Pacifique occidental, de 2 % dans la Région de l'Asie du Sud-Est et le nombre de décès est resté constant dans la Région des Amériques. Des diminutions du nombre de décès ont été observées dans 108 pays, dont 10 sont parvenus à une réduction de 50 % au cours de la période allant de 2010 à 2021. En revanche, le nombre de décès a augmenté dans 66 pays, dont 28 dans la Région africaine, qui a enregistré une hausse de 17 % du nombre de décès depuis 2010.

Les mesures visant à réduire le risque de décès et de traumatismes, notamment l'adoption de lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS, ont progressé modérément. Bien que les principaux facteurs de risque qui contribuent aux accidents de la circulation soient connus des décideurs politiques depuis des décennies, seulement sept pays ont adopté une législation conforme aux meilleures pratiques de l'OMS pour les cinq facteurs de risque, à savoir la vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool, le port du casque pour les motocyclistes, la ceinture de sécurité, et les dispositifs de retenue pour enfants.

Avec une population mondiale en hausse et de plus en plus urbaine, l'augmentation de la demande de mobilité devrait dans les années à venir être supérieure à la capacité des systèmes de transport, particulièrement ceux qui reposent fortement sur les véhicules particuliers. Pourtant, de nombreux pays continuent de concevoir et de construire leurs systèmes de mobilité pour les véhicules

à moteur, et non pour les personnes, et sans faire de la sécurité leur principale préoccupation. Cela ralentit les efforts visant à sauver des vies et à protéger les usagers de la route vulnérables.

Certains des progrès les plus importants ont été faits là où a été le plus largement appliquée l'approche dite du système sûr, qui place les personnes et la sécurité au cœur des systèmes de mobilité. C'est dans la Région européenne que le plus grand nombre de pays a adopté cette approche et que le nombre de décès a le plus baissé. La Région du Pacifique occidental arrive ensuite, aussi bien pour l'adoption de l'approche susmentionnée que pour la réduction du nombre de décès. Ces exemples montrent que les cibles de réduction du nombre de tués peuvent être atteintes, à condition que la volonté politique, les investissements et les capacités soient à la hauteur de l'ampleur du problème que représentent les décès et les traumatismes imputables aux accidents de la circulation.

Introduction

Le présent *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023* (cinquième édition depuis 2009) (1-4) présente des résultats très importants dans la voie vers une mobilité sûre. Il fournit le premier bilan complet des progrès réalisés au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (5) et fixe une référence pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 (6). Le rapport examine les évolutions dans la charge des décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation et les réponses que nous mettons en œuvre. Les objectifs du rapport sont les suivants :

- décrire la situation en matière de sécurité routière dans les États Membres de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et évaluer les changements intervenus depuis la publication des précédentes versions du rapport, en mettant particulièrement l'accent sur les évolutions dans la charge des décès et traumatismes et les réponses apportées depuis 2010 ;
- évaluer les lacunes dans le domaine de la sécurité routière au niveau national afin d'inciter à l'action ;
- promouvoir la recherche sur la prise de décisions en matière de mise en œuvre de la sécurité routière ;
- renforcer le réseau de personnes travaillant dans le domaine de la sécurité routière dans le monde entier.

Le présent rapport donne suite aux résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies demandant de suivre les progrès réalisés dans la réduction des décès et des traumatismes non mortels dans les pays (5, 6). Les profils de chacun des 194 pays et deux territoires qui ont fourni de leur propre initiative leurs données sont disponibles dans un rapport publié en complément de la présente publication (7).

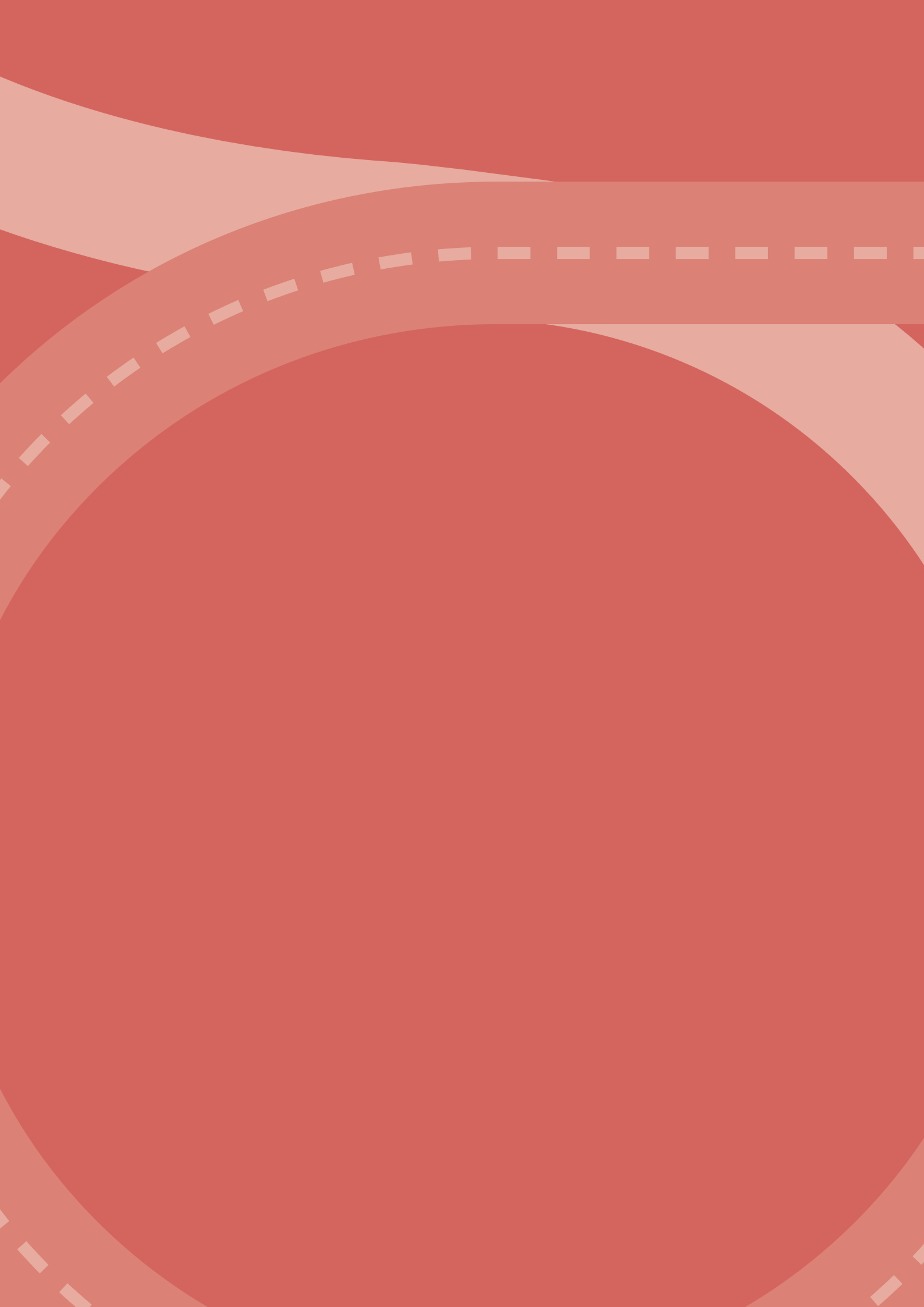
Remarques sur la méthodologie

Les conclusions du présent rapport reposent principalement sur une enquête et un examen de la législation auxquels ont participé 170 États et deux territoires Membres des Nations Unies. Pour les 24 États Membres qui n'ont pas participé à ce rapport, les données

les plus récentes des enquêtes précédentes sont utilisées dans leurs profils de pays. La méthodologie utilisée est décrite à l'annexe 1. Les progrès réalisés par rapport aux cibles volontaires de performance des Nations Unies sont présentés à l'annexe 2. Le pourcentage de la population mondiale couverte par certaines lois sur la sécurité routière (en 2022) est indiqué à l'annexe 3. La relation entre la législation nationale et l'adhésion aux conventions ou règlements de l'ONU est présentée à l'annexe 4. L'annexe 5 présente le modèle utilisé pour les profils de pays et de territoires et l'annexe 6 indique les définitions opérationnelles utilisées pour produire ces profils. Le présent rapport s'accompagne d'une version résumée (8), d'un rapport d'accompagnement sur les profils de pays et de territoires, et d'une application mobile sur les données de sécurité routière de l'Organisation mondiale de la Santé (9). Les documents, les profils de pays et de territoires et les données sont disponibles en plusieurs langues à l'adresse <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>.

Le rapport intègre les estimations de mortalité produites par l'OMS, un examen de la législation réalisé par les experts juridiques de l'OMS sur la base de l'enquête effectuée, complété par un examen de la législation originelle pour déterminer si la législation est conforme aux critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS.

Les estimations de la mortalité toutes causes de décès confondues sont mises à jour périodiquement par la Division Données, analyse et résultologie de l'OMS (10). Au fur et à mesure que les pays et territoires communiquent des données à cette division, les estimations de la mortalité toutes causes confondues sont mises à jour rétrospectivement. Ainsi, les chiffres de la mortalité totale présentés par année dans la Figure 5 ne correspondent pas nécessairement aux estimations publiées dans les rapports précédents. Les estimations révisées de la mortalité pour les années précédentes sont les suivantes : 1,21 million pour 2016, 1,25 million pour 2013, 1,26 million pour 2011 et 1,26 million pour 2007.



Section 1.

La charge de mortalité due aux accidents de la circulation au niveau mondial



Les accidents de la circulation ont été à l'origine de 1,19 million de décès en 2021 selon les estimations, ce qui correspond à un taux de 15 décès dus aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants.



En 2019, les traumatismes dus aux accidents de la circulation représentaient la première cause de décès chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans et la douzième cause de décès, tous âges confondus.



Les motocyclistes et les conducteurs de véhicules à deux et trois roues motorisés représentent 30 % des décès sur la route dans le monde, et les occupants de véhicules à quatre roues 25 % des décès.



Les piétons représentent 21 % des décès et les cyclistes 5 %.



92 % des décès se produisent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.



Le risque de décès est trois fois plus élevé dans les pays à revenu faible que dans les pays à revenu élevé, bien que ces pays comptent moins de 1 % de l'ensemble des véhicules à moteur.

Les accidents de la circulation ont été à l'origine de 1,19 million de décès en 2021 selon les estimations, ce qui correspond à un taux de 15 décès dus aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants.

Les accidents de la circulation ont été à l'origine de 1,19 million de décès en 2021 selon les estimations, ce qui correspond à un taux de 15 décès dus aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants. D'après les données de 2019 sur la répartition par âge de la mortalité toutes causes confondues, les accidents de la circulation demeurent la première cause de décès chez les jeunes âgés

de 5 à 29 ans et la douzième cause de décès tous âges confondus (11) (Tableau 1).

Principale cause de décès et responsables en grande partie des handicaps physiques, les accidents de la circulation ont également un coût économique énorme pour les sociétés, estimé entre 1 et 3 % du produit intérieur brut (PIB) et, dans certains cas, jusqu'à 6 % du PIB (12). Ils constituent donc un véritable défi en termes de santé et de développement.²

Tableau 1. Principales causes de décès, tous âges confondus et pour la catégorie des 5-29 ans, 2019

Classement	Tous âges confondus	Catégorie des 5-29 ans
1	Cardiopathie ischémique	Traumatismes dus aux accidents de la circulation
2	Accident vasculaire cérébral	Tuberculose
3	Bronchopneumopathie chronique obstructive	Maladies diarrhéiques
4	Infections des voies respiratoires inférieures	Violence interpersonnelle
5	Affections néonatales	Traumatismes auto-infligés
6	Cancer de la trachée, des bronches ou du poumon	VIH/sida
7	Maladie d'Alzheimer et autres formes de démence	Infections des voies respiratoires inférieures
8	Maladies diarrhéiques	Affections maternelles
9	Diabète sucré	Noyade
10	Maladies rénales	Cirrhose du foie
11	Cirrhose du foie	Paludisme
12	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	Méningite

Source : adapté de (11)

² Un lien peut ainsi être établi entre la sécurité routière et d'autres objectifs de développement durable tels que la réduction de la pauvreté.

Les décès dus aux accidents de la circulation touchent les personnes à un âge où elles sont le plus productives. Environ 69 % des décès concernent des personnes âgées de 18 à 59 ans et 23 % des personnes âgées de 60 ans ou plus. Les décès dus aux accidents de la circulation continuent de toucher les hommes de manière disproportionnée : la proportion est de 3 pour 1.

L'importance des décès parmi les personnes en âge de travailler et l'impact disproportionné sur les hommes se reflètent également dans les données sur les décès de conducteurs en lien avec le travail disponibles dans 31 pays. Dans ces pays, environ 18 % des décès de conducteurs sont liés à des trajets entre le domicile et le lieu de travail (les travailleurs pendulaires, par exemple), 5 % à une conduite liée au travail (livraisons et rendez-vous, par exemple), et 12 % supplémentaires concernent des chauffeurs professionnels (hommes en majorité) « au travail » (conducteurs de bus, par exemple).

Décès par type d'usagers de la route

Au niveau mondial, les usagers de véhicules à deux et trois roues motorisés représentent 30 % des décès, les usagers de véhicules à quatre roues 25 %, les piétons 21 % et les cyclistes 5 %. Les occupants de véhicules transportant plus de 10 personnes, les conducteurs de poids lourds, les « autres » usagers et les types d'usagers « inconnus »

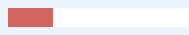
représentent les 19 % de décès restants. Compte tenu de la progression des modes de micromobilité individuelle motorisée, tels que les trottinettes et vélos électriques, des questions sur ces modes de transport ont été ajoutées à l'enquête pour ce rapport. Elles révèlent que, bien qu'il n'y ait pas de données mondiales disponibles, dans les 27 pays qui collectent ces informations, 1 % des décès concernent les usagers de ces modes de déplacement (relevant de la catégorie « autres » usagers de la route).

La répartition des décès parmi les usagers de la route change toutefois de manière significative lorsque les données sont ventilées par Région. Comme le montre la Figure 1, à l'exception de la Région européenne et de la Région de la Méditerranée orientale (où les occupants de véhicules à quatre roues représentent la plus grande part des décès, avec 50 % pour la première et 41 % pour l'autre), dans la plupart des Régions, ce sont les piétons et les usagers de véhicules à deux et trois roues motorisés qui constituent la majorité des décès. Dans la Région du Pacifique occidental, les piétons représentent la plus grande part des décès, tandis que dans la Région de l'Asie du Sud-Est, les deux-roues représentent 12 % de l'ensemble des décès. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les piétons et les deux-roues sont généralement les usagers de la route les plus vulnérables et, dans la plupart des pays, les plus défavorisés financièrement (13).

Figure 1. Décès dus aux accidents de la circulation notifiés par les pays (pourcentage), par type d'usagers de la route et par Région de l'OMS, 2021

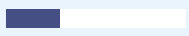
Globale

25 %



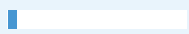
Véhicules à quatre roues

30 %



Deux et trois roues motorisés

5 %



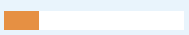
Deux-roues

21 %

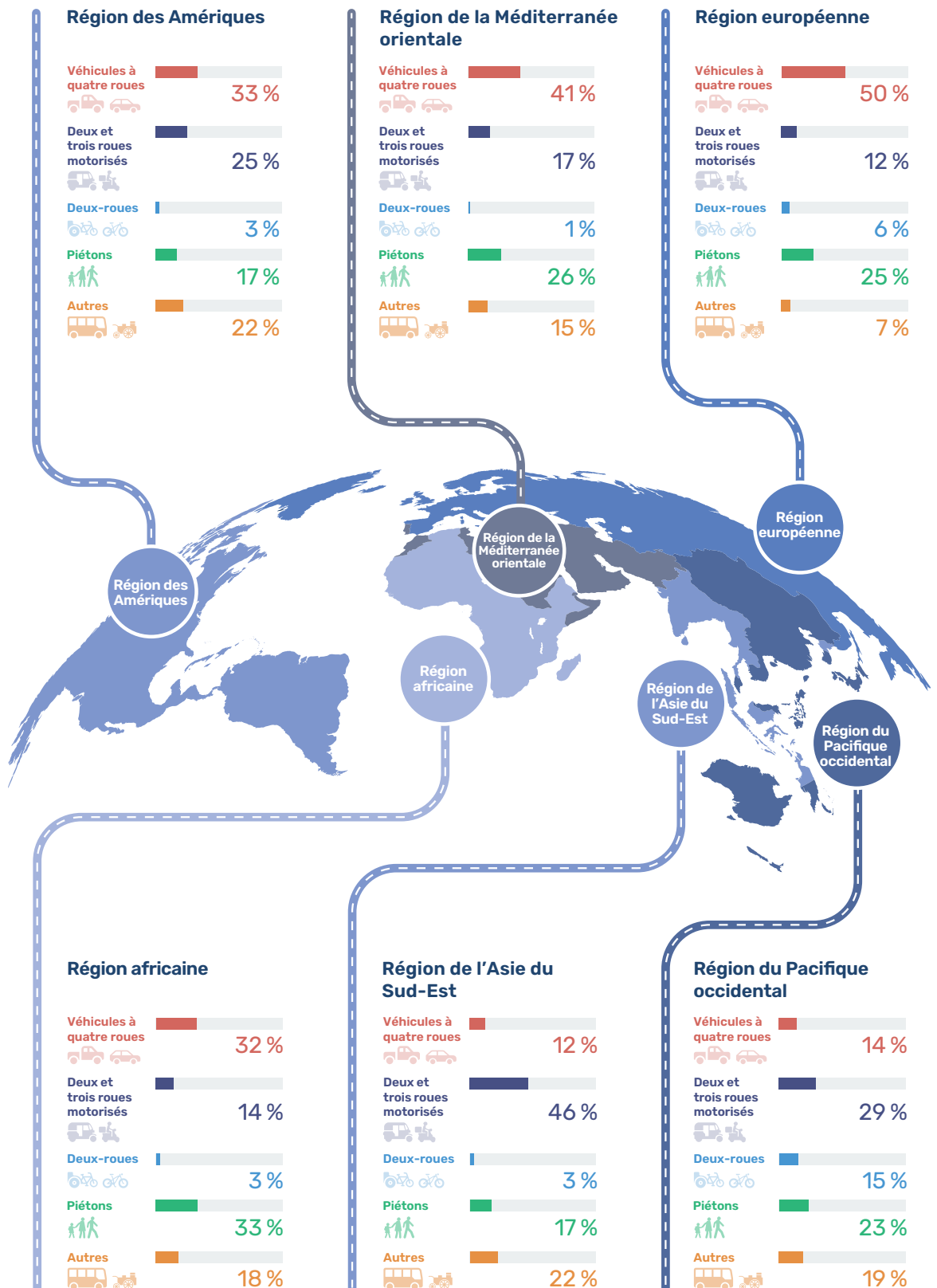


Piétons

19 %



Autres



Nombre et taux de décès, par Région et par catégorie de revenu

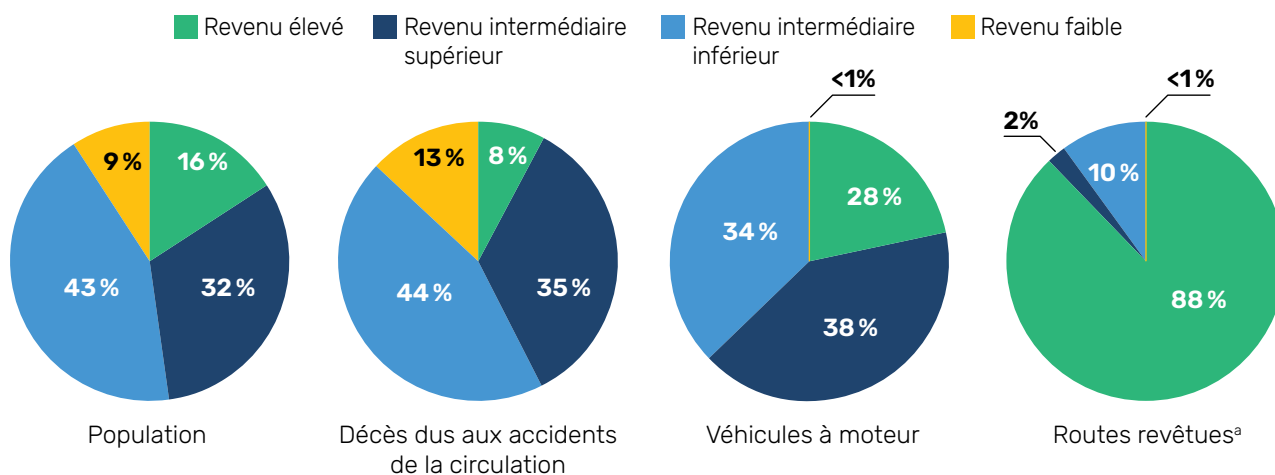
La grande majorité des décès dus aux accidents de la circulation (92 %) se produisent dans les pays à revenu intermédiaire (tranche inférieure et tranche supérieure) et dans les pays à revenu faible. Soixante-dix-neuf pour cent des décès se produisent dans les pays à revenu intermédiaire seuls, avec 44 % des décès pour la tranche inférieure et 35 % pour la tranche supérieure. Les pays à revenu faible représentent 13 % des décès et les pays à revenu élevé les 8 % restants.

Par rapport à la taille des parcs automobiles et des réseaux routiers des pays, le nombre de décès est nettement plus important dans les pays à revenu faible ou intermédiaire que dans les pays à revenu élevé. Les pays à

revenu élevé comptent 16 % de la population mondiale, 28 % du parc automobile mondial, 88 % de toutes les routes interurbaines revêtues, mais seulement 8 % des décès imputables aux accidents de la circulation. En revanche, les pays à revenu faible qui comptent 9 % de la population mondiale et moins de 1 % du parc automobile mondial et des routes interurbaines revêtues enregistrent 13 % des décès (Figure 2).

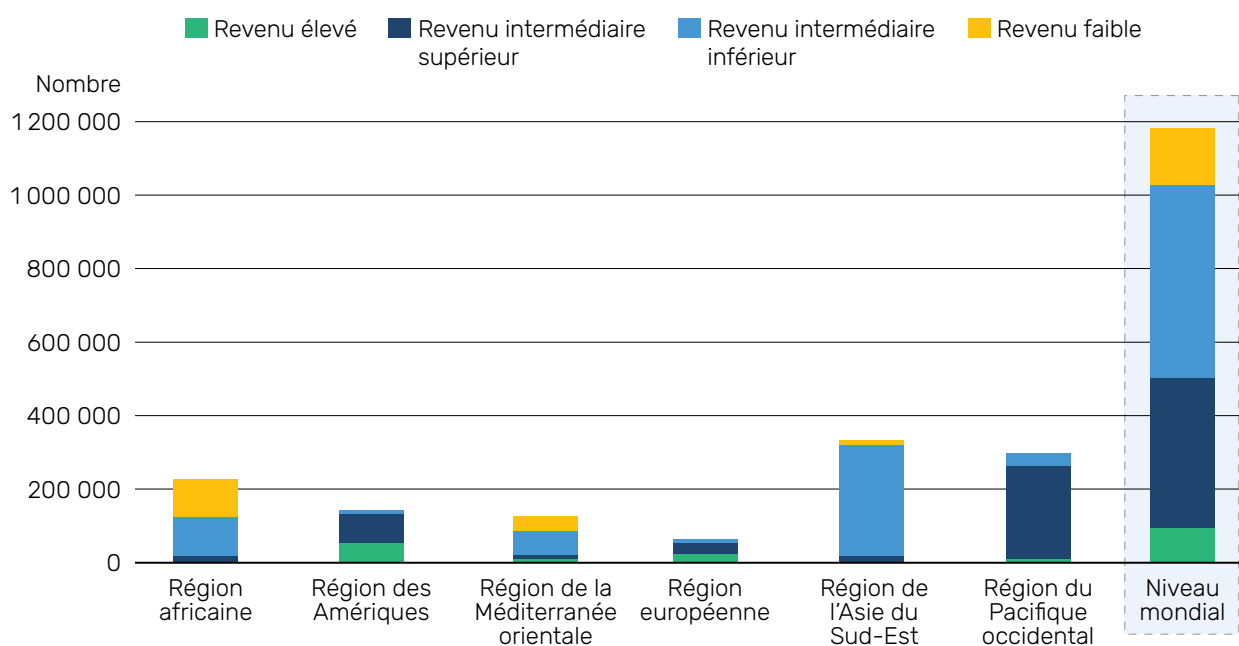
En chiffres absolus, c'est la Région de l'Asie du Sud-Est qui enregistre le plus grand nombre de décès (330 222 décès, 28 % de l'ensemble des décès), viennent ensuite la Région du Pacifique occidental (297 733 décès, 25 %), la Région africaine (225 482 décès, 19 %), la Région des Amériques (144 090 décès, 12 %), la Région de la Méditerranée orientale (125 781 décès), et enfin la Région européenne (62 670 décès, 5 %) (Figure 3).

Figure 2. Population mondiale, décès dus aux accidents de la circulation, véhicules à moteur immatriculés et routes interurbaines revêtues (pourcentage), par catégorie de revenu, 2021



^a Voies rapides exclues

Figure 3. Nombre de décès dus aux accidents de la circulation par Région de l'OMS et par catégorie de revenu, 2021



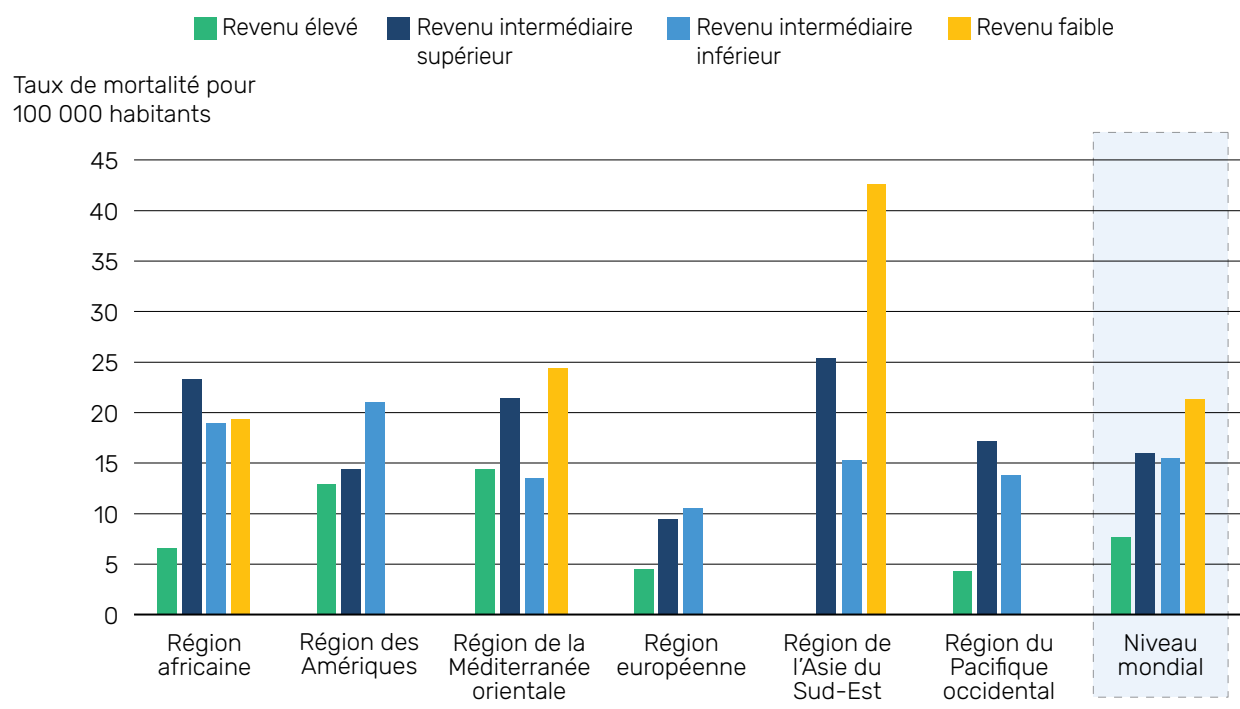
Les taux de mortalité sont les plus élevés dans les pays à revenu faible, avec 21 décès pour 100 000 habitants, et les plus bas dans les pays à revenu élevé, avec 8 décès pour 100 000 habitants (Figure 4). Les pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure affichent tous deux des taux de mortalité de 16 pour 100 000 habitants.

La Région africaine a le taux de mortalité le plus élevé, avec 19 décès pour 100 000 habitants, et la Région européenne le plus bas, avec sept décès pour 100 000 habitants. Pour les autres Régions de l'OMS, les taux de mortalité pour 100 000 habitants sont de 16 dans la Région de la Méditerranée orientale

et dans la Région de l'Asie du Sud-Est, de 15 dans la Région du Pacifique occidental et de 14 dans la Région des Amériques.

Au niveau des Régions, on observe la même corrélation entre catégorie de revenu des pays et taux de mortalité, avec les taux de mortalité les plus élevés dans les pays à revenu faible et les plus faibles dans les pays à revenu élevé et cela dans toutes les Régions. Dans certaines Régions, comme la Région des Amériques, les différences entre les taux ne sont pas aussi significatives, mais dans d'autres, comme la Région de la Méditerranée orientale, les taux de mortalité dans les pays à revenu faible de la Région sont presque deux fois plus élevés que dans les pays à revenu élevé (Figure 4).

Figure 4. Taux de mortalité lié aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants par Région de l'OMS et par catégorie de revenu, 2021





La voix des jeunes

**Raquel Barrios, directrice exécutive de
YOURS (Youth for Road Safety)**

Les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité chez les jeunes depuis plus d'une décennie. Bien que cette catégorie de la population n'ait jamais été aussi nombreuse, la voix des jeunes est rarement entendue lorsqu'il s'agit d'élaborer des politiques en matière de sécurité routière. Il n'est donc pas surprenant que de nombreux jeunes éprouvent une certaine défiance envers les décideurs politiques.

Une participation significative des jeunes ne peut être possible que par le biais d'un changement d'état d'esprit. Une fois abandonnée l'idée que les jeunes ne peuvent être que des bénéficiaires, nous devons changer radicalement notre façon de travailler pour nous assurer que les expériences, les idées, l'expertise et les perspectives des jeunes sont pleinement et systématiquement intégrées dans tous les processus programmatiques, politiques et décisionnels.

Voici comment les jeunes peuvent jouer un rôle dans l'amélioration de la sécurité routière :

En tant qu'usagers de la route, les jeunes peuvent veiller à ce que leurs comportements ne soient pas préjudiciables à la sécurité. Ils peuvent également faire part de leurs besoins et contribuer à l'élaboration de politiques efficaces en matière d'urbanisme et en faveur de villes durables.

Débordants d'idées neuves, ils apportent la créativité et l'innovation nécessaires pour s'attaquer aux problèmes les plus urgents.

Nés à l'aube du XXI^e siècle, ces enfants du numérique et de la technologie peuvent, à ce titre, contribuer à une plus grande efficacité des initiatives entreprises.

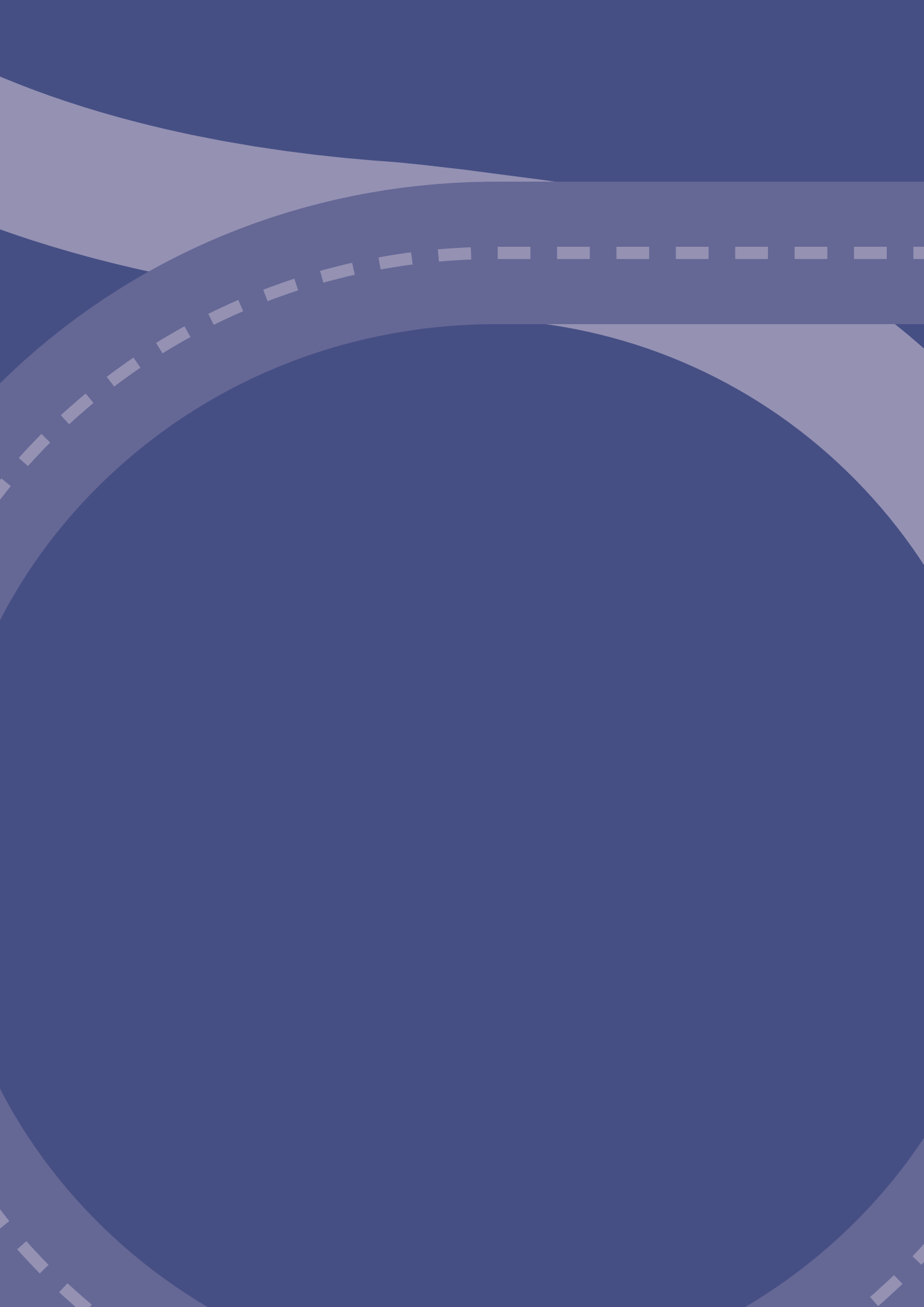
En tant qu'acteurs du changement, les jeunes apportent énergie et flexibilité et consacrent leur temps, leurs compétences et leurs ressources à des initiatives de développement communautaires, qui pourraient renforcer la sécurité routière.

En tant que militants infatigables, les jeunes peuvent faire pression pour que la sécurité routière trouve une place dans de nombreux ordres du jour et plaider en faveur du rôle crucial de la sécurité routière dans la réalisation de l'ensemble des objectifs de développement durable.

La sécurité routière est essentielle à la construction d'un environnement sain, inclusif, durable et sûr pour tous. Nous devons donc promouvoir la sécurité routière dans tous les domaines du développement afin que davantage de mesures, d'investissements et de ressources soient consacrés à la réduction du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation.

Les jeunes doivent toujours être impliqués. Leur participation à toutes les phases du cycle des politiques relatives à la sécurité routière, de la conception à la mise en œuvre, en passant par le suivi et l'évaluation, est essentielle.

Les gouvernements doivent prendre conscience de l'importance de la collaboration intergénérationnelle et du dynamisme qu'elle engendre, des éléments qui ne peuvent être que bénéfiques pour réduire le nombre de décès sur les routes.



Section 2.

Évolution de la charge de mortalité due aux accidents de la circulation



Au niveau mondial, le nombre de décès dus aux accidents de la circulation a diminué de 5 % depuis 2010.



Le taux de mortalité pour 100 000 habitants au niveau mondial a baissé de 16 % depuis 2010, alors que la population mondiale a augmenté de 13 %.



La part mondiale des décès parmi les usagers de véhicules à deux et trois roues motorisés a augmenté de 30 %. Le nombre de décès parmi les occupants de véhicules à quatre roues a diminué de 19 %. Le nombre de décès parmi les piétons et les deux-roues reste constant.



Depuis 2010, la part mondiale des décès a diminué de 1 % parmi les usagers de véhicules à quatre roues et de 2 % parmi les usagers de véhicules à deux ou trois roues, mais a augmenté de 5 à 6 % parmi les cyclistes.



Dans 108 pays, des réductions du nombre de décès ont été observées entre 2010 et 2021, y compris, pour la première fois, dans des pays à revenu faible.



Dix pays dans quatre Régions de l'OMS ont atteint la cible de réduction de 50 % des décès dus aux accidents de la circulation entre 2010 et 2021.

Par rapport à l'estimation de 1,25 million de décès dus aux accidents de la circulation en 2010, le chiffre de 1,19 million pour 2021 représente une réduction de 5 %.

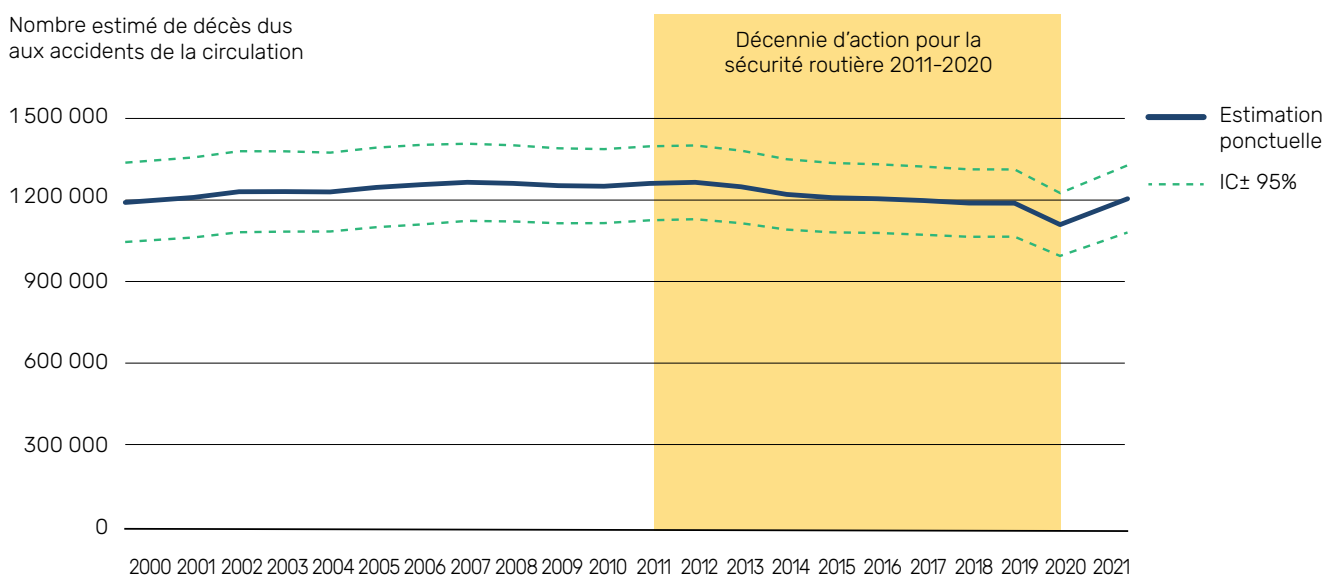
Depuis le début de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, la population mondiale (14), le nombre de véhicules à moteur (15) et la taille des réseaux routiers mondiaux (16) ont augmenté de manière significative (16). L'évolution rapide des technologies, l'augmentation de la densité de population et la croissance des zones urbaines, ainsi que l'émergence et la présence grandissante de la micromobilité et de l'utilisation plus importante des services de mobilité, sont quelques-uns des facteurs qui ont eu une incidence sur le nombre de décès dus aux accidents de la circulation au cours de la dernière décennie.

Par rapport à l'estimation de 1,25 million de décès dus aux accidents de la circulation en 2010, le chiffre de 1,19 million pour 2021 représente une réduction de 5 %. Après le

début de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, Le nombre de décès dus aux accidents de la circulation a atteint un pic en 2012 (1,26 million). Ce pic a été suivi d'une baisse graduelle qui a commencé en 2013 et s'est poursuivie jusqu'en 2021. Cette tendance à la baisse contraste avec la tendance à la hausse observée au cours de la période de 10 ans précédant la Décennie d'action (Figure 5). Les estimations actuelles sont maintenant proches de celles de 2000, au début de la tendance à la hausse.

La seule exception notable à ces évolutions peu marquées peut être observée en 2020, lorsque les politiques de confinement liées à la COVID-19 ont restreint la mobilité et que les décès ont diminué de manière significative, mais temporairement seulement.

Figure 5. Nombre de décès dus aux accidents de la circulation selon les estimations de l'OMS, par année (2000-2021)



Comme nous l'avons déjà mentionné, la période 2010-2021 a été marquée par une réduction de 5 % du nombre absolu de décès dus aux accidents de la route, mais aussi par une augmentation de la population mondiale de près d'un milliard de personnes (14), soit une augmentation d'environ 13 %. Si l'on tient compte de cette croissance démographique, le taux de mortalité lié aux accidents de la circulation a également diminué, passant de près de 18 pour 100 000 personnes en 2010 à l'estimation actuelle de 15 pour 100 000 personnes en 2021, soit une baisse de 16 % depuis 2010 (Figure 6).

De la même manière, la période 2011-2020 a été marquée par une explosion du parc automobile mondial, avec des pays enregistrant une augmentation de 160 % depuis 2010. Les véhicules légers à quatre roues représentent 85 % des véhicules à moteur dans le monde, suivis

par les véhicules à deux et trois roues motorisés qui comptent pour 12 %.

Le nombre de véhicules à deux et trois roues motorisés a presque triplé, avec une augmentation de 175 % depuis 2011. L'augmentation est la plus forte dans la Région de l'Asie du Sud-Est (273 %), puis suivent la Région des Amériques (217 %), la Région du Pacifique occidental (155 %) et la Région européenne (142 %). Cette progression correspond aux données de la Fédération Routière Internationale qui indiquent une augmentation de la densité du réseau routier dans le monde, mais surtout dans la Région africaine et celle du Pacifique occidental (17).

Dans ce contexte, on observe une baisse importante du taux annuel de mortalité pour 100 000 véhicules, qui est passé de 79 décès pour 100 000 véhicules en 2010 à 47 en 2021, soit une baisse de 41 % (Figure 7).

Figure 6. Taux de mortalité lié aux accidents de la circulation au niveau mondial pour 100 000 habitants selon les estimations de l'OMS, 2010-2021

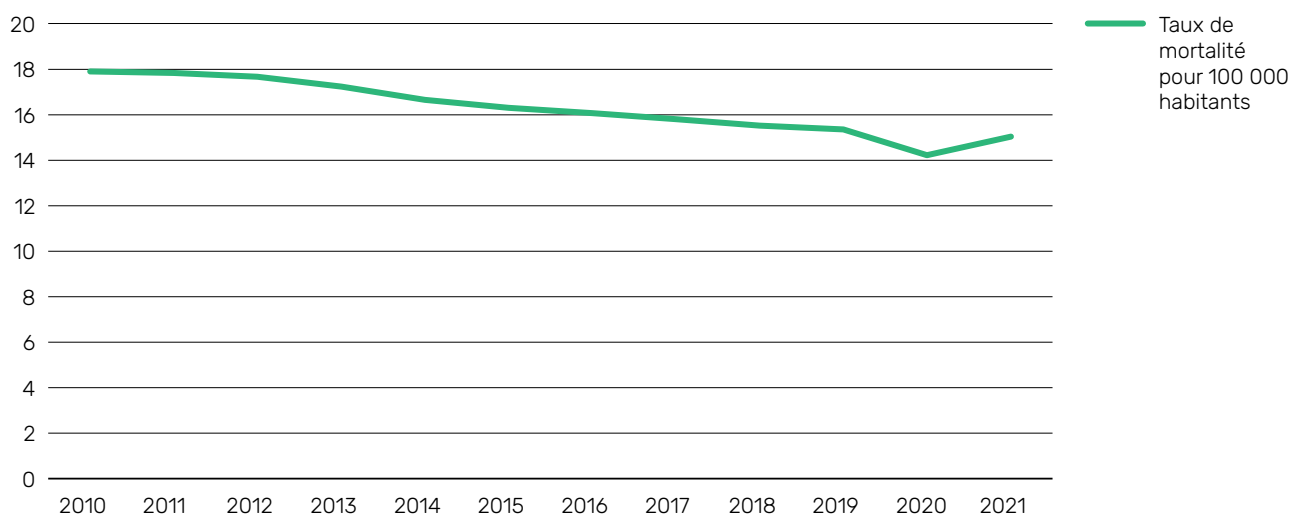
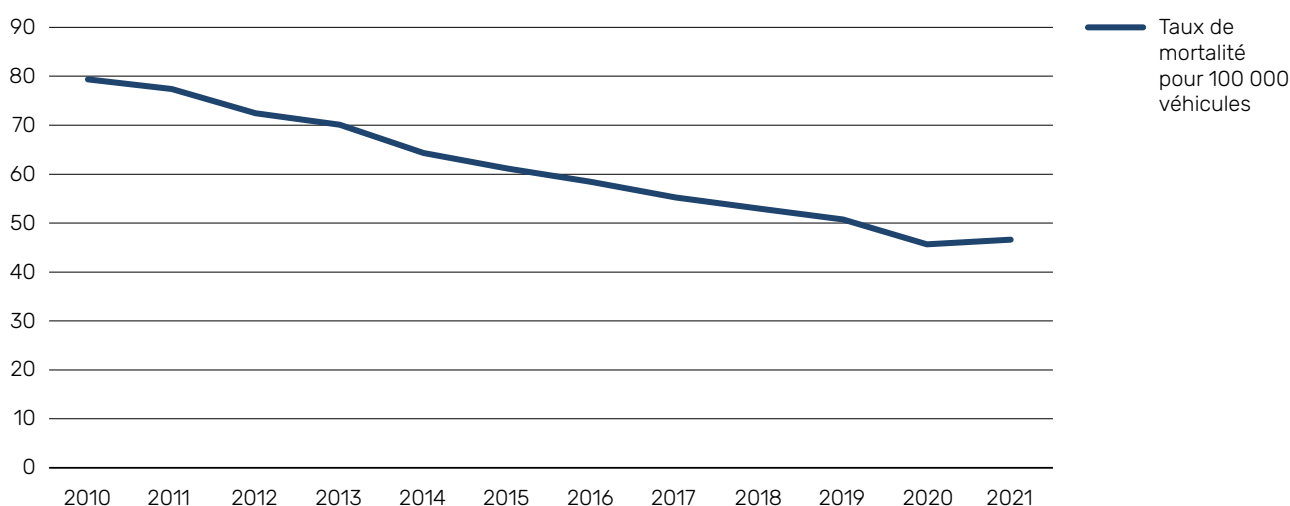


Figure 7. Taux de mortalité lié aux accidents de la circulation au niveau mondial pour 100 000 véhicules selon les estimations de l'OMS, 2010-2021



L'impact de l'augmentation des taux de motorisation se reflète dans les changements dans les parts relatives des décès parmi les types d'utilisateurs. Les comparaisons avec le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013* révèlent de grands changements dans les décès par type d'usagers, avec une augmentation de 30 % chez les utilisateurs de véhicules à deux et trois roues motorisés et une diminution de 19 % chez les occupants de véhicules à quatre roues. Le nombre de décès parmi les occupants de voitures a diminué dans quatre des six Régions de l'OMS, alors qu'il a augmenté de 11 % dans la Région de la Méditerranée orientale et est resté constant dans la Région européenne.

Par rapport au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*, l'augmentation du nombre de décès parmi les usagers de véhicules à deux et trois roues motorisés a été la plus forte dans la Région africaine, avec une augmentation de 100 %. L'augmentation a été de 67 % dans la Région des Amériques, de 39 % dans la Région de l'Asie du Sud-Est et de 21 % dans la Région de la Méditerranée orientale.

Par rapport au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*, le nombre de décès parmi les deux-roues est resté stable au niveau mondial et dans la Région des Amériques. Il a toutefois diminué dans trois Régions : la Région de la Méditerranée orientale de 67 %, la Région africaine de 40 %, et la Région de l'Asie du Sud-Est de 25 %. Le nombre de décès parmi les deux-roues a augmenté de manière significative dans deux Régions : la Région européenne de 50 % et la Région du Pacifique occidental de 88 %. Le nombre de décès de piétons a diminué dans toutes les Régions, sauf dans la Région de l'Asie du Sud-Est où il a augmenté de 42 %.

La forte augmentation du nombre de décès parmi les deux-roues dans la Région européenne est due en partie à l'électrification des bicyclettes, qui a entraîné une

augmentation du nombre d'usagers dans des villes qui manquent souvent d'infrastructures cyclables adéquates. Dans certains pays, on a constaté une augmentation de l'utilisation des vélos électriques chez les personnes âgées, qui sont particulièrement exposées à des traumatismes graves et à un risque de décès en cas d'accident. Ces exemples illustrent l'importance du suivi et aussi de la recherche sur la manière dont les nouvelles innovations technologiques sont adoptées dans le système de transport et sur leur impact qu'elles ont en termes de sécurité.

Progrès vers la cible de réduction de 50 % du nombre de décès

Même si la cible consistant à réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la circulation par rapport au niveau de référence fixé par la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 n'a pas été atteinte au niveau mondial, à la fin de l'année 2021,³ les 10 pays suivants, appartenant à quatre Régions de l'OMS différentes, sont parvenus à atteindre cet objectif : Bélarus, Brunéi Darussalam, Danemark, Émirats arabes unis, Japon, Lituanie, Norvège, Russie (Fédération de), Trinité-et-Tobago et Venezuela (République bolivarienne du) (5). (Pour en savoir plus sur l'impact de la pandémie de COVID-19 sur la mortalité en Europe, voir l'Encadré 1).

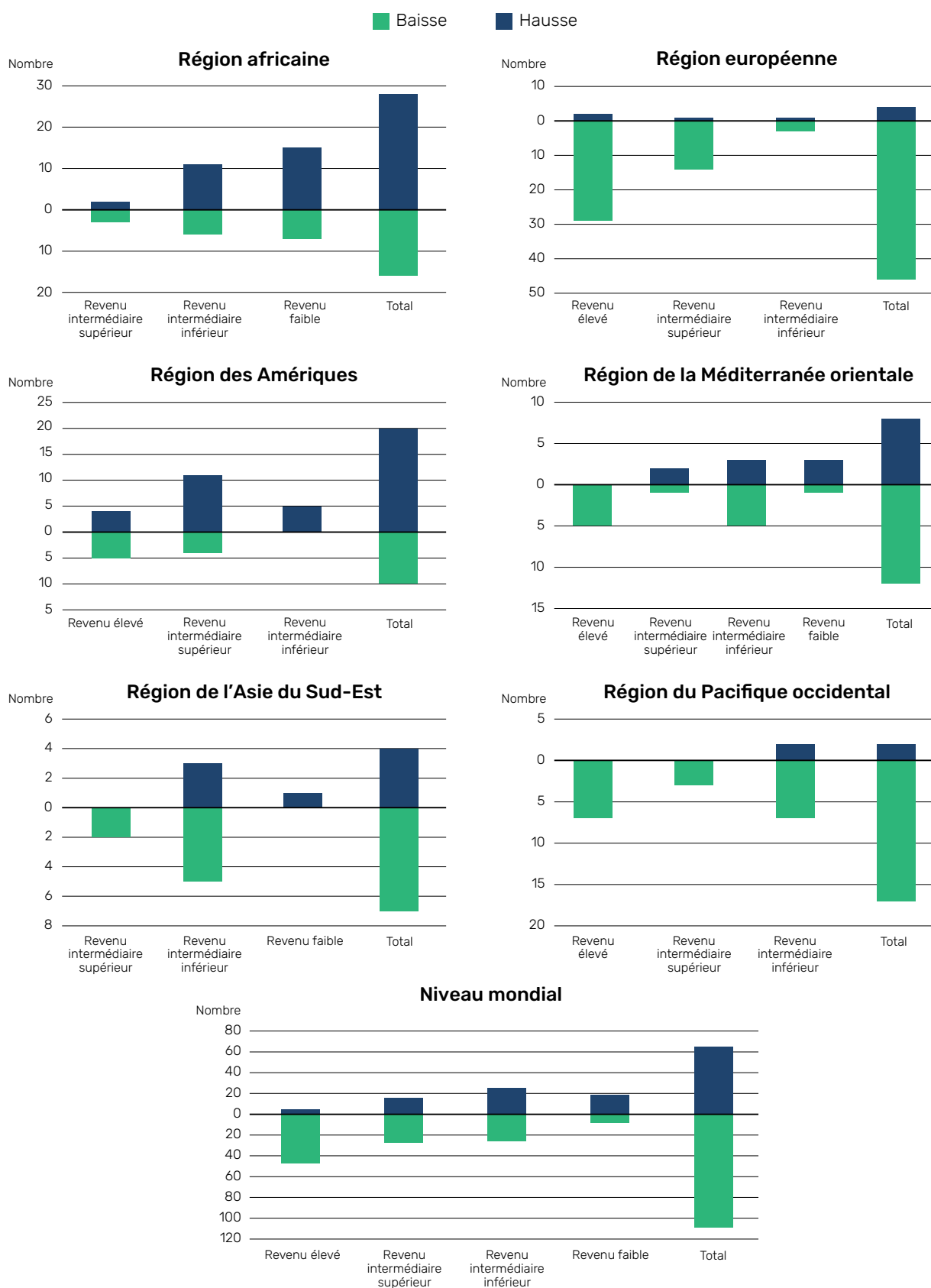
Outre les dix pays où la cible de réduction de 50 % du nombre de décès a été atteinte, il est à noter que des réductions de 40 à 49 % ont été observées dans 15 pays, de 30 à 39 % dans 20 pays, de 20 à 29 % dans 33 pays et de 10 à 19 % dans 19 pays. Onze autres pays ont enregistré des réductions allant de 2 à 9 %.

Globalement, au cours de cette période, des réductions supérieures à 2 % ont été observées dans 108 pays, dont près de la moitié étaient des pays à revenu élevé.

Des réductions ont été observées dans huit pays à revenu faible (Figure 8).

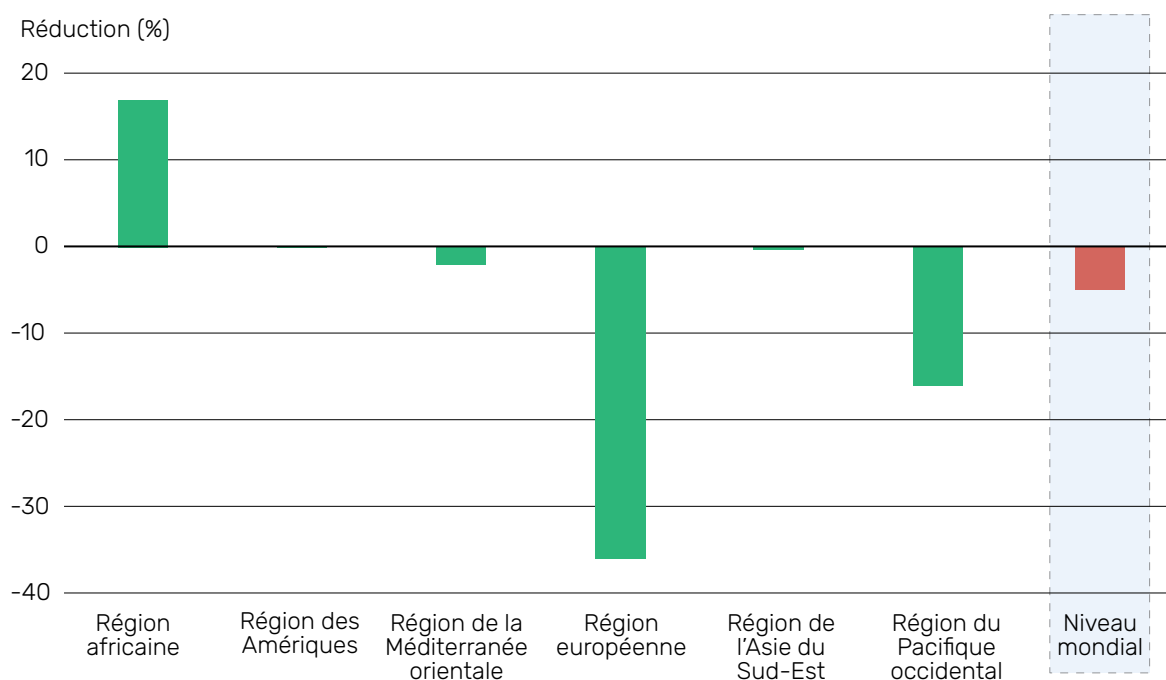
³ En raison des restrictions à la mobilité liées à la pandémie de COVID-19, il y a eu une réduction temporaire du nombre de décès en 2020 ; pour cette raison, 2021 est l'année utilisée pour évaluer les progrès réalisés dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Figure 8. Nombre de pays qui ont connu une évolution du nombre total de décès dus aux accidents de la circulation, par Région de l'OMS et par catégorie de revenu, 2010–2021⁴



⁴ Les petits pays dont la population est inférieure à 200 000 habitants sont exclus car ils enregistrent un à deux décès par an, ce qui rend impossible l'évaluation de réductions significatives dans le temps.

Figure 9. Réduction en pourcentage du nombre estimé de décès dus aux accidents de la circulation par Région de l'OMS, 2010–2021



Ces réductions ont été observées dans quatre Régions et s'établissent comme suit : 36 % dans la Région européenne, 0,1 % dans la Région des Amériques, 2 % dans la Région de l'Asie du Sud-Est (même si cette Région a les taux et les nombres de décès les plus élevés), et 16 % dans la Région du Pacifique occidental. En revanche, le nombre de décès a augmenté dans 66 pays, dont 28 dans la Région africaine (où le nombre de décès a augmenté de 17 %), 20 dans la Région des Amériques, huit dans la Région de la Méditerranée orientale (où le nombre de décès a augmenté de moins de 1 %), quatre dans la Région européenne, quatre dans la Région de l'Asie du Sud-Est, et deux dans la Région du Pacifique occidental (Figure 9).

Certains des progrès les plus importants ont été faits là où a été le plus largement

appliquée l'approche dite du système sûr, qui place les personnes et la sécurité au cœur des systèmes de mobilité. Les résultats du présent rapport montrent que c'est dans la Région européenne que le plus grand nombre de pays a adopté cette approche et que le nombre de décès a le plus baissé. La Région du Pacifique occidental arrive ensuite, aussi bien pour l'adoption de l'approche susmentionnée que pour la réduction du nombre de décès. Ces exemples montrent que les cibles de réduction du nombre de décès peuvent être atteintes, à condition que la volonté politique, les investissements et les capacités soient à la hauteur de l'ampleur du problème que représentent les décès et les traumatismes imputables aux accidents de la circulation.

Encadré 1. COVID-19, mobilité et prise de décisions politiques

Les décès dus aux accidents de la circulation ont diminué de 13 % dans la Région européenne en 2020 du fait des restrictions imposées par les gouvernements en raison de la pandémie de COVID-19.



Les recherches montrent que la riposte à la pandémie de COVID-19 a eu un impact significatif sur la mobilité (18). Les restrictions en matière de déplacement liées à la pandémie ont réduit l'exposition aux risques d'accidents de la circulation, ce qui s'est traduit par une diminution des taux de traumatismes. La mobilité s'est également adaptée aux restrictions (et à la crainte d'une exposition à l'infection) avec plus de souplesse que prévu. La mobilité active a remplacé le transport motorisé, le vélo, en particulier, se substituant aux transports publics et à la voiture. De nombreuses collectivités locales ont rapidement pris en compte ce changement, en réaffectant l'espace routier pour permettre aux cyclistes de circuler en toute sécurité. De nombreuses pistes cyclables protégées temporaires ont été conservées et les investissements dans les infrastructures destinées à la mobilité active ont radicalement modifié les schémas de mobilité dans de nombreuses villes en les orientant vers une mobilité plus durable.

La rigueur des restrictions imposées par la COVID-19 a été évaluée par l'outil de suivi des ripostes gouvernementales à la COVID-19 de l'Université d'Oxford (Royaume-Uni). L'indice de rigueur des restrictions était le plus élevé pour la plupart des pays au début de la pandémie et a fluctué par la suite en fonction du nombre de cas de COVID-19 et de victimes. Tous les pays ont enregistré une baisse des volumes de trafic à partir de mars 2020. En Europe, en avril, le trafic a chuté de plus d'un tiers dans les pays qui communiquent des données mensuelles sur le trafic routier en véhicules-kilomètres.

Dans l'ensemble pour l'année, les 17 pays⁵ disposant de données cohérentes ont enregistré une baisse de 13 % du volume du trafic par rapport à la moyenne pour 2017-2019. Ces pays ont enregistré une

réduction globale de la mortalité sur les routes de 16 % par rapport à la période de référence 2017-2019.

Vingt-cinq membres de la Région européenne de l'OMS communiquent également des données validées au Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD) du Forum international des transports. Pour ces pays,⁶ le nombre de décès sur les routes a diminué en moyenne de 18 % en 2020 par rapport à la valeur de référence 2017-2019. Les résultats varient considérablement d'un pays à l'autre, mais la majorité des pays ont enregistré une réduction du nombre de décès d'environ 20 %.

Les jeunes et les personnes âgées de plus de 75 ans sont les deux tranches d'âge qui enregistrent les plus fortes diminutions de décès sur les routes, avec une baisse en moyenne de 25 % pour la première et de 19 % pour la seconde (pour les 25 pays sans les Pays-Bas (Royaume des)). Cela est lié à la fermeture des établissements scolaires pour les jeunes et à la mobilité particulièrement restreinte des personnes âgées, qui étaient parmi les plus vulnérables à la COVID-19.

Le nombre de décès a reculé pour tous les modes de transport : de 24 % pour les piétons, de 16 % pour les deux-roues motorisés et de 20 % pour les voitures. Le passage au vélo pendant les périodes de confinement s'est traduit par une réduction du nombre de décès chez les cyclistes moins importante que chez les autres usagers de la route, avec une diminution de seulement 2 % pour les 25 pays en 2020 par rapport aux années de référence. L'évolution du nombre de décès doit également être analysée en fonction de l'exposition aux risques d'accident, par exemple en fonction du nombre de kilomètres parcourus en voiture ou à pied. Les données disponibles ne sont pas suffisamment ventilées par mode de transport pour permettre de dresser des conclusions.

⁵ Allemagne, Autriche, Danemark, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Islande, Israël, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie.

⁶ Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Israël, Italie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie.



Section 3.

Mesures visant à réduire le risque de décès et de traumatismes



Alors que la plus grande partie de la population se considère comme des piétons et des usagers des transports publics, seulement 47 pays ont mis en place des politiques visant à promouvoir la marche, les déplacements en vélo et les transports publics.



Près de 80 % des routes évaluées ne remplissent pas les critères de sécurité requis pour être classées 3 étoiles pour les piétons et les cyclistes, et seulement 0,2 % d'entre elles sont équipées de pistes cyclables.



Seulement 35 pays disposent d'une législation imposant les cinq domaines essentiels relatifs aux équipements de sécurité des véhicules à quatre roues, et 77 pays ne disposent d'aucune législation sur les normes de sécurité des véhicules.



En 2022, 140 pays disposaient d'une législation conforme aux meilleures pratiques de l'OMS pour au moins l'un des cinq principaux facteurs de risque,⁷ mais seulement sept pays d'une législation conforme aux critères des meilleures pratiques de l'OMS pour l'ensemble des cinq facteurs de risque.



WHO

Depuis le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, 29 pays ont modifié leur législation afin de la mettre en conformité avec les meilleures pratiques de l'OMS relatives à un ou plusieurs principaux facteurs de risque. Ainsi neuf pays ont modifié leur législation pour la vitesse, quatre pour la conduite sous l'emprise de l'alcool, cinq pour le port du casque pour les motocyclistes, 11 pour la ceinture de sécurité, et cinq pour les dispositifs de retenue pour enfants.



131 pays disposent d'une législation nationale rendant obligatoire une assurance responsabilité civile pour les véhicules.



Seulement 24 pays imposent une assistance psychologique aux victimes d'accidents de la circulation et à leurs familles.

⁷ Vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool, port du casque pour les motocyclistes, ceinture de sécurité, et dispositifs de retenue pour enfants.

Transport multimodal

Environ 60 % de la population mondiale devrait vivre en milieu urbain d'ici à 2030 (19), ce qui signifie que la demande accrue de mobilité dépassera la capacité de la plupart des systèmes actuels dans ces zones. Les besoins de mobilité et les systèmes permettant d'y répondre doivent continuer à évoluer en tenant compte des opportunités créées par les innovations technologiques et des défis tels que l'impact des transports sur le climat ainsi que sur les décès et les traumatismes liés aux accidents de la circulation (voir Encadré 2).

Les informations sur l'utilisation des modes de transport fournies par une récente enquête réalisée dans 48 pays auprès de publics représentatifs de la population (20) montrent que la plupart des habitants de ces pays se considèrent d'abord, à un moment ou à un autre, comme des piétons (avec des pourcentages proches de 95 % dans toutes les Régions, à l'exception de la Région des Amériques où le pourcentage est de 85 %, puis comme des usagers des transports publics (entre 68 % et 96 %, selon les Régions). Ils s'estiment être ensuite des passagers de voiture (environ 93 % dans toutes les Régions) puis enfin des conducteurs de voiture dans une proportion comprise entre 67 % et 81 %, selon les Régions. Si ces résultats montrent l'importance des modes de transport actifs avec les effets positifs qu'ils peuvent avoir sur la santé physique et mentale (21), l'augmentation de la proportion de décès chez les piétons et les cyclistes observée au cours de la dernière décennie est préoccupante.

Malgré les avantages potentiels du transport multimodal et la nécessité de veiller à ce

que les usagers de la route vulnérables soient protégés au même titre que les autres usagers de la route (y compris ceux à bord de véhicules de transport de personnes), peu de pays à ce jour ont systématiquement évalué la planification du transport multimodal dans le cadre de leurs stratégies de sécurité routière. Pour évaluer la collecte de données sur le transport multimodal, il a été demandé aux pays s'ils suivaient la fréquence et la répartition des déplacements par mode de transport. Environ un quart des pays déclarent recueillir des données sur les modes de transport. Quarante-deux pays disposent de données sur l'utilisation des véhicules particuliers (4 roues), 30 sur la marche ou les déplacements en vélo, et 10 sur les véhicules motorisés à deux et trois roues et d'autres dispositifs de mobilité personnelle. Des données sur les transports publics sont disponibles dans 54 pays.

Législation, politiques, plans et stratégies liés à l'utilisation du transport multimodal

Si aucun pays ne fait état d'une législation relative à l'utilisation du transport multimodal, 87 signalent des stratégies nationales visant à promouvoir l'accès aux transports publics et leur utilisation. Quarante-sept pays font état de politiques et de stratégies nationales visant à promouvoir la marche et les déplacements en vélo. Selon le *Rapport mondial de situation sur l'activité physique 2022* de l'OMS (21), environ trois quarts des pays effectuent une surveillance nationale de l'activité physique, notamment la marche et le vélo chez les adultes, les adolescents et les enfants.

Encadré 2. La mobilité sûre en tant que droit, Mexique

En 2020, le Mexique a établi un droit constitutionnel fondamental : le droit de chacun à une mobilité sûre, accessible, efficace, durable, inclusive et équitable. Cela a été un tournant pour le pays en termes d'approche en matière de sécurité routière et de mobilité durable.

La loi générale sur la mobilité et la sécurité routière, qui définit ce nouveau droit constitutionnel, reconnaît la nécessité de protéger les usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, et précise les secteurs impliqués dans la promotion de la sécurité routière et de la mobilité durable. Dans le cadre de l'approche globale et collaborative adoptée, le Système National de Mobilité et de Sécurité Routière a été créé en octobre 2022 pour coordonner les activités en la matière au sein du Gouvernement mexicain et de la société civile.

En octobre 2023, le Gouvernement a publié sa stratégie nationale relative à la mobilité et à la sécurité routière 2023-2042. Y est présentée une vision à long terme pour le développement de la mobilité et de la sécurité routière englobant toutes les valeurs inscrites dans la loi, de l'accessibilité



jusqu'à l'équité. Ce nouveau droit constitutionnel a été rendu possible en partie grâce à la participation active et constante de la société civile, qui a contribué à donner à la mobilité sûre une plus grande place dans l'agenda politique.

Toutefois, il existe des obstacles à la mise en œuvre de la loi, notamment l'allocation de ressources adéquates, l'inclusion de l'assurance automobile obligatoire, la sécurité des véhicules (un aspect essentiel qui n'a pas été totalement pris en compte dans la loi), et la nécessité d'un leadership et d'une responsabilisation continus. Pour garantir la mise en œuvre, la participation de tous les secteurs et institutions concernés est nécessaire, en particulier la société civile, qui joue un rôle essentiel dans le processus.

Enfin, se pose le problème de garantir des règlements et des normes au niveau national, puisque la loi générale couvre toutes les recommandations au niveau fédéral. Les compétences au niveau municipal et national doivent faire l'objet d'une attention particulière pour garantir une mise en œuvre efficace et homogène des politiques de sécurité routière.

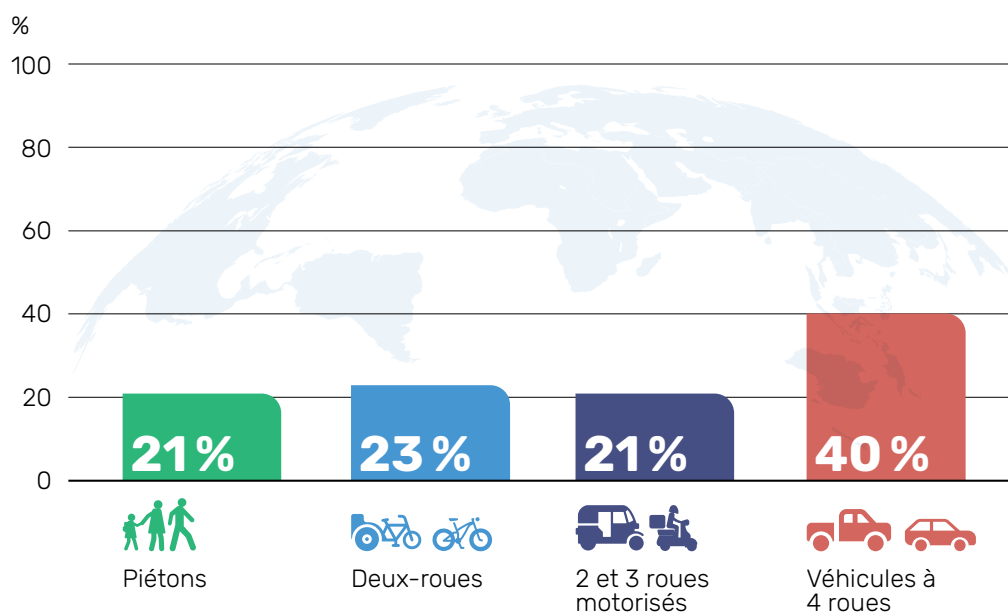
Infrastructure routière sûre

Une infrastructure routière sûre est essentielle pour la sécurité. L'infrastructure routière doit être conçue et aménagée de manière à éliminer ou à réduire les risques pour tous les usagers de la route (voir Encadré 3). En plus d'améliorer la sécurité, l'infrastructure routière peut renforcer l'accessibilité, notamment pour les personnes handicapées, et faciliter le passage d'un mode de transport à un autre. La sûreté de l'infrastructure peut être maximisée pour les nouvelles routes comme pour les routes existantes.

Or, les résultats de l'enquête menée dans le cadre du présent rapport indiquent que la plupart des routes (du moins celles ayant fait l'objet d'un audit) continuent d'être construites pour le parc automobile grandissant. Il est

particulièrement préoccupant de constater que de nombreuses nouvelles routes construites dans les pays à revenu faible ou intermédiaire ne sont pas conformes aux normes de sécurité reconnues. Au total, les pays déclarants totalisent près de 68 millions de kilomètres de routes, (dont 4,5 millions de kilomètres de voies rapides revêtues), 47 millions de kilomètres de routes interurbaines revêtues et 10 millions de kilomètres de routes interurbaines non revêtues. Seulement 35 pays font état de la disponibilité de pistes cyclables, qui représentent une longueur totale de 140 000 km, soit environ 0,2 % des routes signalées. Ce déficit d'infrastructure pour les cyclistes explique en partie la hausse du nombre de décès chez cette catégorie d'usagers de la route au cours des dernières années.

Figure 10. Proportion de routes revêtues ayant reçu 3 étoiles ou plus,^a par catégorie d'usagers (500 000 km évalués, au niveau mondial), 2021



Source : Programme international d'évaluation des routes (22).

^a Sur une échelle allant de 0 à 5 étoiles

Inspections ou audits de sécurité routière

Un échantillon non représentatif de près de 500 000 km de routes revêtues évaluées dans 82 pays couvrant toutes les Régions et toutes les catégories de revenu a fait l'objet d'une évaluation en matière de sécurité à l'aide d'un système de notation mis au point par le Programme international d'évaluation des routes (iRAP) et basé sur une échelle allant de 0 à 5 étoiles (22).

Une notation correspondant à 3 étoiles est largement acceptée comme la notation minimale acceptable pour les routes nouvelles et anciennes (23).⁸ Les résultats de l'évaluation par ce système de notation révèlent que seulement 21 % des routes obtiennent 3 étoiles ou plus pour les piétons et les véhicules à deux et trois roues motorisés, 23 % 3 étoiles ou plus pour les cyclistes, et 40 % 3 étoiles ou plus pour les véhicules de transport de personnes (Figure 10).

En outre, des évaluations de la sécurité routière formelles⁹ ont été déclarées par 93 pays dans l'enquête menée pour le présent rapport, dont près de 50 ont indiqué le pourcentage de leur réseau routier national qui avait été évalué. Sur ces 50 pays, la plupart déclarent avoir évalué 20 à 50 % de leur réseau routier national.¹⁰

Législation, politiques, plans et normes portant sur une infrastructure routière sûre

Quatre-vingt-quatorze pays déclarent disposer d'une législation nationale exigeant une inspection ou une évaluation formelle de la sécurité routière pour les routes existantes. Cependant, l'examen des documents confirme la présence d'au moins une de ces lois dans seulement 66 pays. Sur ces lois, 56 prévoient des contrôles périodiques (maintenance ou inspection) et 51 exigent la prise en compte des besoins de tous les usagers de la route.

⁸ La cible volontaire de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies (cible 4b) recommande que 75 % de tous les déplacements se fassent sur des routes 3 étoiles ou plus pour l'ensemble des usagers.

⁹ Cela correspond à la cible volontaire de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 3.

¹⁰ La plupart de ces évaluations ont été réalisées à l'aide de méthodes non spécifiées, mais six pays ont déclaré avoir utilisé les lignes directrices du Global Street Design Guide (non disponible en français) et 15 autres pays le système de notation par étoiles.

Encadré 3. Zones scolaires inclusives, Indonésie

De nombreux espaces publics en Indonésie sont inaccessibles aux groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes handicapées, en partie à cause d'un manque d'infrastructures et d'une prise de conscience limitée de la part des citoyens et des services de l'État.



Tout d'abord, le projet a permis d'améliorer la sûreté et l'accessibilité des trottoirs, des aires de stationnement et des espaces de débarquement et d'embarquement pour tous les élèves. Des trottoirs, des carrefours et des rampes ont été construits pour permettre aux piétons, valides ou handicapés, de se déplacer facilement et en toute sécurité. Des bandes de guidage ont été installées pour aider les personnes malvoyantes à se déplacer sur les trottoirs. Ces mesures ont permis de créer un environnement plus sûr pour tous les piétons, en particulier pour les usagers de la route vulnérables.

Ensuite, le projet s'est concentré sur la gestion du trafic afin d'améliorer la sécurité routière. Des panneaux de limitation de vitesse et des panneaux annonçant une zone scolaire sûre ont été installés dans un rayon de 100 mètres autour des écoles afin d'encourager une conduite responsable. Cela a permis de réduire les problèmes de vitesse et d'améliorer la gestion du trafic autour des écoles.

Le succès du projet de zones scolaires sûres à Gadang a favorisé la création de cinq autres zones de ce type à Banjarmasin. L'évolutivité et la reproductibilité de l'initiative sont un atout pour l'adoption du concept par d'autres zones urbaines cherchant à améliorer dans un même temps la mobilité, la sécurité routière et l'accessibilité.

L'initiative Inclusive Banjarmasin, conduite par la Transformative Urban Mobility Initiative et Kota Kita, avec le soutien de la Banque asiatique de développement, avait pour objectif d'accroître la mobilité urbaine et l'accessibilité à Banjarmasin, ville d'Indonésie. L'un des points centraux du projet était la création de zones scolaires sûres et inclusives afin d'améliorer la sécurité routière.

Le projet Safe School Zone a été mis en œuvre de 2019 à 2021 dans deux écoles du quartier de Gadang. Le projet était inclusif et impliquait l'administration des écoles, les enseignants, les élèves, les parents et d'autres parties prenantes dans la coconception et la mise en œuvre de mesures de sécurité routière. Cette approche a permis de faire en sorte que les améliorations soient décidées par la communauté et qu'elles répondent aux besoins locaux. Les résultats du projet en matière de sécurité routière sont significatifs.

Cent vingt pays déclarent utiliser des normes techniques pour la création de nouvelles routes qui tiennent compte de la sécurité de tous les usagers de la route,¹¹ et 61 de ces pays déclarent utiliser les conventions de l'ONU ou d'autres conventions internationales pour établir ces normes.¹²

En outre, 92 pays déclarent disposer d'un programme systématique destiné à cibler les investissements et à réaménager les zones les plus dangereuses par l'identification des endroits accidentogènes comme mécanisme le plus utilisé pour l'affectation des fonds disponibles.

¹¹ Il s'agit du premier indicateur proposé pour la cible volontaire de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 3 (annexe 2).

¹² Soixante et un États Membres adhèrent à au moins une des trois conventions internationales sur la sécurité routière existantes : la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international de 1950, l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international de 1975, l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique de 2003. Nous avons choisi ces trois conventions comme référence pour l'un des deux indicateurs de la cible volontaire de performance de l'ONU numéro 3 (annexe 2). Voir l'annexe 4 pour plus de détails sur l'adhésion aux conventions et à la législation nationale existante.

Bien que la plupart des pays ne disposent pas d'informations sur les investissements réalisés dans les infrastructures routières, selon un rapport de la Banque mondiale datant de 2022, plus de 800 milliards USD sont dépensés chaque année pour le développement des infrastructures routières par des investisseurs publics et privés (24). Les données du Forum international des transports montrent que les dépenses de certains pays en matière d'infrastructures de transport étaient comprises entre moins de 1 % et 5 % du PIB entre 2019 et 2021 (25). Ces investissements sont une opportunité formidable de construire des infrastructures qui encouragent le transport multimodal et garantissent la sécurité de tous les usagers de la route.

Des véhicules sûrs

Le parc automobile mondial, qui dépasse actuellement le milliard de véhicules, devrait doubler d'ici à 2030 (26). Malgré le danger que représente cet accroissement, de nombreux nouveaux véhicules sont produits et vendus sans être conformes aux normes de sécurité minimales. En l'absence de législation imposant ces normes, les constructeurs peuvent choisir, afin de réduire les coûts, de ne pas intégrer en série certaines technologies essentielles dans les nouveaux modèles vendus dans

les pays où la réglementation est faible ou inexistante (27).

Législation, stratégies, politiques et plans portant sur des véhicules sûrs

Deux types de lois sont essentiels pour garantir la sûreté des véhicules : la première est la législation qui spécifie les exigences et les normes pour les équipements, la seconde la législation concernant les inspections ou les évaluations.

Comme le montre le Tableau 2, la législation spécifiant les exigences et les normes relatives aux principaux équipements de sécurité des véhicules est absente dans la plupart des pays, et plus particulièrement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Un peu plus de la moitié des pays (88) disposent actuellement d'une législation spécifiant les exigences et les normes relatives à la ceinture de sécurité et à son dispositif d'ancrage, et un tiers seulement des pays d'une législation sur d'autres éléments essentiels de la sécurité des véhicules, notamment la protection contre les chocs frontaux et latéraux, le contrôle électronique de stabilité, la protection des piétons, et les systèmes de freinage.¹³

Tableau 2. Nombre de pays disposant d'une législation sur les normes « essentielles » de sécurité des véhicules, par catégorie de revenu, 2022

	Total	Catégorie de revenu ^a			
		Élevé	Intermédiaire supérieure	Intermédiaire inférieure	Faible
	N=170	N=51	N=43	N=46	N=27
Équipements de sécurité des véhicules :					
Loi nationale sur la protection contre les chocs frontaux et latéraux	52	39	9	4	0
Loi nationale sur la ceinture de sécurité et ses ancrages	88	44	21	16	7
Loi nationale sur le contrôle électronique de stabilité	49	39	8	2	0
Loi nationale sur la protection des piétons	44	35	7	2	0
Loi nationale sur les systèmes de freinage	56	38	11	6	1
Loi nationale imposant une inspection et/ou une évaluation périodique des véhicules	134	46	30	35	20

^a Trois pays pour lesquels des informations sur le revenu ne sont pas disponibles ne sont pas inclus dans les colonnes de catégories de revenu, mais sont comptabilisés dans la rubrique Total

¹³ En outre, seulement 29 pays font état d'une législation imposant l'installation de systèmes automatiques d'appel d'urgence (eCall) dans tous les véhicules permettant de déclencher une intervention par le biais d'un capteur du véhicule.

Actuellement, 35 pays disposent d'une législation pour les cinq domaines essentiels couvrant les équipements de sécurité des véhicules à quatre roues, 10 d'une législation pour quatre domaines essentiels, neuf pour trois domaines essentiels, huit pour deux domaines essentiels et 29 pays pour un seul des cinq domaines essentiels. Soixante-dix-neuf pays n'ont aucune législation sur la sécurité des véhicules à quatre roues (Figure 11).

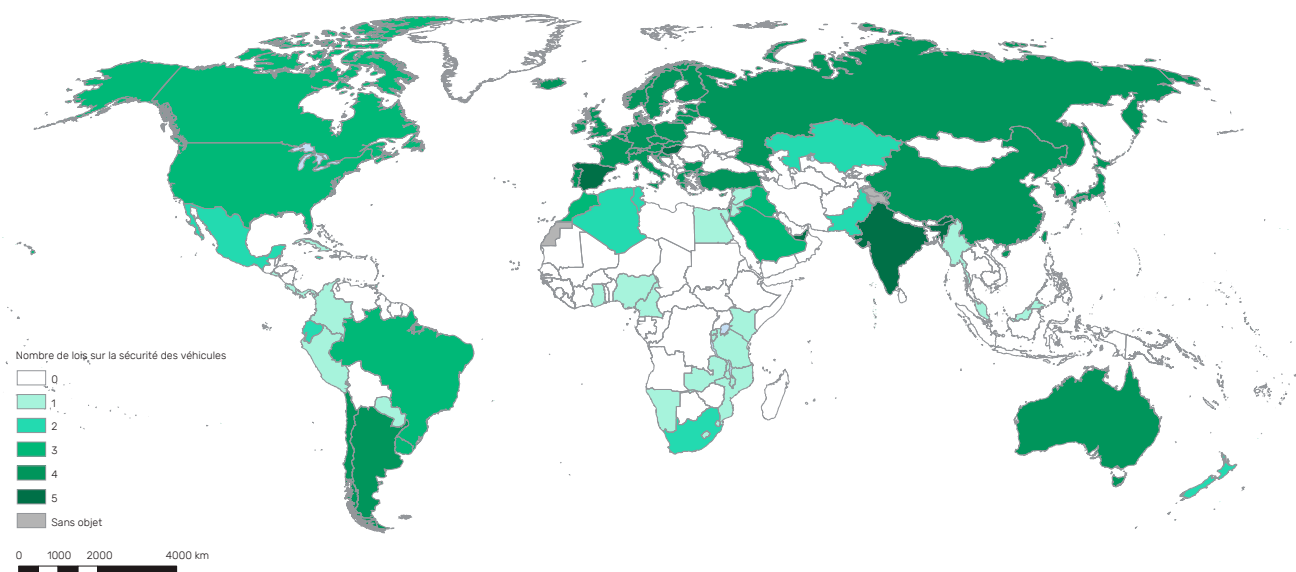
En revanche, le nombre de pays exigeant des inspections périodiques des véhicules est beaucoup plus élevé. Si la présence d'une loi nationale a été confirmée, peu de ces lois précisent la manière dont les inspections doivent être effectuées. Seulement 38 pays sur les 134 mentionnent l'utilisation de normes internationales pour les inspections de véhicules, telles que définies dans les conventions internationales (pour plus d'informations sur les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière, voir l'Encadré 4 et l'annexe 4).

Si la législation sur les normes de sécurité est un élément qui peut contribuer à la sûreté des véhicules, cette sûreté peut également être renforcée par des tests de sécurité axés sur le consommateur. Quarante-sept pays déclarent disposer de programmes de tests de collisions axés sur le consommateur, tels que les tests du programme pour l'évaluation

des automobiles neuves, mais seulement 25 d'entre eux déclarent en diffuser les résultats. Moins de 20 pays déclarent disposer d'exigences visant à garantir que les clients soient informés de la conformité des véhicules qu'ils achètent avec les normes de sécurité minimales.

Des restrictions sur les importations de véhicules d'occasion ont été signalées par 150 pays.¹⁴ Parmi ceux-ci, 61 indiquent un critère d'inspection de la sûreté des véhicules avec ou sans limite supplémentaire concernant l'ancienneté des véhicules, bien que la limite d'ancienneté seule soit également utilisée dans plusieurs pays. Le fait que seulement un tiers des pays exige des inspections de sécurité pour les véhicules d'occasion est particulièrement préoccupant, surtout lorsque l'on sait que la Région africaine, région où les taux de décès dus aux accidents de la circulation sont les plus élevés, représente la plus grande part du marché des véhicules d'occasion. Selon un rapport publié par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, entre 2015 et 2020, environ 23 millions de véhicules de transport de personnes d'occasion ont été exportés, dont 66 % vers des pays à revenu faible ou intermédiaire. En l'absence de réglementation visant à garantir la sûreté de ces véhicules, ces exportations constituent actuellement une menace importante pour la sécurité routière (28).

Figure 11. Pays disposant d'une législation sur les normes « essentielles » de sécurité des véhicules, 2022



¹⁴ Cela correspond à la cible volontaire de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 5.

Encadré 4. Conventions des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière

Les instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière constituent une base solide que les pays peuvent utiliser pour renforcer leur cadre juridique national ainsi que les systèmes qui contribuent à la sécurité routière et facilitent la circulation routière internationale. Pour tirer tous les avantages de ces instruments, les pays doivent non

seulement adhérer aux conventions qui proposent ces instruments mais aussi les transposer dans leur législation nationale ou régionale. Ils pourront ainsi garantir l'application effective des conventions, puis les mettre en œuvre par l'intermédiaire de la police de la route et des organismes chargés des inspections.

Nombre de pays adhérant aux conventions des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière

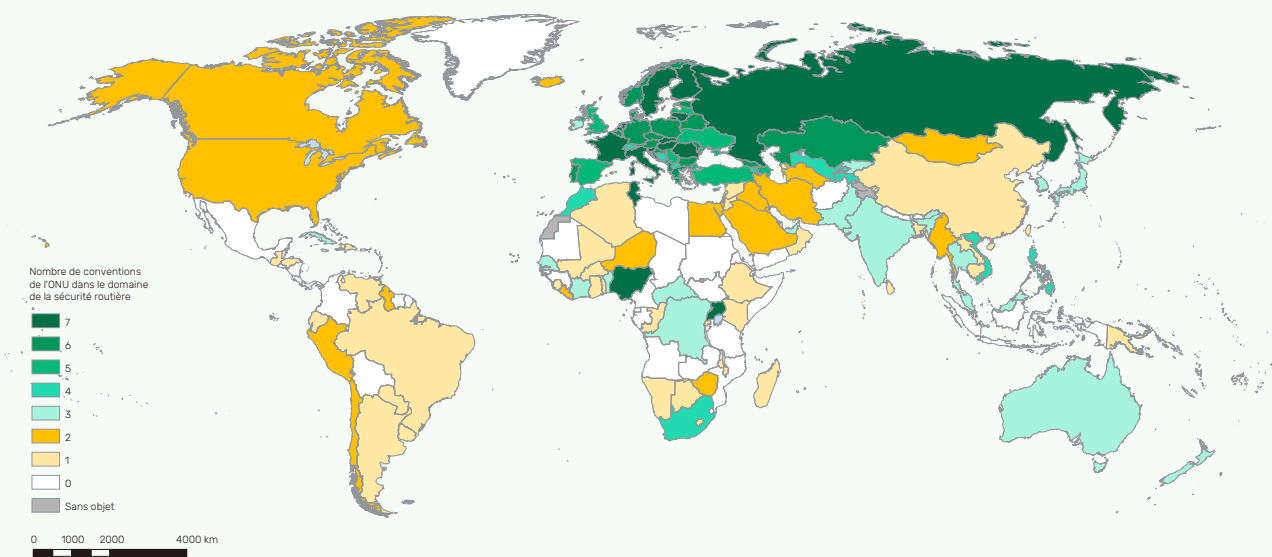
Convention	Pays
1957 : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) de 1957	53
1958 : Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements	56
1968 : Convention sur la circulation routière	86
1968 : Convention sur la signalisation routière	71
1970 : Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)	51
1997 : Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque de ces contrôles	38 ^a
1998 : Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues	50

^a Incluant les membres de l'UE au titre de la directive européenne 2014/45/UE

À ce jour, 120 pays déclarent adhérer à une ou plusieurs des normes essentielles des Nations Unies sur la sécurité routière (voir carte), même s'ils ne sont

que 16 à adhérer à l'ensemble des sept normes (29). Se reporter à l'annexe 4 pour la relation entre l'adhésion aux conventions et la législation nationale.

Pays adhérant aux principales conventions des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière, 2022



Source : (29)

Comportements des usagers de la route

Si l'approche dite du système sûr met l'accent sur l'importance de la conception de systèmes intuitifs et facilitant un usage sûr des routes, les lois régissant les comportements des usagers de la route sont essentielles pour prévenir les accidents, les traumatismes et les décès.

Les données recueillies pour le présent rapport indiquent qu'environ 10 % des décès dus aux accidents de la circulation sont liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool, ce qui correspond au taux compris entre 16 et 21 % de personnes admettant avoir conduit sous l'emprise de l'alcool lors d'une enquête menée par l'European Survey Research Association (ESRA). Les autodéclarations révèlent que près de 50 % des conducteurs de 48 pays déclarent dépasser les limites de vitesse en

dehors des agglomérations, la probabilité perçue d'être sanctionné pour de telles infractions allant de 30 % à 46 %. Le taux de non port du casque chez les motocyclistes est de 20 % pour les conducteurs et de 30 % pour les passagers, ce qui correspond aux autodéclarations qui révèlent que 26 à 47 % des motocyclistes admettent ne pas mettre de casque bien que la loi l'exige.

Les tendances sont sensiblement les mêmes pour le non port de la ceinture de sécurité. Les pays signalent un taux de 20 % pour les conducteurs, alors que les autodéclarations indiquent que 12 à 47 % des conducteurs admettent ne pas porter la ceinture de sécurité. Un pourcentage de 11 à 47 % des personnes interrogées déclarent ne pas utiliser de dispositif de retenue pour enfants, et plus de la moitié admettent utiliser des appareils de communication au volant (Tableau 3).

Tableau 3. Comportements des usagers de la route autodéclarés

	Enquête dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023</i> (114 pays faisant rapport sur au moins un des thèmes)	Enquête ESRA (48 pays)
Excès de vitesse	1 à 66 %	50 %
Conduite sous l'emprise de l'alcool	10 % des décès (77 pays)	16 à 21 %
Non port du casque (adulte)	20 % des conducteurs (sur 44 pays) ; 30 % des passagers (sur 39 États Membres)	26 à 47 %
Non port de la ceinture de sécurité	20 % des conducteurs (57 pays) ; 30 % des passagers avant (50 pays) ; 50 % des passagers arrière (42 pays)	12 à 47 % des conducteurs 36 à 71 % des passagers
Non utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants	Informations non incluses	11 à 47 % ^a
Manque d'attention au volant (utilisation du téléphone mobile, par exemple)	Informations non incluses	29 à 52 % mobile tenu à la main contre 48 à 65 % kit mains libres

Sources : Enquête pour le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023, et (20, 30)

^a Transport d'enfants d'une taille inférieure à 150 cm sans utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants

Ces risques peuvent être réduits par l'adoption et la mise en œuvre d'une législation appropriée. Bien que de nombreux pays disposent de lois, celles-ci ne sont pas toujours conformes aux meilleures pratiques de l'OMS et ne sont pas systématiquement mises en œuvre par le biais de règlements, ou même appliquées. Dans la section ci-après, la législation existante est évaluée en

fonction des critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS (Tableau 4).¹⁵ Dans les cartes à code couleur, les pays en vert sont ceux avec des lois conformes à tous les critères, les pays en jaune ceux avec de lois conformes à certains critères, mais pas tous, et les pays en rouge ceux avec des lois conformes à aucun critère ou sans aucune législation.

¹⁵ Il n'existe pas de critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS pour les lois sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants, sur le manque d'attention au volant, et sur les limites de temps de conduite pour les chauffeurs professionnels.

Gestion de la vitesse

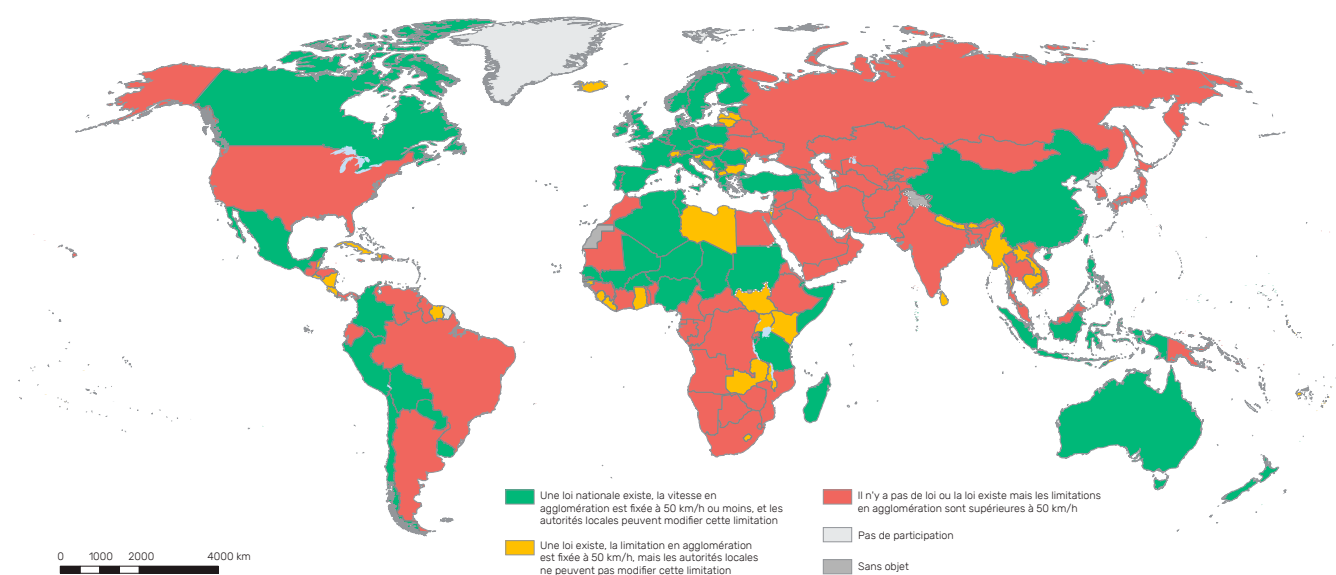
La vitesse à laquelle un véhicule roule détermine directement le risque de collision ainsi que la gravité des traumatismes subis et la probabilité de décès résultant de cette collision. Il importe notamment de réduire la vitesse des véhicules qui circulent dans des zones où des usagers de la route vulnérables (piétons et cyclistes, par exemple) sont très nombreux.

Parmi les pays soumis à l'enquête dans le cadre de ce rapport, 163 déclarent avoir des lois sur les excès de vitesse, dont 58 pays des lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS, c'est-à-dire avec une limite de vitesse nationale, une limite de vitesse en agglomération de 50 km/h ou plus basse, et la possibilité pour les pouvoirs publics de modifier les limites de vitesse en fonction des contextes locaux (31) (Figure 12).¹⁶ Sur ces 58 pays, trois disposent de lois imposant des limitations de vitesse nationales de

30 km/h en agglomération où différents types d'usagers de la route se côtoient, comme le recommande le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (27). Comparé au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, neuf pays supplémentaires disposent de lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS (4).

Les données sur les niveaux de respect des limites de vitesse n'ont pas été collectées dans le cadre de l'enquête réalisée pour le présent rapport, mais des informations reflétant les avis de l'ensemble de la population sur les comportements et la « perception du respect des limites de vitesse » recueillies par l'ESRA révèlent que près de 50 % des conducteurs (dans les 48 pays où l'enquête a été menée) admettent dépasser la limite de vitesse hors agglomération et que 30 % à 46 % d'entre eux estiment qu'ils risquent d'être sanctionnés pour cette infraction (20).

Figure 12. Législation sur la limitation de la vitesse dans les pays, 2022



¹⁶ Cela correspond à la cible volontaire de performance des Nations Unies numéro 6.

L'utilisation de radars pour faire respecter les limites de vitesse est mentionnée dans les lois sur la limitation de la vitesse de 81 pays, et les sanctions consistant à infliger des amendes sont signalées comme étant le principal moyen de faire appliquer la loi dans 154 pays. Depuis 2018, six pays ont durci leurs sanctions pour excès de vitesse.

de manière cohérente et bien comprise par les responsables de l'application des lois et le public a permis de sauver des vies dans de nombreux pays.

Législation sur la conduite sous l'emprise de l'alcool

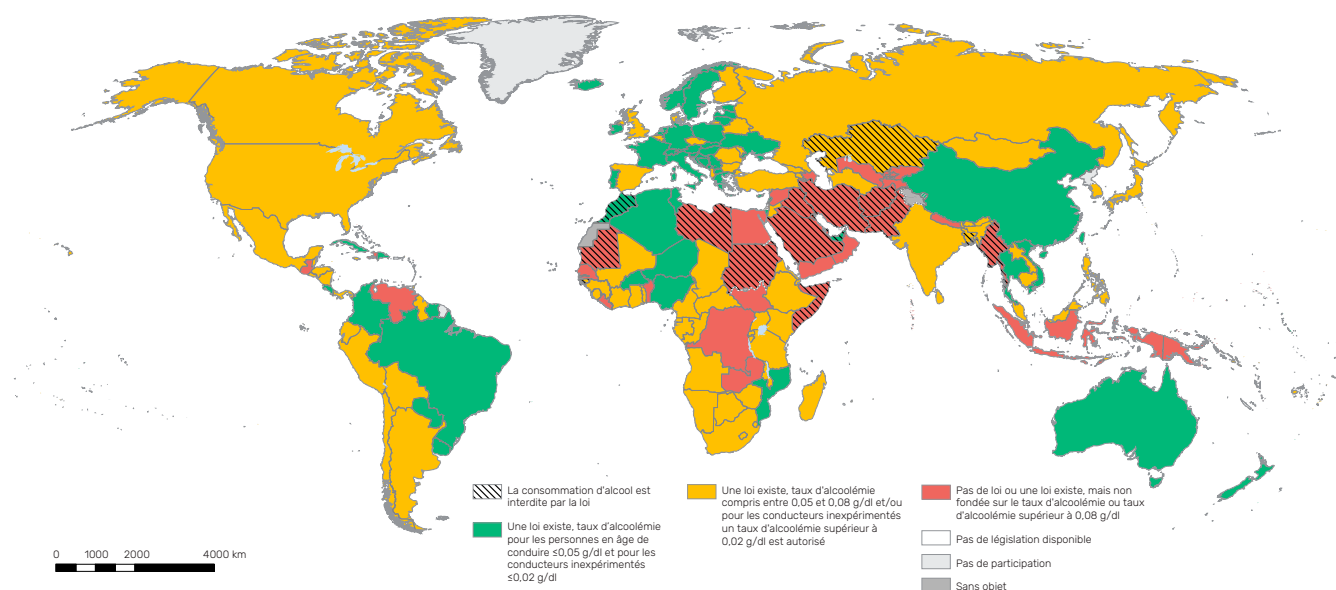
Conduite sous l'emprise de substances

La consommation d'alcool augmente considérablement le risque et la gravité d'un accident et donc la probabilité qu'il puisse entraîner la mort ou des traumatismes graves. Dans les pays à revenu élevé, d'après des estimations, environ 20 % des conducteurs mortellement blessés ont un taux d'alcoolémie supérieur à la limite fixée par la loi. Des études menées dans des pays à revenu faible ou intermédiaire montrent qu'une proportion comprise entre 33 % et 69 % des conducteurs mortellement blessés et entre 8 % et 29 % des conducteurs non mortellement blessés avaient consommé de l'alcool avant leur accident (32). Une législation pour combattre la conduite sous l'emprise de l'alcool fondée sur des données probantes, adaptée au contexte, appliquée

Parmi les pays couverts par l'enquête menée pour le présent rapport, 18 interdisent la consommation d'alcool à toute la population. Une législation spécifique sur la conduite sous l'emprise de l'alcool est signalée par 166 pays, dont 52 se conforment à la meilleure pratique de l'OMS, à savoir un taux d'alcoolémie inférieur ou égal à 0,05 g/dl pour la population générale et inférieur ou égal à 0,02 g/dl pour les conducteurs inexpérimentés (32). Depuis le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* (4), quatre pays supplémentaires se conforment à la meilleure pratique de l'OMS (Figure 13).

Il convient de noter que le taux d'alcoolémie des conducteurs mortellement blessés est systématiquement mesuré dans 61 pays et que celui des conducteurs non mortellement blessés impliqués dans un accident de la route mortel l'est dans 51 pays.

Figure 13. Législation sur la conduite sous l'emprise de l'alcool dans les pays, 2022



Législation sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants

Parmi les pays couverts par l'enquête menée pour le présent rapport, 167 disposent d'une législation interdisant la conduite sous l'emprise de stupéfiants et d'autres substances psychoactives. Il n'existe actuellement aucun critère définissant les meilleures pratiques de l'OMS permettant d'évaluer les lois dans ce domaine (33).

Législation sur le manque d'attention au volant

Parmi les pays couverts par l'enquête menée pour le présent rapport, 162 disposent d'une législation visant prévenir le manque d'attention au volant en général. Cela concerne surtout l'utilisation du téléphone mobile avec 144 pays interdisant les téléphones mobiles tenus en main et 35 interdisant également les dispositifs mains libres. Il n'existe actuellement aucun critère définissant les meilleures pratiques de l'OMS permettant d'évaluer les lois dans ce domaine (34).

Législation sur les temps de conduite des chauffeurs professionnels

Les chauffeurs professionnels étant très souvent sur les routes, il est nécessaire de réglementer les pratiques commerciales, notamment les temps et les conditions de conduite. Quatre-vingt-trois pays disposent d'une législation sur les périodes de repos des chauffeurs professionnels.

Seulement 30 pays indiquent un nombre maximum d'heures de conduite (le plus souvent de 4 à 5 heures) et 23 pays indiquent des périodes de repos minima, le plus souvent sous la forme d'un repos de 30 minutes après le temps de conduite maximal ou d'un nombre minimum d'heures de conduite par jour. Cinquante-six de ces pays sont signataires de la convention des Nations Unies correspondante.¹⁷ Il n'a pas été possible d'évaluer à ce stade si cette législation correspond à d'autres recommandations

internationales telles que la R616 de l'Organisation internationale du travail (OIT) ou les règles de l'UE relatives au transport routier.¹⁸

Port du casque chez les motocyclistes

Près de 21 % des décès dus aux accidents de la circulation signalés dans l'enquête concernent des véhicules à deux et trois roues motorisés (motos, motocyclettes, trottinettes électriques et vélos électriques). Alors que l'utilisation des deux-roues et trois-roues motorisés augmente, en particulier dans les pays en développement, il n'en va pas de même pour les casques. Pourtant, ils permettent de sauver des vies. Les traumatismes à la tête sont la principale cause de décès dans la plupart des accidents de moto. Des casques de qualité réduisent le risque de décès de plus de six fois et le risque de lésions cérébrales de 74 % (35).

En fait, plusieurs obstacles ralentissent l'adoption et l'utilisation correcte de casques de qualité, en particulier dans les pays en développement. Ces obstacles sont la disponibilité et le prix des casques de qualité, les casques mal attachés, le manque de casques disponibles pour les enfants, les conditions météorologiques (fortes chaleurs), et même la désinformation.

Parmi les pays soumis à l'enquête pour le présent rapport, 160 déclarent disposer d'une législation sur le port du casque, dont 54 d'une législation conforme aux meilleures pratiques de l'OMS (Figure 14), c'est-à-dire que la loi existante s'applique à la fois aux conducteurs et passagers, à toutes les routes et à tous les types de motorisation, qu'elle spécifie une norme particulière pour le casque,¹⁹ et qu'elle exige que le casque soit attaché de manière appropriée (35). Comparé au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, cinq pays supplémentaires se conforment aux meilleures pratiques de l'OMS.

Les rapports officiels de 35 pays indiquent un taux d'utilisation correcte du casque d'environ 80 % chez les conducteurs et passagers. Les taux d'utilisation correcte du casque calculés à partir d'autodéclarations de passagers de motocyclettes sont, quant à eux, compris entre 53 % et 74 % (20).

¹⁷ Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

¹⁸ R161 de l'Organisation internationale du travail, 1979 ou Règlement (CE) n° 561/2006.

¹⁹ Le nombre de pays qui adhèrent aux normes internationales relatives au port du casque est indiqué à l'annexe 4.

Figure 14. Législation sur les casques pour les motocyclistes dans les pays, 2022

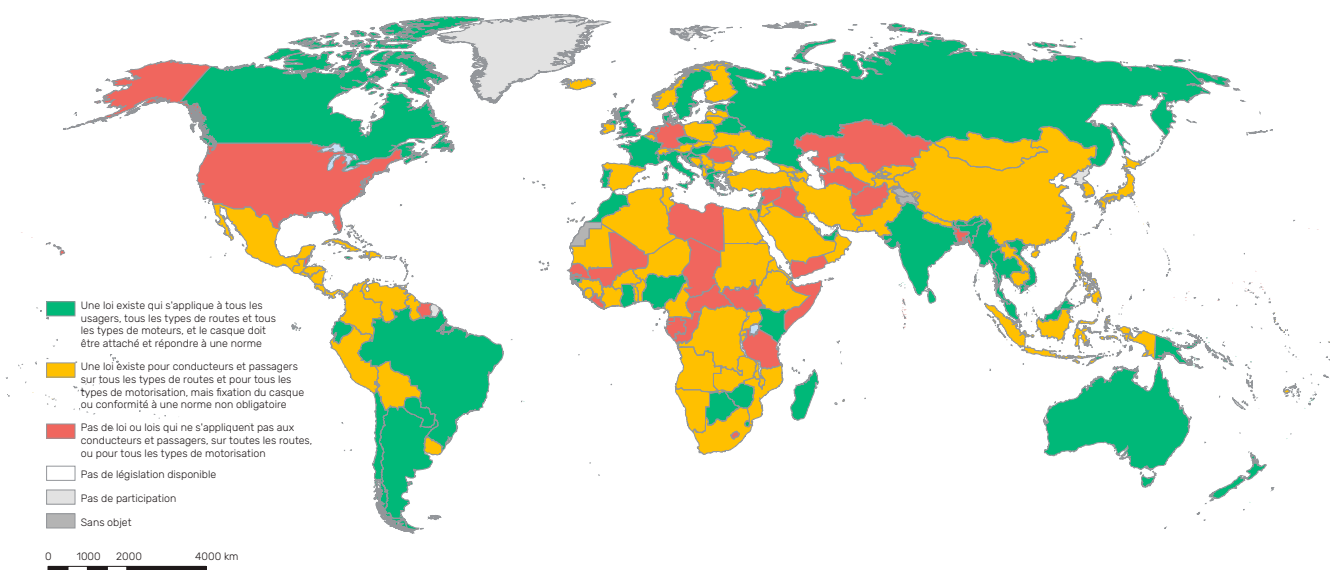







Tableau 4. Critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS pour la législation sur les cinq principaux facteurs de risque

Facteur de risque	Critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS
 Contrôle de la vitesse	Une loi nationale existe, la vitesse en agglomération est fixée à 50 km/h ou moins, et les autorités locales peuvent modifier cette limitation
 Conduite sous l'emprise de l'alcool	Une loi nationale existe, les niveaux d'alcool sont établis sur la base de la concentration d'alcool dans le sang, le taux maximal d'alcoolémie pour la population en âge de conduire est inférieur ou égal à 0,05 g/dl et pour les conducteurs inexpérimentés inférieur ou égal à 0,02 g/dl
 Port du casque pour les motocyclistes	Une loi nationale existe qui s'applique à tous les usagers, tous les types de routes et tous les types de moteurs, et le casque doit être attaché et répondre à une norme
 Port de la ceinture de sécurité	Une loi nationale existe qui s'applique aux occupants assis à l'avant et à l'arrière des véhicules
 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants	Une loi nationale existe, les enfants jusqu'à l'âge de 10 ans ou ceux dont la taille ne dépasse pas 135 cm doivent être placés dans un dispositif de retenue pour enfants correspondant à une norme, et interdiction pour les enfants d'un certain âge ou d'une certaine taille de s'asseoir sur les sièges avant



La voix de la société civile

**Lotte Brondum, Directrice exécutive de
l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière**

Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023* fournit de nouvelles données cruciales sur les performances et les progrès des pays en matière de réduction du nombre de décès dus aux accidents de la circulation. Nous, les ONG engagées dans le domaine de la sécurité routière, demandons instamment à tous de lire ce rapport et d'y donner suite de toute urgence.

Nous ne pouvons accepter les tragédies évitables qui accablent des familles et des communautés tous les jours. Nous ne pouvons accepter que nos enfants et nos jeunes meurent sur les routes. Nous ne pouvons accepter l'injustice de voir la majorité des décès dus aux accidents de la circulation se produire dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Nous devons réaménager nos routes et transformer nos communautés pour placer les personnes et leurs droits au centre de notre système de mobilité. Nous voulons que la sécurité de la mobilité soit un droit garanti pour tous.

Il est urgent de prendre au plus vite des mesures pour réduire de 50 % le nombre de décès sur les routes d'ici à 2030 et nous doter d'un système de transport sûr pour les usagers et durable pour notre planète. La société civile est un partenaire essentiel pour atteindre ces objectifs, et les ONG représentent la société civile. Nous sommes la voix de nos communautés. Nous montrons la réalité des déplacements quotidiens de la population. Nous attirons l'attention sur les difficultés que rencontrent les gens pour se rendre au travail ou à l'école et nous les portons à la connaissance de ceux qui ont le pouvoir d'agir. Nous exigeons des gouvernements qu'ils assument leurs responsabilités et garantissent la sécurité et la protection de tous les usagers de la route.

Nous devons agir en prenant des mesures fondées sur des données probantes, des mesures pour lesquelles il est possible de rendre des comptes. ONG, nous vous

demandons de prendre à votre compte la collecte de données auprès des piétons dans les villes afin d'évaluer la situation sur le terrain et de faire connaître ce que vivent les communautés. Nous vous demandons de sensibiliser le public à la législation sur le port du casque afin de réduire le nombre de morts et de blessés. Nous vous demandons de faire prendre conscience de l'importance des 30 km/h là où piétons et cyclistes se côtoient afin de sauver des vies. Nous disposons des connaissances, de l'expertise et de la détermination nécessaires pour avoir un impact réel. Si les hommes politiques passent au fil des années, nous, nous sommes toujours là et restons fidèles à notre mission.

Gouvernements, nous sommes le peuple. Nous vous exhortons à vous appuyer sur l'expérience que nous avons acquise, à prendre ces informations et à les traduire en interventions ciblées visant à donner la priorité à une mobilité sûre. Nous sommes la voix de ceux qui utilisent les systèmes de transport. Utilisez ces données car elles permettront de sauver des vies. Elles sont cruciales pour atteindre les ODD et garantir la paix et la prospérité des populations et de la planète. Investissez dans la sécurité : le retour sur investissement sera élevé, tant sur le plan économique que social. Impliquez vos ONG afin de combler le fossé entre les données et le terrain, la politique et la réalité.

Les preuves de ce qui fonctionne pour transformer notre vision en réalité sont claires et nombreuses. Des mesures éprouvées existent qui peuvent sauver des vies. Nous ne pouvons plus nous permettre d'attendre. Nous devons agir maintenant pour faire reculer le nombre de décès sur les routes.

L'objectif de la Décennie d'action est de réduire de 50 % le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Utilisez ce rapport pour agir avec nous. Ensemble, nous pouvons faire changer les choses et ne laisser personne de côté.

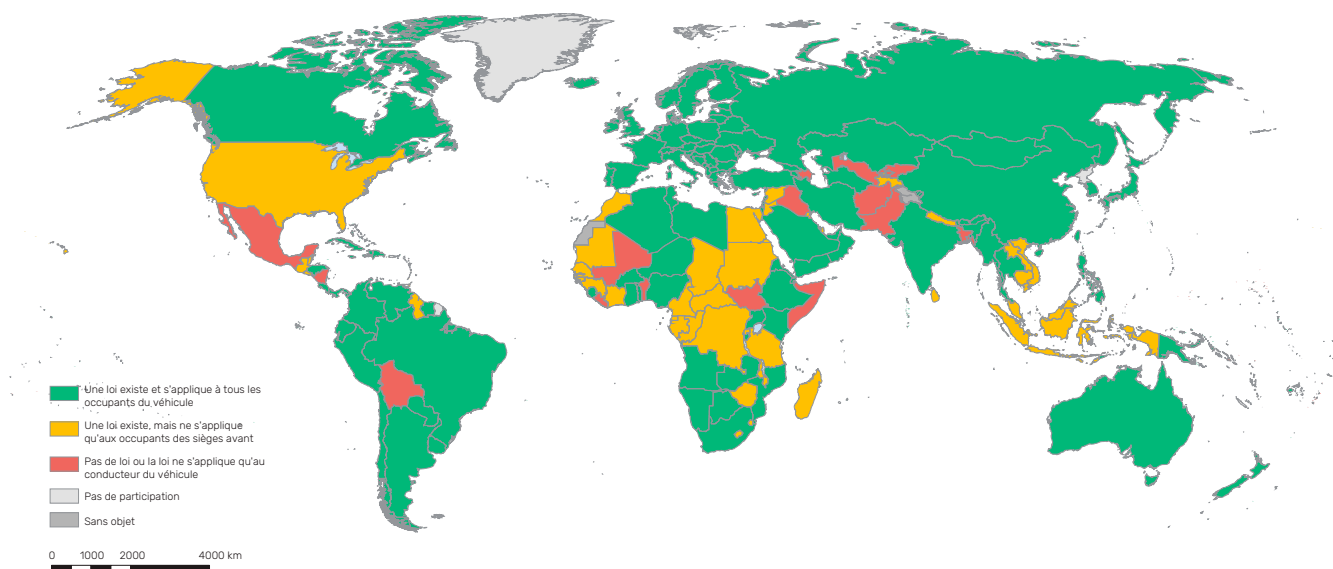
Port de la ceinture de sécurité

En cas d'accident, le défaut de port de la ceinture de sécurité par les occupants du véhicule accroît considérablement le risque de décès ou de traumatismes. Les passagers qui ne portent pas leur ceinture de sécurité sont les principales victimes en cas de collision. Les traumatismes les plus fréquents et les plus graves subis par les occupants d'un véhicule à la suite d'un choc frontal sont les traumatismes à la tête, à la poitrine et à l'abdomen. Des traumatismes invalidants aux jambes et au cou sont également à déplorer. Une étude systématique et une méta-analyse ont montré sans équivoque que le risque de traumatisme majeur était beaucoup plus faible chez les passagers qui portaient leur ceinture de sécurité que chez ceux qui ne la portaient pas. Les traumatismes du visage, de l'abdomen et de la moelle épinière étaient significativement moins nombreux chez les passagers qui portaient leur ceinture de sécurité (36).

Parmi les pays soumis à l'enquête pour le présent rapport, 170 disposent d'une législation sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité, dont 117 pays avec des lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS, c'est-à-dire des lois qui imposent le port de la ceinture de sécurité à tous les occupants des sièges avant et arrière. Comparé au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, 11 pays supplémentaires se conforment aux meilleures pratiques de l'OMS (4) (Figure 15). Le nombre de pays qui adhèrent aux normes internationales relatives à la ceinture de sécurité est indiqué à l'annexe 4.

Soixante-trois pays déclarent disposer de systèmes de données nationaux permettant de mesurer le port de la ceinture de sécurité. Parmi eux, 12 déclarent un taux de conformité à la législation d'au moins 80 % pour tous les occupants du véhicule, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. En revanche, le taux de port de la ceinture calculé à partir d'autodéclarations de conducteurs et passagers de voitures particulières est compris entre 30 et 60 % pour les passagers et entre 50 à 80 % pour les conducteurs (20).

Figure 15. Législation sur les ceintures de sécurité dans les pays, 2022



Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

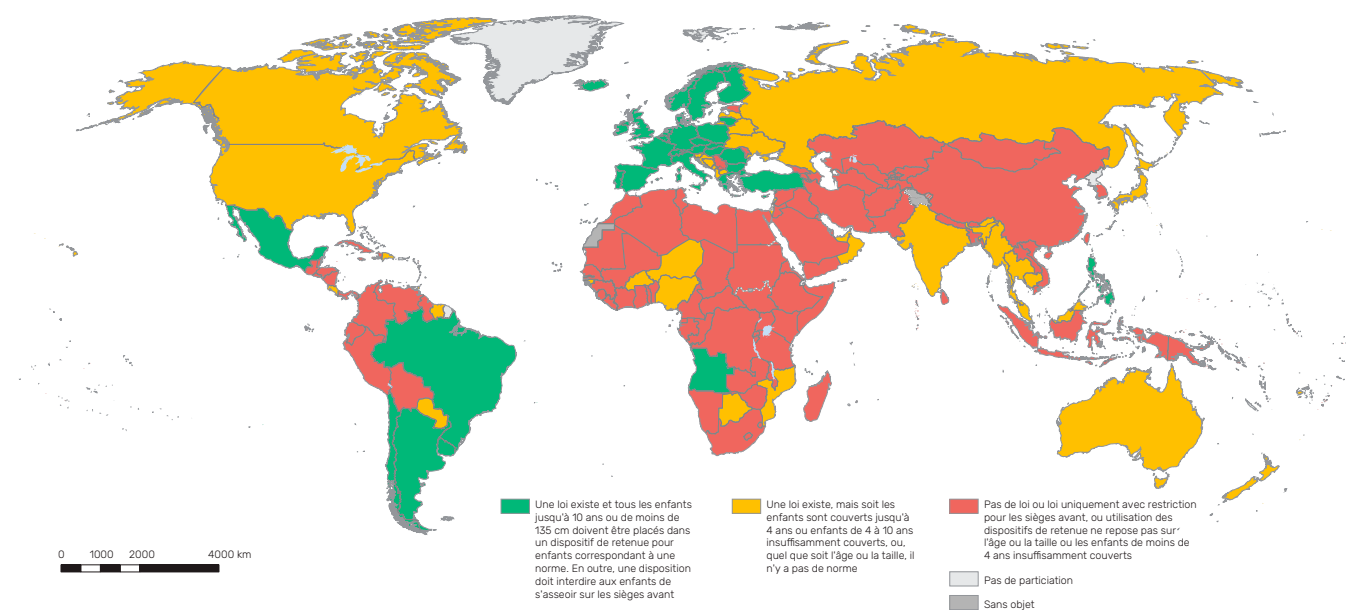
Les dispositifs de retenue pour enfants sont très efficaces pour réduire les traumatismes et les décès chez les enfants, la réduction du nombre de décès pouvant atteindre au moins 60 % (36). Il a été démontré que les avantages des dispositifs de retenue pour enfants sont les plus importants pour les jeunes enfants, en particulier ceux de moins de 4 ans. Pour les enfants âgés de 8 à 12 ans, les sièges rehausseurs font reculer de 19 % la probabilité de traumatismes par rapport à l'utilisation exclusive de la ceinture de sécurité. La position des enfants sur les sièges avant ou arrière est également importante, car le risque de traumatisme est plus élevé lorsque l'enfant est assis à l'avant (36).

Parmi les pays couverts par l'enquête menée pour le présent rapport, 128 déclarent disposer

de lois sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, dont 37 des lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS, c'est-à-dire des lois avec des dispositions relatives à l'âge et à la taille pour lesquels un tel dispositif doit être utilisé (enfants de moins de 11 ans et mesurant moins de 135 cm), la présence d'une norme pour les dispositifs de retenue pour enfants,²⁰ et l'interdiction de s'asseoir sur un siège avant (20). Comparé au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, cinq pays supplémentaires se conforment aux meilleures pratiques de l'OMS (Figure 16).

L'enquête réalisée pour le présent rapport ne prévoyait pas de recueillir des données sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, mais les données de l'enquête ESRA2 indiquent que l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants est comprise entre 11 % et 47 % (20,30).

Figure 16. Législation sur les dispositifs de retenue pour enfants dans les pays, 2022



²⁰ Le nombre de pays qui adhèrent aux normes internationales relatives aux dispositifs de retenue pour enfants est indiqué à l'annexe 4.

Interventions après un accident

Pour augmenter les chances de survie après un accident, une coordination entre plusieurs secteurs est nécessaire, notamment la police, la santé, la justice et les finances (Encadré 5). Lors d'un accident de la circulation, le facteur temps est déterminant : chaque minute compte pour sauver des vies. Des services de réadaptation adéquats et fournis au moment opportun peuvent se révéler essentiels pour atténuer l'impact à long terme des traumatismes dus aux accidents de la circulation et prévenir un handicap à vie (37). Le système judiciaire et juridique a également un rôle important à jouer pour assurer la protection financière et psychosociale des victimes.

Législation, politiques, plans et stratégies liés aux soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation

Garantir un accès rapide aux soins est essentiel après un accident. À ce titre, l'un des éléments les plus importants est de disposer d'un numéro d'urgence qui puisse être utilisé pour activer le système de soins d'urgence, que ce soit par le biais d'une personne ou par un système automatisé tel que l'eCall. Parmi les pays couverts par l'enquête, 97 déclarent disposer d'un ou de plusieurs numéros d'appel d'urgence garantissant une couverture totale du pays, et 18 pays disposent d'un numéro unique, mais sans couverture nationale. En outre, 118 pays déclarent disposer d'une structure qui veille à une bonne coordination entre services médicaux d'urgence préhospitaliers et services médicaux d'urgence hospitaliers.

Lors d'un accident de la circulation, il est souvent nécessaire que des soins immédiats soient prodigués par des passants non professionnels dont les gestes peuvent parfois sauver des vies. Pour encourager des personnes à intervenir, il faut veiller à ce qu'elles soient protégées contre les risques de responsabilité civile. Si 60 pays disposent

d'une législation nationale obligeant les passants non professionnels à aider toute personne impliquée dans un accident de la circulation, seulement 10 d'entre eux disposent d'une législation nationale protégeant ces personnes contre les risques de responsabilité civile (lois protégeant le « Bon Samaritain »).

En ce qui concerne les mesures visant à garantir la qualité des soins dispensés par les établissements de santé, 35 pays disposent de lois nationales exigeant une formation, une licence ou d'autres processus de certification pour les premiers intervenants. Cent quatre États Membres ont mis en place ces certifications pour les médecins urgentistes et 95 pour les chirurgiens traumatologues. Soixante-seize pays déclarent disposer d'un registre des traumatismes dans lequel les données sur les traumatismes en établissement de santé sont regroupées au niveau national. En outre, 28 pays signalent de tels systèmes à un niveau infranational et 23 autres pays des registres des traumatismes uniquement dans des établissements déterminés.

En ce qui concerne l'accès aux soins médicaux de réadaptation pour toutes les personnes blessées, quelle que soit leur capacité à payer pour ces soins, 46 pays déclarent avoir des lois qui rendent obligatoires les soins médicaux de réadaptation. Si seulement 25 pays ont indiqué que la couverture des soins de réadaptation était de 75 % pour les traumatismes dus aux accidents de la circulation, la disponibilité et la couverture réelles de ces services sont en grande partie non connues dans la plupart des pays.

En ce qui concerne la protection et le soutien apportés aux victimes d'accidents de la circulation (y compris leurs familles), 131 pays disposent d'une législation nationale rendant obligatoire une assurance responsabilité civile pour les véhicules. Un nombre encore plus faible de pays (25 pays) impose la fourniture d'une assistance psychologique aux victimes d'accidents de la circulation et à leurs familles, indépendamment de leur capacité à assumer le coût de cette assistance.

Encadré 5. Meilleure gestion des soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation, Thaïlande

En Thaïlande, le coût des accidents de la circulation est élevé, tant sur le plan humain que sur le plan économique. Rien qu'en 2022, 17 000 personnes sont mortes à la suite d'un accident de la circulation et 15 000 ont subi un handicap. Les pertes économiques s'élèvent à environ 500 000 millions de bahts (environ 12,5 millions USD). Dans ce contexte, une coalition pluridisciplinaire regroupant le Gouvernement, des ONG, le secteur privé et les médias a travaillé en étroite collaboration pour réduire le nombre de décès dus aux accidents de la circulation. Dans la province de Khon Kaen, au nord-est de Bangkok, des progrès ont été enregistrés, avec une baisse de 2 % du nombre de décès évitables.

Conduite par le Centre national pour la sécurité routière du Ministère de l'Intérieur, en collaboration avec le Ministère de la Santé publique et de nombreuses fondations pour la sécurité routière, la coalition a identifié trois activités clés dans lesquelles intervenir pour réduire le nombre de décès dans le pays : 1) leadership et mise en réseau ; 2) intégration des données et promotion des politiques ; et 3) renforcement des soins dispensés après un accident. À la suite de cela, plusieurs activités liées à la sécurité routière, notamment dans le domaine de la législation, de la promotion des politiques, et de la négociation politique, ont été menées à l'échelle nationale et mises en œuvre de manière efficace à Khon Kaen.

L'hôpital de Khon Kaen est un centre d'excellence au sein du système thaïlandais de soins d'urgence, un système qui a été conçu pour couvrir les soins d'urgence préhospitaliers, les soins d'urgence hospitaliers, les systèmes d'orientation, et la prise en charge en cas de victimes en très grand nombre. Les prestataires de soins de santé ont été intégrés directement dans le système de soins d'urgence, depuis les cliniciens de soins primaires des sous-districts jusqu'aux médecins urgentistes de l'hôpital de Khon Kaen.

La clé du succès à Khon Kaen a été de commencer par une mise en œuvre à petite échelle et de poursuivre sur le long terme avec une approche stratégique cohérente pour renforcer les soins



dispensés après un accident. L'hôpital de Khon Kaen lui-même dispose désormais d'un système d'ambulances fiable et d'un centre de répartition au niveau de la province performant en liaison avec le 1669, le numéro d'appel d'urgence national.

L'intégration des soins d'urgence a permis de mettre en place avec succès la direction médicale des services médicaux d'urgence, la prise de décisions destinée à orienter les patients au bon endroit pour les soins, le transport aéromédical, le triage dans les établissements de santé, et le soutien à la télémédecine pour les systèmes préhospitaliers et les systèmes d'aiguillage. Ces mesures, associées à des processus rigoureux de contrôle et d'amélioration de la qualité, ont permis de réduire de plus de moitié la proportion de décès évitables dus à des traumatismes, laquelle est passée de 4 % à 1 %.

Outre les soins dispensés après un accident, l'intégration des données a été mise en avant. Le système thaïlandais de surveillance des traumatismes a joué un rôle essentiel dans le suivi et l'amélioration de la qualité des soins de traumatologie, mais aussi dans la prévention des traumatismes depuis 2011. L'intégration des données du système de surveillance des traumatismes à celles de la police et de la Société de protection des victimes d'accidents de la route (Road Accident Victims Protection Company) permet d'obtenir des informations plus précises sur les décès et les traumatismes causés par les accidents de la circulation. La disponibilité de données précises a permis aux cliniciens de Khon Kaen de plaider de manière efficace en faveur de certaines politiques et de gagner la confiance des décideurs et des responsables politiques.

Ce succès a été possible grâce aux efforts continus et concertés d'individus et d'organismes motivés qui ont suivi et défendu la cause de la sécurité routière en Thaïlande au cours des dernières décennies.

Progrès dans le domaine d'un usage sûr de la route : résumé

Des améliorations ont été apportées à la législation dans 29 pays pour la rendre conforme aux critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS pour les cinq principaux facteurs de risque. Depuis le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*, 34 lois dans 29 pays ont été actualisées pour se conformer aux meilleures pratiques de l'OMS. La proportion

de lois qui ont fait l'objet d'une amélioration est indiquée dans la Figure 17.

En 2022, seulement sept pays disposent de lois portant sur les cinq principaux facteurs de risque conformes aux meilleures pratiques de l'OMS. Vingt pays disposent de lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS pour quatre des cinq facteurs de risque, 27 pays pour trois, 35 pays pour deux, 51 pays pour un seul, et 54 pays ne disposent d'aucune loi conforme aux critères de meilleures pratiques pour aucun des principaux facteurs de risque (Figure 18).

Figure 17. Nombre de pays dont la législation est conforme aux critères définissant les meilleures pratiques de l'OMS pour les cinq principaux facteurs de risque, 2022

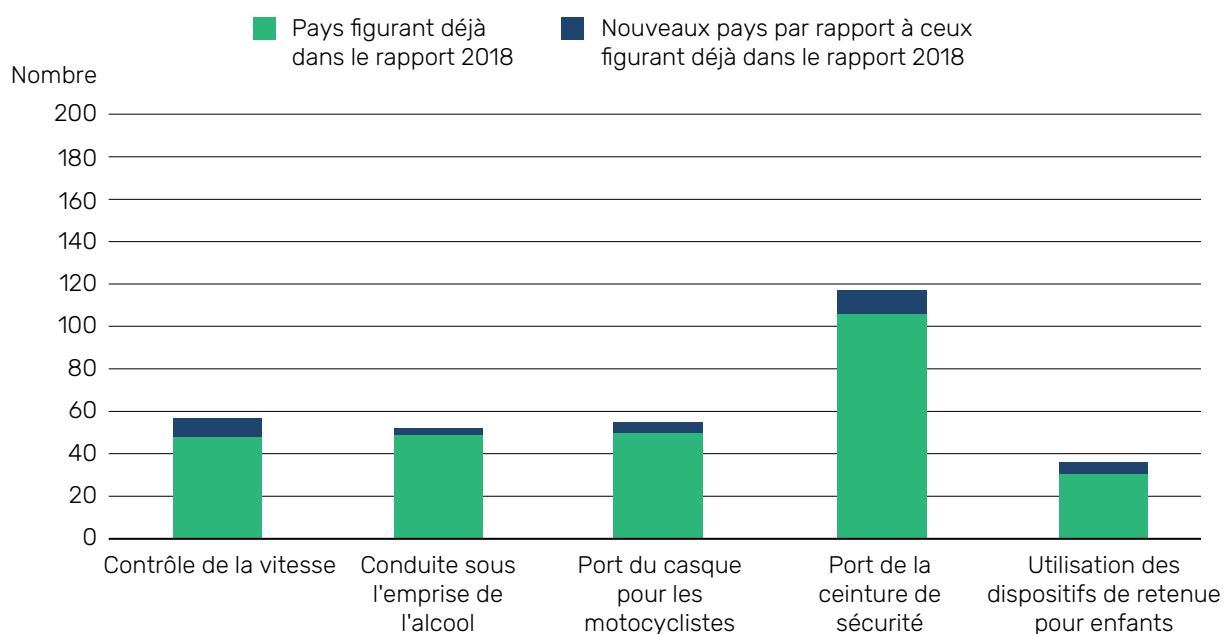
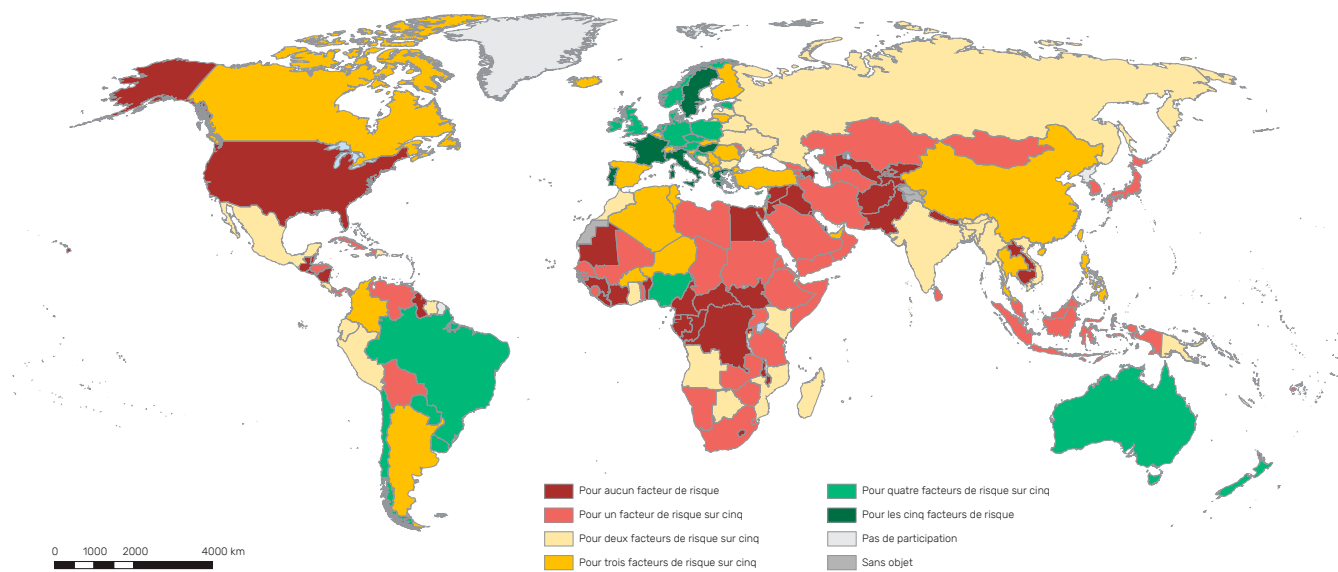


Figure 18. Meilleures pratiques de l'OMS dans la législation sur la sécurité routière, par facteurs de risque couverts et par pays, 2022





Section 4.

Mesures visant à renforcer la gouvernance de la sécurité routière



171 pays disposent d'un organisme chargé de la sécurité routière.



117 pays déclarent disposer d'une stratégie de sécurité routière nationale, mais seulement 16 de ces stratégies sont entièrement financées.



Plus de la moitié des pays utilisent les taxes générales sur les achats de véhicules, les assurances, les carburants et les boissons alcoolisées, entre autres, pour financer les activités de sécurité routière.



Environ la moitié des pays utilisent certaines taxes et amendes sur les infractions au code de la route pour financer les activités de sécurité routière.



Des différences entre chiffres des décès dus aux accidents de la circulation déclarés et chiffres estimés par l'OMS sont constatées dans 120 pays. Dans certains cas, les chiffres de l'OMS sont 10 fois plus élevés que les chiffres déclarés, et même 49 fois plus élevés dans un cas.



Seulement 114 pays déclarent disposer d'une définition spécifique pour les traumatismes dus aux accidents de la circulation.

L'expérience de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 souligne l'importance qu'il y a à relever le défi de la mise en oeuvre – et de sa complexité – par le biais d'une gouvernance efficace de la sécurité routière. Celle-ci va au-delà de la simple gestion des stratégies et des mesures de sécurité routière : elle inclut la coordination entre les secteurs (notamment la santé, le transport, l'urbanisme et la police, etc.), et la gestion des facteurs sociaux et commerciaux qui influent sur le développement durable et d'autres pratiques sociétales qui auront à terme un impact sur la sécurité routière.

Gestion institutionnelle

La gestion ne doit pas être utilisée en la considérant comme un objectif isolé, mais plutôt comme un moyen de gouverner – par la coordination, la législation, le financement et l'affectation des ressources, la promotion, le suivi et l'évaluation, la recherche et le développement, et le transfert de connaissances. L'organisation de cette activité relève de la décision de chaque pays, mais il est nécessaire de garantir une responsabilité multisectorielle partagée pour obtenir des résultats grâce à une approche intégrée de la sécurité routière.

L'existence d'un organisme national chargé de la sécurité routière est signalée par 171 pays, dont 81 indiquent que l'organisme dispose d'un financement. Une stratégie de sécurité routière nationale est mentionnée par 117 pays. Toutefois, en évaluant si la stratégie est active en 2021 et si elle fait l'objet de mises à jour régulières et dispose de cibles assorties de délais²¹ pour la réduction du nombre de décès et de traumatismes, il apparaît que seulement 17 pays disposent réellement d'une stratégie nationale actualisée.

Seize pays indiquent que leur plan est entièrement financé, et 65 autres font état d'un financement partiel. La plupart des pays n'ont pas pu répondre à cette question. Interrogés sur la source de financement, la plupart des pays déclarent ne pas savoir.

Si un petit nombre de pays seulement indiquent l'origine du financement de leur stratégie de sécurité routière, ils sont beaucoup plus

nombreux (plus de la moitié) à indiquer si des mesures fiscales (telles que la taxation) sont appliquées à certains aspects du transport routier. Plus de la moitié des pays déclarent appliquer des taxes sur l'achat de véhicules, l'assurance des véhicules, le carburant ou les boissons alcoolisées. Par ailleurs, la moitié des pays déclarent utiliser les amendes pour infraction au code de la route pour financer des activités de sécurité routière.

Suivi, évaluation, et gestion des données

Pour atteindre la cible de réduction de 50 % du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation d'ici à 2030, les pays doivent évaluer leur situation en matière de sécurité routière, préparer ou réviser leurs plans d'action et mettre en oeuvre les solutions présentées dans le présent document. Il est important de suivre et d'évaluer, au niveau mondial, les progrès et les résultats de la mise en oeuvre des solutions proposées. Cela passe par le suivi et la collecte de données pour mesurer les impacts et pour évaluer les progrès réalisés dans la mise en oeuvre (Voir dans l'encadré 6, l'exemple de la Zambie.).

Évaluation de la mise en oeuvre

Afin d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en oeuvre de l'approche dite du système sûr recommandée pour la sécurité routière, un ensemble de cibles et d'indicateurs a été établi à la demande d'une résolution de l'Assemblée mondiale de la Santé en 2016 (38). Les 12 cibles de performance ont été adoptées par consensus en 2017 et les indicateurs correspondants en 2018 (23). Dans le présent rapport, c'est la première fois qu'une évaluation est réalisée pour mesurer les progrès accomplis dans l'atteinte de ces cibles de performance. L'annexe 2 résume les progrès signalés par les pays pour ces indicateurs et montre qu'il subsiste à l'échelle mondiale des lacunes importantes pour atteindre les cibles. Il est à noter par ailleurs que, pour neuf indicateurs (sur 34), des données ne peuvent être obtenues. Néanmoins, le fait que la plupart des pays soient en mesure de fournir

²¹ Conformément à la cible volontaire de performance de l'ONU numéro 1.

des informations sur la plupart des indicateurs convenus est encourageant et témoigne d'une coordination accrue entre les secteurs œuvrant à l'amélioration de la sécurité routière.

Évaluation des impacts

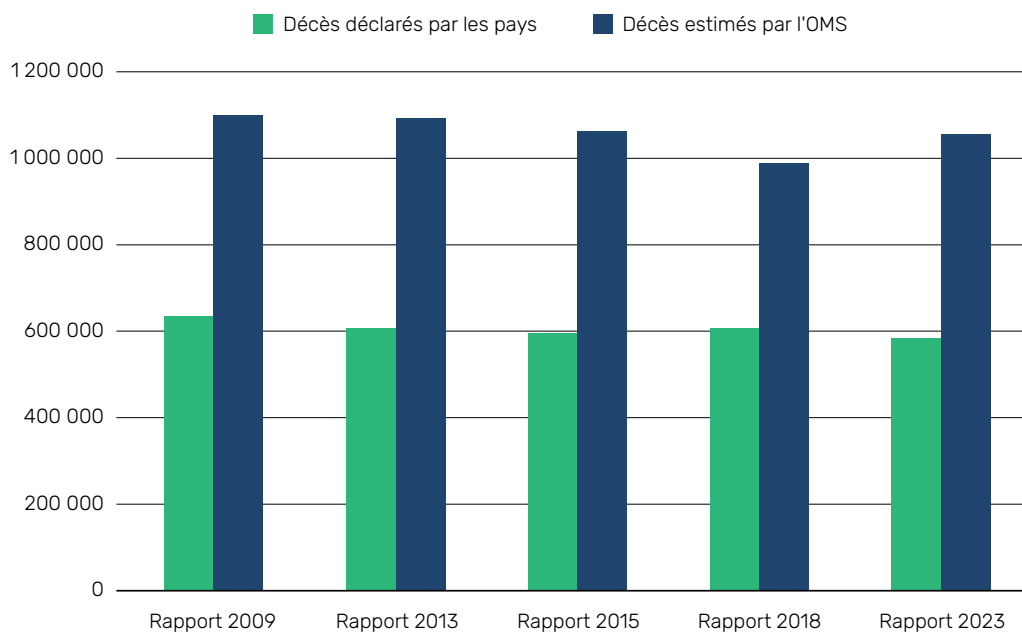
Si le principal indicateur de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 est le nombre de décès dus aux accidents de la circulation, tous les pays ne disposent pas de données à ce sujet. De plus, les données sur les décès communiquées par les pays ne sont pas nécessairement comparables parce que les définitions et les intervalles de temps utilisés n'étaient pas les mêmes partout. Par contre, les estimations de l'OMS (à la fois les chiffres absolus et les taux pour 100 000 habitants) permettent des comparaisons entre pays.

En outre, il subsiste des différences significatives entre les nombres de décès déclarés par les pays et les estimations de l'OMS. Ces différences ont été mises en évidence dans toutes les éditions précédentes du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, avec des ratios moyens de 1,8 (2013, 2015 et 2023) et de 1,7 (2018) lorsque les données des pays participant à tous les rapports à ce jour sont évaluées (Figure 19). Pour 2021, des différences entre les chiffres de mortalité déclarés et ceux estimés sont observées dans 120 pays. Dans certains cas, les chiffres de l'OMS sont 10 fois plus élevés, et même 49 fois plus élevés dans un cas.

Si les causes de ces différences sont diverses, les sources de données et les définitions utilisées sont les principaux facteurs qui y contribuent. Les estimations de l'OMS sont basées sur les registres d'état civil et les statistiques démographiques qui consolident les données provenant de sources multiples et incluent tous les décès résultant d'accidents de la circulation au cours d'une année donnée, quel que soit le temps écoulé entre la date de l'accident et le décès (voir annexe 1). De nombreux pays communiquent des données qu'à partir d'une seule source et ne prennent en compte que les décès survenus sur le lieu de l'accident ou dans un délai limité après la survenue de l'accident.

Il est difficile de présenter un chiffre de morbidité mondial pour les accidents de la circulation, car environ un tiers des pays ne déclarent pas les accidents non mortels et les deux autres tiers déclarent utiliser différentes définitions opérationnelles. Seulement 114 pays déclarent disposer d'une définition spécifique des traumatismes résultant d'un accident de la circulation. Plus de la moitié de ces pays (57 %) utilisent comme définition opérationnelle la nécessité d'une hospitalisation (ou une hospitalisation et une autre pathologie) nécessitant un arrêt de travail de trois jours ou plus. La deuxième définition la plus courante, utilisée par plus de 10 % des pays, est liée aux définitions normalisées des traumatismes telles que l'échelle MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale) (39), le RTS (Revised Trauma Score) (40) ou le MGAP (Mechanism/Glasgow Coma Score (Age/Pressure)) (41). Les pays restants utilisent d'autres définitions.

Figure 19. Décès dus aux accidents de la circulation déclarés par 146 pays ayant participé à toutes les enquêtes pour le *Rapport sur la sécurité routière dans le monde* à ce jour, par rapport aux décès estimés par l'OMS



Encadré 6. Exploitation des données sur les décès par le renforcement des capacités, Zambie

En Zambie, trois autorités clés traitent les données relatives à la mortalité due aux accidents de la circulation : la police, les établissements de soins de santé et le système d'enregistrement des faits d'état civil et statistiques de l'état civil (CRVS). Ces autorités sont confrontées à des problèmes liés à une collecte de données sur support papier, à un manque d'harmonisation, à des pratiques de codage et des définitions non normalisées pour les décès dus aux accidents de la circulation, ainsi qu'à un faible taux d'enregistrement dans le système CRVS dans les zones rurales. Ainsi, alors que les registres officiels de la Zambie font état d'une moyenne d'un peu moins de 2000 décès par an, les estimations sanitaires mondiales de l'OMS indiquent que ce chiffre est de 3600, ce qui suppose une sous-estimation d'environ 50 % des décès dus aux accidents de la route dans les registres officiels.

Approche de la Zambie pour améliorer la collecte de données

Collaboration et partenariats : la Zambie a établi des partenariats solides avec les principales parties prenantes de la sécurité routière, notamment les services de police zambiens, l'agence de sécurité du transport routier, le département de l'enregistrement national, des passeports et de la citoyenneté dépendant du Ministère de l'Intérieur, les hôpitaux universitaires, et le Bureau provincial de santé de Lusaka. En outre, l'initiative « Bloomberg Data for Health », plusieurs ONG actives dans le domaine de la sécurité routière et des établissements universitaires ont également participé à cet effort de collaboration.

Renforcement des capacités : une série de réunions et d'ateliers avec les principales parties prenantes ont servi de plateformes actives pour le partage des connaissances, le renforcement des compétences et la planification stratégique, suscitant l'innovation et ouvrant la voie à l'élaboration de nouvelles politiques et stratégies d'intervention.

Cartographie des processus opérationnels : un examen et une analyse approfondis des processus et des procédures de collecte de données sur la mortalité due aux accidents de la circulation en Zambie ont été réalisés. Une carte des processus a été élaborée et a permis d'identifier les goulets d'étranglement dans la collecte des données afin de les traiter pour améliorer l'efficacité du système.

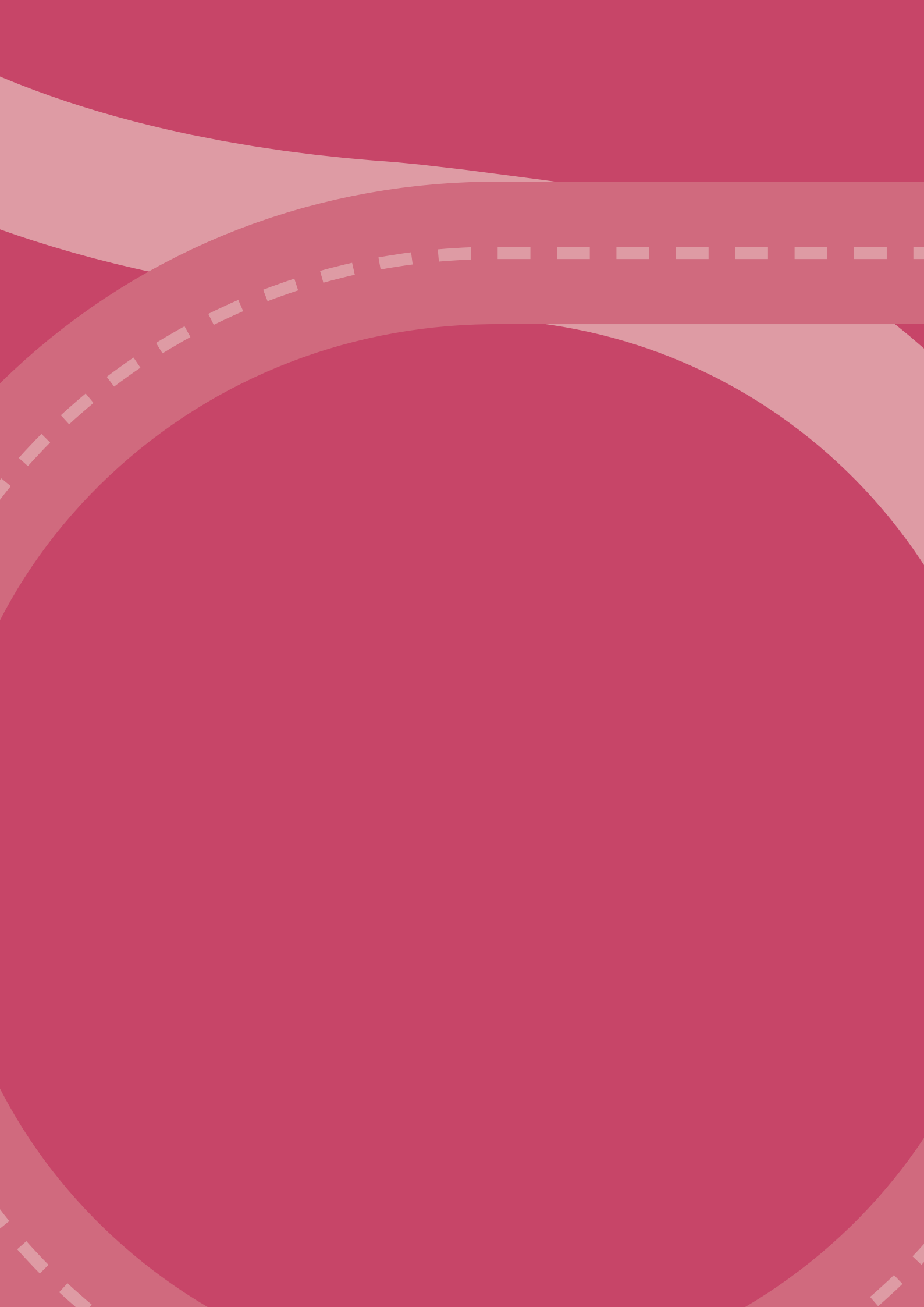
Source : (42)



Collecte des données, mise en relation des fichiers et estimation de l'exhaustivité : pour estimer l'ampleur de la sous-déclaration de la mortalité sur les routes en Zambie, des données ont été recueillies dans les registres de la police, les hôpitaux et les bases de données du système d'enregistrement des faits d'état civil et statistiques de l'état civil sur une période d'un an, du 1^{er} janvier au 30 décembre 2020, en se concentrant sur les accidents dans la province de Lusaka. Une méthode rigoureuse a été employée pour relier ces fichiers à l'aide d'identifiants spécifiques.

L'initiative a permis d'obtenir des résultats significatifs. Une équipe pluridisciplinaire chargée de l'analyse et de la communication des données relatives aux accidents de la circulation est en train d'être mise en place, et le partage et la collecte des données se sont considérablement intensifiés, élargissant ainsi l'utilité des données relatives aux accidents de la circulation pour la formulation des politiques.

Des méthodes statistiques ont été utilisées pour estimer le degré d'exhaustivité de la collecte de données provenant de différentes sources. Les données provenant des registres de la police étaient complètes à environ 19 %, celles des registres d'hôpitaux à 12 % et celles des statistiques de l'état civil du CRVS à 14 %. Il est important de noter que lorsque les données provenant de toutes ces sources ont été regroupées, l'exhaustivité a augmenté pour atteindre 37 %. L'expérience zambienne non seulement sert de modèle, mais témoigne également de l'impact positif des données de qualité sur les initiatives de santé publique.





Section 5.

La voie à suivre

Le nombre de décès dus aux accidents de la circulation a légèrement diminué pour atteindre 1,19 million en 2021, soit une baisse de 5 % par rapport à 2010. Plus de la moitié des États Membres des Nations Unies, y compris certains des pays les plus touchés, ont signalé une baisse du nombre de décès. Cette légère diminution intervient alors que le parc automobile mondial a plus que doublé, que les réseaux routiers se sont considérablement étendus et que la population mondiale a augmenté de plus d'un milliard de personnes. Bien que la baisse du nombre de décès soit loin d'être suffisante pour atteindre la cible de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030, à savoir une réduction de 50 % du nombre de décès d'ici à 2030, elle montre néanmoins ce qu'il faut faire pour que les progrès dans cette voie soient plus rapides. Dix pays ont réussi à réduire la mortalité sur les routes de 50 % depuis 2010, ce qui montre que la cible peut être atteinte sur une période de dix ans.

Certains des progrès les plus importants ont été faits là où a été le plus largement appliquée l'approche dite du système sûr, qui place les personnes et la sécurité au cœur des systèmes de mobilité. C'est dans la Région européenne que l'on trouve le plus grand nombre de pays dont les politiques et la législation sont conformes à cette approche et que le nombre de décès a le plus baissé (de 36 % depuis 2010). Le Bélarus, les Émirats arabes unis et la Norvège, par exemple, ont adopté des éléments relevant du système sûr et font partie du petit nombre de pays qui avaient réussi à réduire de moitié le nombre de décès en 2020.

Avec une population en forte augmentation et de plus en plus urbaine, l'approche orientée vers un système sûr nécessite un mélange optimal de modes de transports sûrs, efficaces et durables, notamment des transports publics de masse, tout en garantissant la sécurité des piétons, cyclistes et autres usagers vulnérables de la route, qui représentent la moitié de l'ensemble des décès.

La volonté politique doit être à la hauteur de l'ampleur et de l'urgence de cette crise. Les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité chez les enfants et les jeunes âgés de 5 à 29 ans. Plus de 3200 personnes meurent chaque jour sur les routes, et neuf décès sur 10 surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Deux tiers des décès concernent des personnes en âge de travailler, ce qui a d'énormes conséquences sanitaires, sociales et économiques dans l'ensemble de nos sociétés.

Les mesures visant à réduire le risque de décès et de traumatismes, notamment l'adoption de lois conformes aux meilleures pratiques de l'OMS, n'ont guère progressé. Bien que les principaux facteurs de risque qui contribuent aux accidents de la circulation soient connus des décideurs politiques depuis des décennies, seulement sept pays ont adopté une législation conforme aux meilleures pratiques de l'OMS pour les cinq facteurs de risque : la vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool, le port du casque chez les motocyclistes, la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour les enfants.

Le Plan mondial pour la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030 indique la voie à suivre. Chacun a un rôle à jouer pour faire de la mobilité sûre, inclusive et durable une réalité.

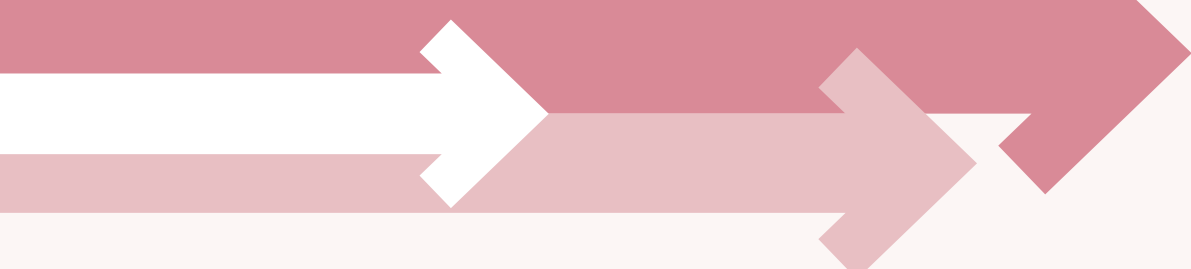
Les gouvernements doivent mener des stratégies fondées sur des données fiables, soutenues par des lois et des financements solides et impliquant tous les secteurs concernés. Les entreprises doivent placer la sécurité et la durabilité au cœur de leurs chaînes de valeur. Le monde universitaire et la société civile doivent produire des données factuelles et demander des comptes aux dirigeants. Les jeunes, pour leur part, peuvent exiger que des mesures soient prises et contribuer à leur mise en œuvre.

Cette approche plus globale de la mobilité permettra de s'attaquer à de nombreux autres problèmes cruciaux. En encourageant la marche et les déplacements à vélo, par exemple, nous pouvons faire baisser le nombre des maladies non transmissibles, réduire la pollution et lutter contre les changements climatiques. En donnant la priorité à la sécurité des usagers de la route vulnérables, nous pouvons contribuer à réduire la pauvreté et à lutter contre les inégalités, notamment en matière d'accès à l'emploi et à l'éducation.

L'augmentation du nombre de véhicules à moteur et des systèmes de transport motorisés soulève de sérieuses questions en termes de durabilité. Avec une population mondiale en augmentation et de plus en plus urbaine, la demande de mobilité sera supérieure à la capacité des systèmes qui reposent fortement sur les véhicules particuliers. De plus, avec l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, il sera plus difficile d'atteindre les objectifs climatiques mondiaux.

Une plus grande coordination avec les responsables de domaines connexes pourrait contribuer à renforcer l'impact des mesures, à sensibiliser les principaux décideurs à l'importance de la sécurité routière et à encourager des investissements plus importants dans des systèmes de mobilité conçus pour les personnes, en mettant la sécurité au premier plan.

Le Plan d'action mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 préconise une approche globale orientée vers un système sûr afin de réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la circulation d'ici à 2030. Le présent rapport montre que cela est possible à condition de prendre les bonnes décisions et de mettre en place les bonnes mesures.



La voie à suivre – message de Jean Todt, envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière

Le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023 donne deux interprétations opposées de la situation.

L'une est porteuse d'espoir, car le nombre de décès dus aux accidents de la circulation est enfin en baisse. Les gouvernements, les entreprises, la société civile, les citoyens et les communautés se rassemblent autour d'un plan mondial crucial visant à repenser la mobilité et à réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la route d'ici à 2030.

L'autre est plus sombre, avec un monde qui se dirige à toute allure vers le « carmageddon ». Le nombre de véhicules à moteur augmente de façon exponentielle et les piétons, cyclistes et autres usagers de la route vulnérables sont en grand danger. Plus d'argent est investi dans les routes avec tous les risques qu'elles peuvent engendrer, et beaucoup moins dans des transports publics sûrs ou des moyens de mobilité plus durables. La sécurité est bien trop souvent une question à laquelle on pense après coup, et non un objectif ou une direction à suivre.

Les décisions que nous prenons aujourd'hui détermineront le nombre de vies qui seront sauvées et auront un impact sur de nombreux autres domaines cruciaux pour notre avenir, notamment notre environnement naturel fragile.

Le nombre de véhicules à moteur devrait doubler d'ici à 2030 par rapport à 2010, point de départ de la première décennie d'action. Les systèmes de transport, conçus pour les véhicules particuliers, risquent donc d'être mis à rude épreuve, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Cela signifie plus d'embouteillages, plus de pollution, et une explosion des coûts sanitaires, sociaux et économiques que nous devons tous assumer.

Avec l'augmentation rapide de la population urbaine (avec 68 % de la population mondiale dans les villes en 2050 contre 54 % en 2016) et des systèmes reposant sur les véhicules particuliers qui monopolisent inutilement de plus en plus d'espace, l'approche de la sécurité routière fondée sur un système sûr préconise de privilégier différents types de mobilité, notamment des transports publics efficaces et financièrement abordables.

Et puis il y a la question du climat. Le secteur des transports est responsable d'environ un quart des

émissions de gaz à effet de serre dans le monde, même si nous nous efforçons de réduire ces émissions dans un dernier effort pour éviter une catastrophe climatique et protéger notre planète pour les générations à venir.

Les véhicules électriques et les solutions moins énergivores sont une bonne chose, mais qu'une partie de la réponse. Par ailleurs, le nombre de véhicules utilisant des énergies fossiles augmente beaucoup plus rapidement que celui des véhicules électriques.

Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 appelle le monde à passer de rues ternes, sales et dangereuses à des espaces sûrs, verts et vivants, conçus pour les personnes. Parce que la mobilité sûre concerne de nombreux domaines liés au développement durable, nous devons collaborer avec tous les secteurs concernés pour obtenir les meilleurs résultats possibles. Nous devons tous comprendre qu'une plus grande durabilité entraîne une plus grande sécurité et qu'il nous faut abandonner les transports dangereux qui, eux, ne sont pas durables.

Alors que nous nous efforçons de réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents de la circulation d'ici à 2030, nous avons besoin d'un changement de paradigme en matière de leadership, d'engagement, d'investissement et d'action de la part des gouvernements du monde entier et de tous les membres de la société, depuis les usagers de la route jusqu'à ceux qui conçoivent et construisent nos infrastructures.

La mine de données que contient le présent rapport devrait nous aider à affiner notre démarche et à redoubler d'efforts. Les Nations Unies font tout leur possible pour accélérer les mesures visant à sauver des vies sur les routes, comme en témoignent la création d'un Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, les conventions des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière et le Plan d'action mondial pour la sécurité routière.

La situation est critique, mais notre avenir est entre nos mains. C'est à nous, et à nous seuls, qu'il revient de décider s'il faut laisser la situation se dégrader ou agir pour changer le cours des choses.

Références

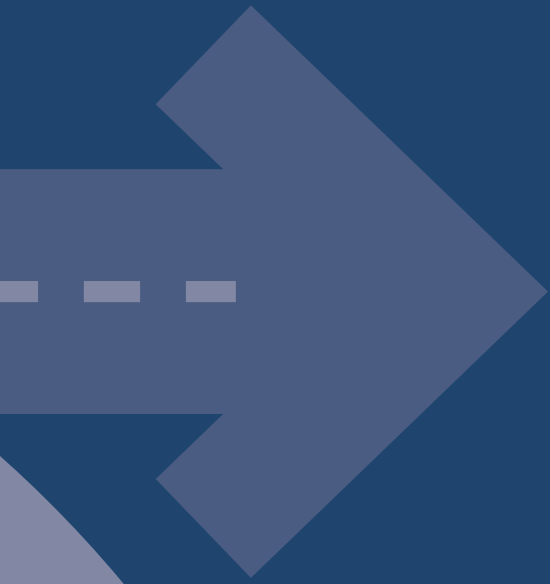
1. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : résumé. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2009 (<https://iris.who.int/handle/10665/70042>, consulté le 15 juin 2023).
2. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva: World Health Organization; 2013 (<https://iris.who.int/handle/10665/78256>, consulté le 15 juin 2023).
3. Global status report on road safety 2015. Geneva: World Health Organization; 2015 (<https://iris.who.int/handle/10665/189242>, consulté le 15 juin 2023).
4. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018 (<https://iris.who.int/handle/10665/276462>, consulté le 15 juin 2023).
5. Résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies. Amélioration de la sécurité routière mondiale. New York (NY), Nations Unies, 2010 (<https://digitallibrary.un.org/record/684031?ln=en&v=pdf>, consulté le 15 juin 2023).
6. Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies 74/299. Amélioration de la sécurité routière mondiale. New York (NY), Nations Unies, 2020 (<https://digitallibrary.un.org/record/3879711>, consulté le 15 juin 2023).
7. Global status report on road safety 2023: Country and Territory Profiles. Geneva: World Health Organization; 2023.
8. Global status report on road safety 2023: Summary. Geneva: World Health Organization; 2023. (<https://www.who.int/publications/item/9789240086456>, consulté le 13 décembre 2023).
9. WHO Road Safety Data [Mobile application software]. (2.1). Geneva: World Health Organization; 2023.
10. WHO methods and data sources for country-level causes of death 2000–2019. Geneva: World Health Organization; 2020 (https://cdn.who.int/media/docs/default-source/gho-documents/global-health-estimates/ghe2019_cod_methods.pdf, consulté le 15 juin 2023).
11. Preventing injuries and violence: an overview. Geneva: World Health Organization; 2022 (<https://iris.who.int/handle/10665/361331>, consulté le 15 juin 2023).
12. Dalal K, Lin Z, Gifford M, Svanström L. Economics of global burden of road traffic injuries and their relationship with health system variables. *Int J Prev Med* 2013;4:1442-50.
13. Badré B. Road safety is an issue of equity for the poor. World Bank blogs. 25 November, 2015 (<https://blogs.worldbank.org/voices/road-safety-is-an-issue-of-equity-for-the-poor>, consulté en septembre 2023).
14. UN Population Division [online database]. New York (NY): United Nations; 2022 (<https://population.un.org/wpp/>, consulté le 15 juin 2023).
15. Implementing clean energy transitions: Focus on road transport in emerging economies. Paris: International Energy Agency; 2023 (www.iea.org, consulté le 15 juin 2023).
16. Meijer JR, Huijbregts MAJ, Schotten KGJ, Schipper AM. Global patterns of current and future road infrastructure. *Environmental Research Letters* 2018;13:064006 (<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aabd42>, consulté le 15 juin 2023).
17. World road statistics [online database]. Geneva: International Road Federation; 2023 (www.irfnet.ch and www.worldroadstatistics.org, consulté le 28 septembre 2023).
18. International Transport Forum. Road Safety Annual Report 2021.

19. Population facts. Policies on spatial distribution and urbanization have broad impacts on sustainable development. No. 2020/2. New York (NY): United Nations Department of Economic and Social Affairs; 2020 (https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org/development/desa/pd/files/undes_pd_2020_popfacts_urbanization_policies.pdf, consulté le 15 juin 2023).
20. Meesmann U, Wardenier N, Torfs K, Pires C, Delannoy S, Van den Berghe W. A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project 2022 (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels: Vias institute; 2022 (<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2-main-report-def.pdf>, consulté le 15 juin 2023).
21. Rapport mondial de situation sur l'activité physique 2022. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2022 (<https://iris.who.int/handle/10665/366637>, consulté le 15 juin 2023).
22. iRAP Safety Insights Explorer [Internet]. London: iRAP, 2021 (<https://irap.org/safety-insights-explorer/>, consulté le 7 novembre 2023).
23. Global roadmap of action toward sustainable mobility. Washington (DC): Sustainable mobility for all; 2019 (<http://www.sum4all.org>, consulté le 15 juin 2023).
24. Pulido D, Raffo VI. Saving lives through private investment in road safety. Washington (DC): World Bank; 2022 (<https://documents1.worldbank.org/curated/en/09952500222214332/pdf/P1750030e6c58506b08d5b05ccba3311628.pdf>, consulté le 15 juin 2023).
25. Comparing transport infrastructure investment policies around the globe. Statistics Brief. Paris: International Transport Forum; 2023 (<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/compare-transport-infrastructure-investment-statistics-brief.pdf>, consulté le 15 juin 2023).
26. Market research report: Automotive market size, share, growth, and global industry analysis, by type (passenger vehicle and commercial vehicle), by application (personal use, municipal use, and business use), regional insights and forecast to 2031. Business Research Insights. Maharashtra, India: Business Research Insights; 2023 (<https://www.businessresearchinsights.com/market-reports/automotive-market-102183>, consulté le 2 novembre 2023).
27. Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2021 (<https://www.who.int/fr/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>, consulté le 15 juin 2023).
28. Used vehicles and the environment: a global overview of used light duty vehicles – flow, scale and regulation. Nairobi, Kenya: United Nations Environment Programme; 2020 (<https://wedocs.unep.org/20.500.11822/34175>, consulté le 15 juin 2023).
29. Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Conventions des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière, Genève, 2020 (<https://unece.org/fr/transport/publications/conventions-des-nations-unies-dans-le-domaine-de-la-securite-routiere>, consulté le 15 juin 2023).
30. Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety and Johns Hopkins International Injury Research Unit. BIGRS observational studies, document en cours de rédaction.
31. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Geneva: Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies; 2023 (<https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2023/10/Green-Manual-Speed-revised-edition-16Oct23.pdf>, consulté le 15 juin 2023).

32. Drink driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies; 2022 (<https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2023/09/3094-IFRC-Drink-Driving-Management-manual-revision-Sept-2023.pdf>, consulté le 15 juin 2023).
33. Drug use and road safety: a policy brief. Geneva: World Health Organization; 2016 (<https://iris.who.int/handle/10665/325957>, consulté le 15 juin 2023).
34. L'utilisation des téléphones mobiles : la distraction au volant, un problème qui s'aggrave. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2011 (<https://iris.who.int/handle/10665/85872?locale-attribute=fr&show=full>, consulté le 15 juin 2023).
35. Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Geneva: World Health Organization; 2023 (<https://iris.who.int/handle/10665/366578>, consulté le 15 juin 2023).
36. Occupant restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. London: FIA Foundation; 2022 (<https://www.who.int/publications/m/item/occupant-restraints--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>, consulté le 15 juin 2023).
37. Global report on health equity for persons with disabilities. Geneva: World Health Organization; 2022 (<https://iris.who.int/handle/10665/364834>, consulté le 15 juin 2023).
38. Résolution WHA 69.7. Soixante-neuvième Assemblée mondiale de la Santé, Genève, 28 mai 2016. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2016 (https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-fr.pdf, consulté le 2 novembre 2023).
39. Serious injuries. In: European Commission/ Mobility and transport – road safety [website]. Brussels: European Commission; 2022 (https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/serious-injuries_en, consulté le 2 novembre 2023).
40. Champion HR, Sacco WJ, Copes WS. A revision of the trauma score. *Journal of Trauma*. 1989;29(5):623–9 (<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/2657085/>, consulté le 15 juin 2023).
41. Baghi I, Shokrgozar L, Herfatkar MR. Mechanism of injury, Glasgow Coma Scale, age and systolic Blood pressure: A new trauma scoring system to predict mortality in trauma patients. *Trauma Monthly*. 2015;20(3):e24473 (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4630599/>, consulté le 15 juin 2023).
42. Mwale M, Mwangilwa K, Kakoma E, Ilaych K. Estimation of completeness of road traffic mortality data in Zambia using a three source capture recapture method. *Accid Anal & Prev*. 2023(186):107048 (<https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107048>, consulté le 2 novembre 2023).



Annexes





Annexe 1. Méthodologie

Depuis son lancement en 2009, la série de rapports de situation de l'OMS sur la sécurité routière dans le monde a évolué par le biais d'un processus itératif et consultatif avec les pays et territoires participants, tout en intégrant des données provenant de diverses sources.

Pour le présent rapport, le cinquième de la série, un comité consultatif a été mis en place afin d'évaluer la structure des quatre rapports précédents et leurs résultats, et de discuter des thèmes à aborder dans ce rapport. Sur les conseils du comité consultatif, les objectifs de ce rapport ont été élargis pour mieux prendre en compte la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030.

Les conseillers régionaux de l'OMS ont mis en place des réseaux régionaux par l'intermédiaire de leurs points focaux régionaux en matière de données respectifs et des points focaux nationaux en matière de données désignés par les gouvernements. Ensuite, les points focaux nationaux en matière de données ont été invités à solliciter l'aide d'un maximum de 10 collaborateurs nationaux en matière de données afin d'encourager les réseaux nationaux d'experts issus de divers horizons à parvenir à des réponses consensuelles pour l'enquête élaborée pour ce projet et pour l'examen juridique qui a suivi. Le Siège de l'OMS a coordonné les processus de collecte et de gestion des données à l'aide d'outils en ligne, dont certains ont été spécialement conçus pour le présent rapport. La validation des données a nécessité de fréquentes consultations avec les collaborateurs. Pour l'essentiel, tous les processus ont été gérés à distance.

Une fois le rapport (y compris les profils de pays et de territoires) et son résumé disponibles, les membres du comité consultatif, les conseillers régionaux de l'OMS et les points focaux régionaux en matière de données ont été invités à faire part de leurs commentaires. Les estimations concernant le nombre de décès ont été communiquées aux pays et aux territoires pour leur permettre de réagir à tout changement découlant du processus de vérification et de validation. Cette consultation a permis aux pays de formuler des commentaires sur les estimations de l'OMS concernant les décès dus aux accidents de la circulation, qui sont

souvent beaucoup plus élevés que les statistiques officielles des pays (voir Introduction).

Sources des données

Le présent rapport utilise les sources de données suivantes :

a) Dernières données de l'OMS sur les décès modélisés par pays. Les modèles statistiques élaborés se sont appuyés sur les données d'enquête recueillies pour le présent rapport (voir point b) ci-dessous), notamment en ce qui concerne le nombre et la répartition des décès déclarés par âge et par sexe, ainsi que sur les informations relatives au parc automobile. Toutefois, les chiffres communiqués ne sont pas suffisants, comme l'expliquent les rapports précédents de cette série et des publications indépendantes (5-6). Un examen complet des méthodes d'estimation de la mortalité utilisées par l'OMS et d'autres organismes sera disponible prochainement.¹ Le Département Données, analyse et résultatologie de l'OMS produit périodiquement des estimations mises à jour, dont les plus récentes sur les décès dus aux accidents de la circulation routière, relatives à l'année 2021, sont présentées dans ce rapport, tandis que les dernières estimations globales (2019) sont accessibles sur la page Global Health Estimates du site Web de l'OMS.

Pour estimer le nombre de décès dus aux accidents de la circulation (tous âges, hommes et femmes), l'OMS utilise un modèle de régression amélioré en fonction d'un ensemble de covariables comprenant mesures du développement économique, facteurs et législation en matière de transport routier, utilisation des routes, gouvernance et application de la sécurité routière, et aussi accès au système de santé. En outre, le modèle de régression utilise les données d'enregistrement des décès pour la période 2000-2021 qui étaient complètes à 80 % ou plus pour une année donnée ou dont l'exhaustivité moyenne pour la dernière décennie était supérieure ou égale à 80 %. Les données d'enregistrement des causes de décès sont soumises régulièrement à l'OMS par les bureaux des statistiques nationales ou les ministères de la Santé du monde entier, et sont

¹ Un article sur l'évolution des méthodes utilisées pour produire cette série de rapports est actuellement en cours d'examen pour publication dans un prochain numéro du journal en ligne *Injury Prevention*.

généralement codées en utilisant la 10^e révision de la Classification internationale des maladies (CIM-10) (<https://www.who.int/data/data-collection-tools/who-mortality-database>). Le modèle de régression produit des estimations en utilisant les critères de la CIM-10 (7), qui comptabilise tous les décès survenus au cours d'une année civile à la suite d'accidents de la circulation, quel que soit le délai dans lequel se produit le décès (contrairement à de nombreuses sources de données officielles de surveillance du trafic routier, où les données sur les décès dus aux accidents de la circulation reposent sur une définition du décès correspondant à un décès survenu dans les 30 jours après l'accident).

b) Données recueillies pour ce rapport via l'enquête en ligne. Sur les conseils du comité consultatif, l'enquête utilisée pour le dernier rapport a été actualisée pour mieux prendre en compte la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 (suppression des questions redondantes). Cela a nécessité un élargissement du champ des questions qui a été partiellement contrebalancé par la suppression des questions redondantes ou des questions amenant à des réponses peu fiables. La nouvelle enquête a été examinée par les membres du comité consultatif et par les conseillers régionaux et du Siège de l'OMS spécialisés dans les traumatismes. L'enquête a été traduite automatiquement dans les six langues officielles de l'ONU et distribuée par les points focaux régionaux et nationaux en matière de données (et, sur demande, aux centres nationaux de données). La collecte des données s'est déroulée de septembre 2022 à août 2023. Un exemplaire de l'enquête originale en anglais est disponible.² La formation à l'utilisation de la plateforme s'est faite par le biais de réunions en ligne dans les six langues officielles de l'ONU au cours du troisième trimestre 2022. La validation des données a consisté à vérifier les données par rapport aux documents sources lorsqu'ils étaient disponibles et à vérifier les incohérences logiques. L'utilisation d'une plateforme en ligne a permis des contrôles à plusieurs niveaux, depuis les restrictions de saisie de données jusqu'à l'approbation des données soumises à un niveau plus élevé. Les incohérences ont été renvoyées, dans

la mesure du possible, aux points focaux nationaux pour être corrigées. La plateforme permettait de télécharger des documents d'appui si nécessaire. Il a été demandé à ce que les données de l'enquête portent sur l'année 2021 ou à ce qu'elles soient le plus proche possible de cette période.

c) Examen de la législation par l'OMS et informations connexes recueillies pour le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023. L'enquête élaborée par l'OMS comprenait des questions sur plusieurs domaines ayant trait à la législation, comme les soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation, l'infrastructure, les véhicules et le comportement des usagers de la route. Au total, 25 domaines étaient abordés. En utilisant les réponses à l'enquête (voir point b) ci-dessus) et la documentation sur la législation fournie par les contributeurs nationaux ou identifiée dans les bibliothèques juridiques et/ou via Internet, une équipe de juristes expérimentés et formés a validé l'existence de 17 de ces 25 domaines couverts par la législation. Cinq de ces 25 domaines ont fait l'objet d'une évaluation approfondie (l'annexe 3 recense les 25 domaines et indique s'ils ont été signalés uniquement, validés ou évalués). Les juristes avaient pour langue maternelle l'anglais, l'arabe, le chinois l'espagnol ou le français et ont utilisé des traductions en anglais de textes législatifs rédigés dans d'autres langues. L'examen a duré de janvier à septembre 2023. La législation devait être en vigueur au 31 décembre 2022 pour pouvoir être prise en compte. L'analyse juridique a ensuite été communiquée aux points focaux nationaux en matière de données, et un processus de validation a été entrepris pour résoudre tout conflit de données par la discussion et/ou la soumission de nouveaux documents juridiques. Le processus d'évaluation de l'OMS a évolué au fil du temps car l'examen lui-même a débouché sur une amélioration des critères afin de mieux prendre en compte les données probantes et les pratiques, ainsi que sur un examen de législations supplémentaires. Le Tableau A1.1 indique si les données du rapport 2023 relatives à sept domaines couverts par la législation sont comparables à celles des précédentes éditions du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*.

² Pour un exemplaire de l'enquête en anglais contenant des instructions opérationnelles, veuillez envoyer un courriel à sam@who.int.

Tableau A1.1 Comparabilité entre les données des éditions du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* pour sept domaines couverts par la législation

2023	2018	2015	2013	2009
Vitesse	Oui	Oui	Non	Non
Port de la ceinture de sécurité	Oui	Oui	Non	Non
Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	Oui	Non	Non	Non
Port du casque	Oui	Oui	Non	Non
Conduite sous l'emprise de l'alcool	Oui	Oui	Non	Non
Conduite sous l'emprise de stupéfiants	Oui	Non	Non	Non
Manque d'attention au volant	Oui	Non	Non	Non

d) Données provenant des précédentes éditions du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde de l'OMS (2009, 2013, 2015 et 2018), y compris les données sur la participation, les écarts entre les chiffres déclarés et estimés concernant les décès dus aux accidents de la circulation, et toutes les variables présentées dans les annexes statistiques de ces rapports. Ces données ont été recueillies initialement par des représentants désignés par les gouvernements des pays ou territoires participants et ont fait l'objet d'une autorisation gouvernementale avant d'être publiées, comme cela est précisé dans les rapports. Des examens juridiques approfondis pour les sept domaines couverts par les législations mentionnés dans le Tableau A1.1 ont également été établis.

- e) Les données démographiques des pays (incluant les personnes de moins de 11 ans) pour l'année 2020 et allant jusqu'au 1^{er} juillet 2021 proviennent de la Division de la population des Nations Unies (8).
- f) Les données sur le niveau de revenu des pays regroupées par catégories de revenu (élevé, intermédiaire de la tranche supérieure, intermédiaire de la tranche inférieure et faible) proviennent de la Banque mondiale (9).
- g) Les données provenant de conventions et règlements des Nations Unies de 2010 et 2021 sur les véhicules, les routes et les conducteurs, ou provenant de conventions et règlements équivalents sont tirés de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (10) ou de la Collection des Traités des Nations Unies (11).
- h) Les données sur les schémas de mobilité, les comportements autodéclarés et l'application perçue de certains volets de la législation sur la sécurité routière portant sur les comportements (excès de vitesse, consommation d'alcool ou de stupéfiants,

utilisation du téléphone mobile, port de la ceinture de sécurité, port du casque, utilisation de dispositifs de retenue pour enfants) sont tirées de l'initiative ESRA (Enquête en ligne sur les attitudes des usagers de la route) coordonnée par l'institut Vias (12) (ces données sont disponibles pour 48 pays et territoires).

- i) Les données relatives à la densité du réseau routier et au classement des routes proviennent des statistiques routières mondiales de la Fédération Routière Internationale (13) et celles relatives au classement de la sécurité ou aux routes par type d'usagers proviennent de l'iRAP (14).
- j) Des études de cas et des témoignages ont été recueillis pour évoquer les domaines du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 qui ne sont pas suffisamment couverts par les autres sources de données. Un appel à des études de cas portant sur des domaines ciblés a été communiqué aux points focaux nationaux en matière de données par l'intermédiaire des conseillers régionaux.

Gestion des données

L'intégration de ces sources de données a permis de définir une série d'indicateurs utilisés dans les profils de pays et de territoires et de mettre à jour l'application mobile. Pour une description des indicateurs mentionnés dans le texte du présent rapport ou dans les profils de pays et de territoires, nous vous invitons à consulter les annexes 2 et 3. Les paragraphes suivants fournissent des informations plus précises sur l'élaboration de deux éléments de données, à savoir les décès sur les routes et les examens de la législation.

Décès sur les routes. Les décès déclarés par les gouvernements et leur répartition par sexe, âge, type d'usagers et lien avec le travail ont été recueillis dans

le cadre de l'enquête menée pour le rapport. Certaines de ces valeurs sont incluses dans les profils des pays et territoires. Les décès déclarés sont également utilisés dans les modèles mathématiques pour estimer le nombre de tués sur les routes pour les raisons décrites ci-dessus. Les modèles de régression utilisés pour estimer le nombre de décès dus aux accidents de la circulation sont les mêmes que ceux des rapports précédents, avec des données actualisées relatives aux registres et statistiques de l'état civil (CRVS) pour la période allant de 2000 à 2021. Une série chronologique pour chaque covariable a été utilisée pour cette période pour chaque pays.

Comme dans les rapports précédents, les pays sont classés dans les groupes suivants en fonction des caractéristiques de leurs données CRVS : Groupe 1 (pays disposant de données d'enregistrement des décès), Groupe 2, Groupe 3 (pays dont la population est inférieure à 150 000 habitants), et Groupe 4 (pays ne disposant pas de données d'enregistrement des décès éligibles). La nouveauté du présent rapport est que l'ancien Groupe 2 a été subdivisé en deux groupes (2A et 2B) en fonction des améliorations apportées à leurs systèmes de données. Les estimations de décès ont été calculées pour tous les États Membres, indépendamment de leur participation à l'enquête menée pour le rapport.

Groupe 2A : pays dont les données d'enregistrement des décès sont partagées avec l'OMS, mais dont les données présentent certaines limitations. Ces limitations peuvent être liées au fait que le nombre d'observations de données est insuffisant (inférieur ou égal à 5) ou que la qualité des données n'est pas suffisante pour les classer dans le Groupe 1, qui représente vraisemblablement les pays avec la meilleure qualité de données. Dans ces cas, l'OMS a aidé ces pays à améliorer leur collecte de données et leurs méthodes d'estimation. Au lieu de s'appuyer sur une seule source de données pour l'ensemble de la population, ces pays ont procédé à une mise en relation de données provenant de diverses parties prenantes. La méthode de capture-recapture a été utilisée pour estimer le nombre de décès dus aux accidents de la circulation pour une année donnée.

Groupe 2B : pays qui sont encore en train d'améliorer leurs systèmes d'enregistrement des décès sur les routes. L'exhaustivité des données d'enregistrement des décès, en particulier pour les causes de décès liées à des incidents de la circulation, est relativement faible, de l'ordre de 30 %. Ces pays ont procédé, avec le soutien de l'OMS, à une mise en relation des données provenant d'autres sources que les seuls registres de police. Ces efforts se concentrent sur des zones géographiques

spécifiques, telles que la capitale ou un district de la capitale. Cela est peut-être dû à des contraintes en matière de ressources ou à une approche progressive de l'amélioration de la collecte et de la communication des données.

L'appartenance d'un État Membre à un groupe ou à un autre est indiquée dans le profil du pays. Les méthodes spécifiques utilisées pour estimer le nombre de décès sur les routes et l'intervalle de confiance à 95 % varient selon le groupe, mais ne diffèrent pas de celles employées dans le rapport précédent (5). Comme dans les rapports précédents, trois modèles de régression binomiale négative distincts ont été utilisés pour les pays ou territoires du Groupe 4. L'une des deux particularités de ce rapport réside dans le fait qu'en raison de l'impact perturbateur de la pandémie de COVID-19 sur les tendances types, les estimations tirées du modèle de régression binomiale négative pour les années 2020 et 2021 n'ont pas été utilisées. La deuxième particularité est que, dans le cas de la Chine et de l'Inde, les données relatives aux estimations des décès dus aux accidents de la circulation routière provenant des estimations sanitaires mondiales (Global Health Estimates) 2020 ont été utilisées pour comptabiliser les décès dus aux accidents de la circulation de 2000 à 2019. Par la suite, le taux de variation entre les décès déclarés en 2020 et 2019 a été utilisé comme coefficient de correction pour estimer les décès pour 2020, et le taux de variation entre les décès déclarés en 2021 et 2019 a été utilisé comme coefficient de correction pour estimer les décès pour 2021.

Législation. Le présent rapport présente la législation nationale examinée pour 22 domaines liés à la route. Pour cinq d'entre eux (contrôle de la vitesse en agglomération, conduite sous l'emprise de l'alcool, port du casque chez les motocyclistes, ceinture de sécurité, et dispositifs de retenue pour enfants), des informations équivalentes ont été recueillies dans un format comparable dans les rapports précédents, comme le montre le Tableau A1.1. Les « meilleurs » critères d'examen de la législation sont décrits dans les sections correspondantes du rapport et à l'annexe 6. Ces critères sont utilisés pour classer la législation en différents niveaux, y compris le niveau « fort », bien que nous reconnaissons qu'il s'agit de facto de « critères minimaux » pour que les lois aient un impact significatif sur la sécurité. Pour deux autres domaines (la conduite sous l'emprise de stupéfiants et le manque d'attention au volant), des données comparables sont disponibles dans tous les rapports depuis le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*. Cependant, aucun critère d'évaluation n'est disponible pour ces domaines. Dix-sept autres domaines couverts par les lois sont évalués et présentés pour la première

fois dans ce rapport, notamment les périodes de repos des chauffeurs professionnels, la sécurité des véhicules (cinq aspects spécifiques),³ l'immatriculation et l'inspection des véhicules, l'assurance responsabilité civile pour les véhicules, les infrastructures routières, l'accès aux secours d'urgence, l'aide à la réadaptation ou l'assistance psychologique pour les victimes d'accidents de la circulation, et les lois protégeant le « Bon Samaritain ». Trois autres domaines n'ont pas été validés ou évalués, mais les réponses fournies par les pays participants sont présentées dans le rapport. L'annexe 3 présente tous les domaines couverts par les lois et le niveau de validation et d'évaluation dont ils ont fait l'objet. Dans trois pays, la législation a dû être examinée au niveau infranational pour l'ensemble ou une partie de ces domaines parce que ces domaines sont confiés aux autorités infranationales et relèvent de leur compétence. Ces pays sont l'Australie, le Canada et les États-Unis d'Amérique. Ces pays sont classés comme disposant d'une loi au niveau national si 80 % de leurs entités infranationales répondent aux critères sélectionnés pour une législation conforme aux meilleures pratiques ou si une législation existe sur le domaine.

La population couverte par cette législation est indiquée à l'annexe 3. Les calculs utilisent les chiffres de l'ensemble de la population du pays pour tous les domaines, à l'exception du domaine relatif aux dispositifs de retenue pour enfants, dont l'impact est calculé par rapport à la population âgée de moins de 11 ans dans chaque pays.

Analyse des données

Le présent rapport est un rapport descriptif et la principale entité retenue pour les analyses sont les États Membres eux-mêmes. Ils sont désignés par le terme « pays » dans le texte. Toutefois, certains indicateurs sont basés sur la population. Les analyses contenues dans le rapport englobent tous les États Membres, indépendamment de leur participation à l'enquête menée pour ce rapport. Elles sont établies au niveau mondial et les variations par région et par niveau de revenu sont indiquées. Par rapport aux autres éditions du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, nous présentons davantage d'analyses fondées sur le revenu des pays, conformément au Plan d'action qui préconise de se concentrer sur les pays à revenu faible et intermédiaire.

En outre, du fait des mêmes axes privilégiés, des comparaisons entre les conclusions du cinquième rapport et les plus anciennes données disponibles dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 sont présentées tout au long du rapport et dans les profils de pays et de territoires. Cela implique d'utiliser les estimations révisées de la mortalité de l'OMS depuis 2010, d'autres informations de 2010 telles que la population, le niveau de revenu, l'adhésion aux conventions ou règlements, etc., et les données générées par les pays par le biais du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013*. Comme indiqué ci-dessus, pour certaines comparaisons concernant la législation, nous avons dû nous appuyer sur le rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015 ou 2018 pour les critères de comparabilité, sans pour autant omettre les changements intervenus depuis 2018.

Lorsqu'un changement peut être documenté, une valeur quantitative de l'ampleur du changement et une valeur qualitative ont été créées. Les différences supérieures à 2 % sont présentées comme des augmentations ou des diminutions (en fonction de la direction). Les différences de 2 % ou moins sont présentées comme une absence de changement. Dans d'autres cas, le changement n'est pas quantifiable, bien qu'il puisse s'agir d'un changement qui implique un pas vers des améliorations de la situation. Dans ces cas, les termes « changement » ou « avancée » sont utilisés pour décrire l'évolution. Les changements dans les nombres ou les taux de décès pour les pays dont la population est inférieure à 200 000 habitants ne sont pas indiqués.

Des indicateurs sélectionnés sont disponibles dans les profils de pays et de territoires. Les profils ne sont publiés que pour les pays ou territoires qui ont participé à l'enquête menée pour le rapport.

Résultats sur la participation

Les 194 pays sans exception ont été officiellement invités à collaborer au rapport. En outre, deux territoires ont demandé à participer.⁴

Les 194 pays membres de l'OMS représentent 98 % de la population mondiale, les 170 pays participant à l'enquête 97 % de la population mondiale. La participation par Région de l'OMS et par niveau de revenu a été homogène, comme le montre le Tableau A1.2.

³ Dans les rapports précédents, la sécurité des véhicules a été abordée dans le cadre de l'adhésion aux règlements des Nations Unies en matière de sécurité ou à des règlements équivalents. Pour ce rapport, la législation nationale a également été examinée.

⁴ Les territoires participants sont : Îles Vierges britanniques (revenue élevé, Région des Amériques) et le territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est (revenu intermédiaire de la tranche inférieure, Région de la Méditerranée orientale).

Tableau A1.2 Nombre de pays participants par rapport au nombre d'États Membres par Région de l'OMS et catégorie de revenu, 2021

Pays participants / États Membres	Revenu élevé	Revenu intermédiaire supérieur	Revenu intermédiaire inférieur	Revenu faible	Total
Région africaine	1/1	5/6	17/18	22/22	45/47
Région des Amériques	8/9	17/19	5/5	0/0	32/35
Région de l'Asie du Sud-Est	0/0	2/2	8/8	0/1	10/11
Région européenne	30/34	14/15	3/4	0/0	47/53
Région de la Méditerranée orientale	6/6	3/3	6/7	5/5	20/21
Région du Pacifique occidental	6/8	1/7	7/11	0/0	16/27
Total	51/58	43/52	46/53	27/28	170 ^a /194

^a Les Îles Cook, Nioué et le Venezuela (République bolivarienne du) n'apparaissent que dans les totaux régionaux, car leur niveau de revenu n'est pas connu

Les points focaux nationaux en matière de données et les centres nationaux de données des 172 États ou territoires participants représentent un groupe de près de 1000 personnes. Il convient de souligner que dans 50 pays participants, un collaborateur était également le représentant de son pays au sein d'un Observatoire régional de la sécurité routière, comme l'indique la résolution GA74/299 de l'ONU (15). Une centaine d'autres professionnels ont participé à la production de ce rapport, notamment le personnel du Siège de l'OMS, les conseillers régionaux, les points focaux régionaux en matière de données et les consultants participant à la gestion des données, à la communication et à la coordination.

Autres informations

Les données issues de la participation au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018*

ont été utilisées pour 13⁵ des 24 pays ne participant pas au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023*. Pour six autres pays non participants, la dernière participation au rapport datait de 2015.⁶ Pour les cinq pays non participants restants, trois avaient contribué pour la dernière fois en 2013⁷ et les deux autres en 2009 (première et dernière participation).⁸ L'estimation de la mortalité pour les 24 pays non participants est en moyenne de 16 pour 100 000 habitants, un chiffre très proche de celui des pays participants (15 pour 100 000 habitants).

Il est à noter que tous les pays ont participé au moins une fois au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* depuis sa première publication. Cent quarante-six pays (plus un territoire) ont participé aux cinq rapports (Figure A1.2).

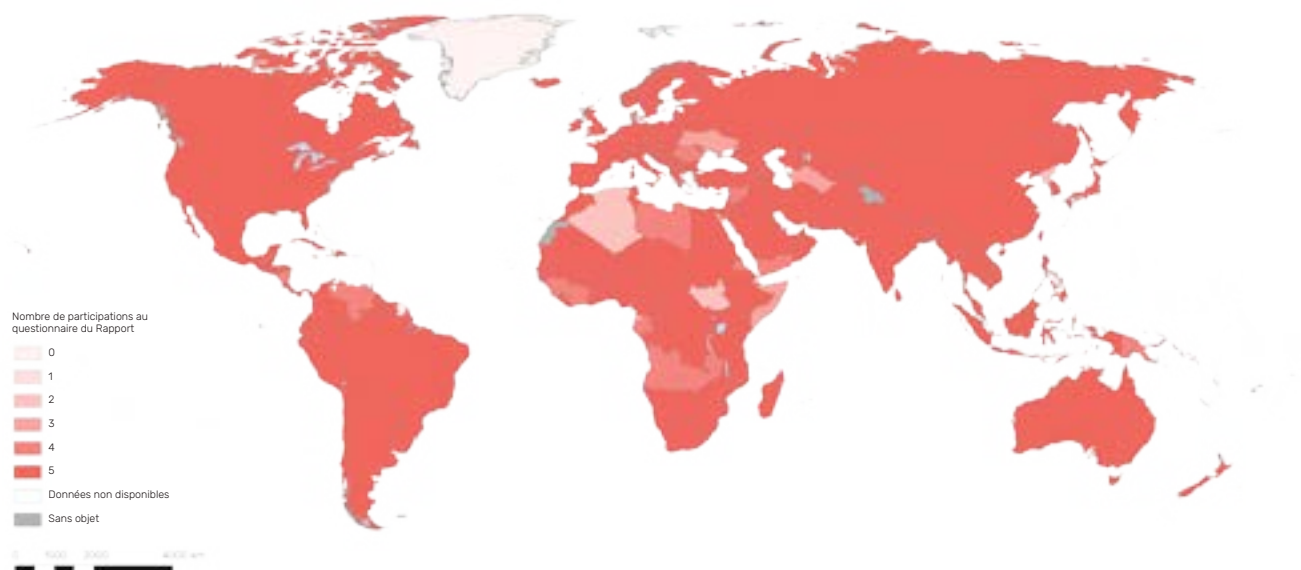
⁵ Angola, Fidji, Grenade, Guinée équatoriale, Îles Salomon, Micronésie (États fédérés de), Papouasie-Nouvelle-Guinée, Roumanie, Saint Marin, Tonga, Turkménistan, Ukraine, Vanuatu.

⁶ Andorre, Djibouti, Îles Marshall, Monaco, Palaos (République de), Saint-Vincent-et-les Grenadines.

⁷ Brunéi Darussalam, République populaire démocratique de Corée, Saint-Kitts-et-Nevis.

⁸ Nauru, Tuvalu.

Figure A1.1 Participation au *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde depuis 2009*, par pays



Dans l'ensemble, les taux de réponse aux questions de l'enquête menée pour le rapport dépassent 70 %, les lacunes les plus importantes portant sur la relation de l'accident à l'activité professionnelle, la densité du réseau routier et les mécanismes de financement de la sécurité routière.

Les documents d'appui, notamment les documents juridiques, sont conservés au Siège de l'OMS. Toutes les données utilisées dans les profils de pays et de territoires sont accessibles au public, à l'exception de celles de la Fédération Routière Internationale.

Références

1. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2009 (<https://iris.who.int/handle/10665/44136>, consulté le 15 juin 2023).
2. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva: World Health Organization; 2013 (https://apps.who.int/iris/handle/10665/78256?search-result=true&query=global+status+report+on+road+safety&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc&page=1, consulté le 15 juin 2023).
3. Global status report on road safety 2015. Geneva: World Health Organization; 2015 (https://apps.who.int/iris/handle/10665/189242?search-result=true&query=global+status+report+on+road+safety&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc&page=1, consulté le 15 juin 2023).
4. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018 (https://apps.who.int/iris/handle/10665/276462?search-result=true&query=global+status+report+on+road+safety&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc&page=1, consulté le 15 juin 2023).
5. Global status report on road safety 2018, explanatory note 3: Estimation of total road traffic deaths. Geneva: WHO; 2018 https://apps.who.int/iris/handle/10665/276462?search-result=true&query=global+status+report+on+road+safety&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc&page=1, consulté le 15 juin 2023).
6. Papadimitriou E, laych K, Adamantiadis M. Understanding and bridging the differences between country-reported and WHO-estimated road traffic fatality data. Brussels: WHO and EuroMed TSP; 2019 http://etsp.eu/?page_id=24985&mdocs-cat=mdocs-cat-74&mdocs-att=nul, consulté le 15 juin 2023).
7. Classification internationale des maladies – Dixième Révision. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2019 ([https://icd.who.int/browse10/2019/en#/,](https://icd.who.int/browse10/2019/en#/) consulté le 15 juin 2023).

8. UN Population Division [online database]. New York (NY): United Nations; 2022 (<https://population.un.org/wpp/>, consulté le 15 juin 2023).
9. World Bank Country and Lending groups [online database]. Washington (DC): World Bank; 2022 (<https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>, consulté le 15 juin 2023).
10. Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Conventions des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière, Genève, 2020 (<https://unece.org/fr/transport/publications/conventions-des-nations-unies-dans-le-domaine-de-la-securite-routiere>, consulté le 15 juin 2023).
11. Nations Unies. Collection des Traités [base de données en ligne]. New York (NY) : Nations Unies ; [pas de date] (https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-34&chapter=11&clang=_fr, consulté le 15 février 2023).
12. Meesmann U, Wardenier N, Torfs K, Pires C, Delannoy S, Van den Berghe W. A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project 2022 (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels: Vias institute; 2022 (<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2-main-report-def.pdf>, consulté le 15 juin 2023).
13. World road statistics [online database]. Geneva: International Road Federation; 2023 (www.irfnet.ch and www.worldroadstatistics.org, consulté le 28 septembre 2023).
14. iRAP Safety Insights Explorer [Internet]. London: iRAP, 2021 (<https://irap.org/safety-insights-explorer/>, consulté le 7 novembre 2023).
15. Résolution 74/299 de l'Assemblée générale des Nations Unies. Amélioration de la sécurité routière mondiale. New York (NY), Nations Unies, 2020 (<https://digitallibrary.un.org/record/3879711>, consulté le 15 juin 2023).

Annexe 2. Progrès vers les cibles volontaires de performance des Nations Unies

Douze cibles volontaires de performance ont été définies pour aider à orienter les efforts visant à réduire de 50 % le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation à l'échelle mondiale. En outre, une série d'indicateurs (34 au total) a été proposée pour permettre de suivre les progrès accomplis dans l'atteinte de ces cibles. Le Tableau A2.1 constitue la première évaluation mondiale pour ces indicateurs. Les résultats au niveau national pour plusieurs d'entre eux sont présentés dans les profils de pays et de territoires. L'adaptation des indicateurs proposés par rapport

aux données existantes (et aux résultats) a conduit à quelques écarts avec les objectifs fixés. Ainsi, au lieu de comptabiliser les États Membres atteignant 100 % des objectifs, nous avons retenu les pays atteignant au moins 80 % des objectifs. De même, l'« application effective » n'a pas pu être évaluée pour plusieurs indicateurs. Bien qu'imparfaite, l'image qui se dégage est l'existence de grandes lacunes dans la couverture de ces indicateurs, même parmi les États Membres à revenu élevé. Neuf indicateurs proposés n'ont pas pu être évalués pour le moment.

Tableau A2.1. Situation pour les indicateurs des cibles volontaires de performance des Nations Unies, au niveau mondial et par catégorie de revenu, 2021

Cible	Indicateurs	Nombre de pays				
		Tous N=(170)	Catégories de revenu ^a			
			Élevé (N=51)	Intermédiaire supérieur (N=43)	Intermédiaire inférieur (N=46)	Faible (N=27)
Cible 1 D'ici à 2020, tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel global en matière de sécurité routière comprenant des objectifs assortis d'échéances précises	Publication d'un plan d'action national comprenant des objectifs assortis d'échéances précises et régulièrement mis à jour de réduction du nombre de décès et de traumatismes	17	9	5	3	0
	Présence d'une institution cheffe de file chargée de coordonner, suivre, évaluer et mettre en œuvre le plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière	117	34	31	33	17
Cible 2 D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière	Ratification d'un ou de plusieurs des sept principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et adhésion à ces instruments	128 (seulement 7 États Membres avec 7 instruments juridiques)	50	33	31	14

Cible	Indicateurs	Nombre de pays				
		Tous N=(170)	Catégories de revenu ^a			
			Élevé (N=51)	Intermédiaire supérieur (N=43)	Intermédiaire inférieur (N=46)	Faible (N=27)
Cible 3 D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes satisfont à des normes techniques, prenant en considération tous les usagers de la route, qui tiennent compte de la sécurité routière ou ont obtenu une notation de trois étoiles ou plus	Présence de normes techniques pour les nouvelles routes qui prennent en considération la sécurité de tous les usagers de la route, ou qui sont en conformité avec les instruments pertinents de l'ONU et régissent le respect de ces normes	61	27	16	17	1
	Adoption d'approches systématiques d'évaluation/vérification des nouvelles routes	120	38	31	33	18
Cible 4 D'ici à 2030, plus de 75 % des déplacements sur les routes existantes se font sur des routes qui répondent aux normes techniques prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route	Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'amélioration des routes existantes prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route	Ne peut pas être calculé pour le moment				
	Adoption d'approches systématiques d'évaluation/vérification des routes existantes	Ne peut pas être calculé pour le moment				
Cible 5 D'ici à 2030, 100 % des véhicules neufs (produits, vendus ou importés) et des véhicules d'occasion satisfont à des normes de sécurité de haut niveau, telles que les normes prioritaires recommandées par les Règlements ONU, les règlements techniques mondiaux ou des exigences techniques nationales considérées comme équivalentes	Présence de normes de sécurité de haut niveau pour les véhicules neufs	93	38	22	25	8
	Adoption d'approches systématiques d'évaluation des véhicules	134	48	30	36	20
	Présence de normes de sécurité de haut niveau pour l'exportation de véhicules d'occasion	113	35	31	32	15

Cible	Indicateurs	Nombre de pays				
		Tous N=(170)	Catégories de revenu ^a			
			Élevé (N=51)	Intermédiaire supérieur (N=43)	Intermédiaire inférieur (N=46)	Faible (N=27)
Cible 6 D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée et réduire le nombre de traumatismes et de décès liés à la vitesse	La législation sur la limitation de la vitesse a été renforcée depuis la dernière notification	58 ; 9 depuis le <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018</i>	28 ; 4 depuis le <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018</i>	10 ; 3 depuis le <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018</i>	12 ; 2 depuis le <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018</i>	8 ; 0 depuis le <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018</i>
	Proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée réduite de moitié	Ne peut pas être calculé pour le moment				
	Présence de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant les infractions aux limites de vitesse et les traumatismes et décès liés aux excès de vitesse	154	47	41	42	24
	Les réductions du nombre de traumatismes et de décès liés aux excès de vitesse ont été atteintes	Ne peut pas être calculé pour le moment				
Cible 7 D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque répondant aux normes	Présence d'une législation imposant aux motocyclistes ADULTES de porter un casque correctement attaché et répondant aux normes de protection appropriées	49	21	12	14	2
	Application effective ^b de la législation sur le port du casque	85	27	22	23	13
	Règlements concernant la sécurité des casques pour (enfants et) adultes mis en vente	93	37	23	25	8
	Présence de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant le port du casque	105	40	29	23	13
	La proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque est proche de 100 % ^c	32	20	7	4	1

Cible	Indicateurs	Nombre de pays				
		Tous N=(170)	Catégories de revenu ^a			
			Élevé (N=51)	Intermédiaire supérieur (N=43)	Intermédiaire inférieur (N=46)	Faible (N=27)
Cible 8 D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion d'occupants de véhicules automobiles utilisant une ceinture de sécurité ou un dispositif de retenue pour enfants répondant aux normes	Améliorations apportées à la législation depuis la dernière notification afin que des normes de meilleures pratiques soient appliquées pour la ceinture de sécurité (CS) et les dispositifs de retenue pour enfants (DRE)	11 CS ; 5 DRE	1 CS ; 0 DRE	4 CS ; 3 DRE	4 CS ; 1 DRE	2 CS ; 1 DRE
	Présence d'une législation effectivement appliquée ^b exigeant l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants répondant à des normes appropriées	Ne peut pas être calculé pour le moment				
	La proportion de tous les occupants de véhicules automobiles utilisant la ceinture de sécurité est proche de 100 % ^c	12	12	0	0	0
	La proportion de tous les occupants de véhicules automobiles qui sont des enfants et qui utilisent des dispositifs de retenue pour enfants répondant aux normes est proche de 100 % ^c	Ne peut pas être calculé pour le moment				
	Application effective ^d des règlements concernant la sécurité des dispositifs de retenue pour enfants mis en vente	Ne peut pas être calculé pour le moment				
	Présence de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur le port de la ceinture de sécurité ainsi que sur l'usage approprié des dispositifs de retenue pour enfants	63	32	16	8	7

Cible	Indicateurs	Nombre de pays				
		Tous N=(170)	Catégories de revenu ^a			
			Élevé (N=51)	Intermédiaire supérieur (N=43)	Intermédiaire inférieur (N=46)	Faible (N=27)
Cible 9 D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre de traumatismes et de décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la consommation d'alcool, et/ou réduire le nombre de traumatismes et de décès sur les routes liés à la consommation d'autres substances psychoactives	Présence d'une législation appropriée (avec application effective) sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives (fondée sur la législation sur l'alcool)	52	28	13	8	3
	Disponibilité de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de substances psychoactives et sur les traumatismes et décès dus aux accidents de la circulation routière qui y sont liés	114	41	32	27	14
	Les traumatismes et décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives ont baissé de moitié	Ne peut pas être calculé pour le moment				
Cible 10 D'ici à 2030, tous les pays disposent d'une législation nationale visant à restreindre ou à interdire l'utilisation des téléphones mobiles au volant	Législation effectivement appliquée ^b sur la restriction ou l'interdiction de l'utilisation du téléphone mobile au volant	153 <i>(8 depuis le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018)</i>	50 avant 31	41, avant 32	41, avant 30	21, avant 19
	Présence de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant l'utilisation des téléphones mobiles au volant	91	34	24	22	11
Cible 11 D'ici à 2030, tous les pays adoptent une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels et/ou adhèrent à la réglementation internationale ou régionale dans ce domaine	Présence d'une réglementation internationale/régionale concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels	45	28	14	3	0
	Les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels sont réglementés, sont appliqués effectivement et font l'objet de vérifications	83	40	20	18	5

Cible	Indicateurs	Nombre de pays				
		Tous N=(170)	Catégories de revenu ^a			
			Élevé (N=51)	Intermédiaire supérieur (N=43)	Intermédiaire inférieur (N=46)	Faible (N=27)
Cible 12 D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des objectifs nationaux visant à réduire au minimum l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels	Cible nationale atteinte pour l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route entraînant des traumatismes graves et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels	Ne peut pas être calculé pour le moment				
	Présence d'organismes chargés de coordonner efficacement la prestation de services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement	118	35	32	33	18

a Le total n'est pas de 170 en raison des trois États Membres ne disposant pas d'informations sur le revenu

b Aucune évaluation de l'application effective n'est disponible

c Une proportion égale ou supérieure à 80 % était considérée comme suffisante

Références

1. Voluntary global performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms and corresponding indicators. Geneva: World Health Organization; 2018 (https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/targets-and-indicators-visual-clean.pdf?sfvrsn=29627bde_5, consulté le 15 juin 2023).

Annexe 3. Population couverte par des mesures de sécurité routière

Le rapport se concentre sur les données provenant des États Membres. Le Tableau A3.1 présente le pourcentage de la population mondiale couverte par des mesures de sécurité routière.

Tableau A3.1 Pourcentage de la population vivant dans des pays dotés de lois relatives à la sécurité routière, par catégorie de revenu 2022

	Catégorie de revenu ^a				
	Mondial	Élevé	Intermédiaire supérieur	Intermédiaire inférieur	Faible
Pays	170	51	43	46	27
Population (million)	7 874	1 233	2 526	3 397	718
Législation signalée, validée et évaluée (les pourcentages correspondent donc au pourcentage de la population vivant dans les pays disposant de ces lois qui répondent aux critères des meilleures pratiques) :					
Législation fixant des limitations de vitesse appropriées en agglomération pour les voitures particulières et les motocyclettes	42	49	69	22	27
Législation sur la conduite sous l'emprise de l'alcool	35	36	72	13	11
Législation imposant aux motocyclistes adultes de porter un casque	39	30	22	62	4
Législation sur le port de la ceinture de sécurité	74	68	89	68	46
Législation imposant l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants ^b	15	45	19	4	0
Législation signalée et validée, mais non évaluée (les pourcentages correspondent donc au pourcentage de la population vivant dans les pays disposant de ces lois, indépendamment des caractéristiques de ces lois) :					
Législation sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants	94	100	100	92	76
Législation sur le manque d'attention au volant (téléphone mobile)	93	100	100	90	75
Législation sur les exigences en matière de permis de conduire	93	85	98	91	96
Loi nationale sur l'immatriculation des véhicules	94	84	97	96	96
Loi nationale imposant une inspection/évaluation formelle en matière de sécurité routière	58	67	66	59	14
Loi nationale imposant une inspection/évaluation périodique des véhicules	84	59	92	85	86
Lois nationales sur la protection contre les chocs frontaux et latéraux	60	96	74	50	0
Lois nationales sur les ceintures de sécurité et leurs ancrages	74	87	93	68	17
Loi nationale sur le contrôle électronique de stabilité	57	89	79	43	0
Loi nationale sur la protection des piétons	53	63	77	43	0
Loi nationale sur les systèmes de freinage	44	92	78	11	3
Loi nationale sur l'accès universel aux soins d'urgence	76	60	97	77	23

	Catégorie de revenu ^a				
	Mondial	Élevé	Intermédiaire supérieur	Intermédiaire inférieur	Faible
Loi nationale garantissant l'accès gratuit aux soins de réadaptation à toutes les personnes atteintes de traumatismes	51	43	77	44	3
Loi nationale garantissant l'accès gratuit aux services d'assistance psychologique aux victimes d'accidents de la circulation et à leurs familles	29	23	78	2	3
Loi nationale protégeant le « Bon Samaritain »	45	46	57	46	0
Législation nationale rendant obligatoire l'assurance responsabilité civile pour les véhicules à moteur	87	95	89	81	92
Loi nationale sur l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels	74	81	89	72	16
Législation signalée mais non validée ni évaluée (les pourcentages correspondent donc au pourcentage de la population vivant dans les pays qui déclarent disposer de ces lois) :					
Loi nationale sur l'eCall	13	32	13	8	6
Législation sur les restrictions à l'importation de véhicules	32	32	26	35	40
Interdiction de la consommation d'alcool au niveau national	10	4	3	17	15

a Trois États Membres qui ne disposent pas d'informations sur le niveau de revenu ne sont pas inclus dans les catégories de revenu, mais sont comptabilisés dans les totaux

b Le dénominateur correspondant à la population âgée de moins de 11 ans

Annexe 4. Lois nationales et conventions ou règlements internationaux sur les véhicules et les infrastructures

Le Tableau A4.1 illustre la relation entre la législation nationale et l'adhésion à des conventions ou règlements internationaux connexes. Il montre que plusieurs pays signataires de conventions ou de règlements n'ont pas de législation nationale en vigueur sur les domaines liés aux véhicules. En revanche, un certain nombre d'autres pays disposent d'une législation nationale, sans pour autant savoir si elle correspond aux normes internationales, ces pays n'ayant pas signé les normes internationales correspondantes. Le présent rapport n'évalue pas la conformité de la législation nationale aux prescriptions des règlements internationaux.

Tableau A4.1. Lois nationales sur les véhicules des États Membres et/ou adhésion à des conventions et règlements internationaux pour certaines lois relatives à la sécurité, 2022 (N=170)

	Législation nationale				
	Oui		Non		Ne peut pas être déterminé
	Adhésion à un règlement	Pas d'adhésion à un règlement	Adhésion à un règlement	Pas d'adhésion à un règlement	
Infrastructure					
Obligation d'une inspection/évaluation formelle de la sécurité routière et/ou une des trois conventions routières (1950, 1975 ou 2003)	30	64	7	62	7
Véhicules					
Inspection technique périodique des véhicules et/ou Convention sur les inspections périodiques de 1997	35	118	0	14	3
Protection contre les chocs frontaux et latéraux et/ou Règlement 94 de 1958 et Règlement 95 de 1958	31	21	6	70	42
Ceinture de sécurité et ancrages des ceintures de sécurité et/ou Règlement 14 de 1958 et Règlement 16 de 1958	37	51	2	41	39
Contrôle électronique de stabilité et/ou Règlement 140 de 1958 ou Règlement 8 de 1998	38	11	9	71	41
Protection des piétons et/ou Règlement 127 de 1958 ou Règlement 9 Piétons de 1998	37	7	9	75	42
Systèmes de freinage et/ou Règlement 13-H de 1958	35	21	6	69	39
Législation sur les casques évoquant et/ou spécifiant une norme et/ou Règlement 22 de 1958	31	62	15	60	2
Législation sur les dispositifs de retenue pour enfants spécifiant une norme et/ou Règlement 44 de 1958	32	24	12	102	0

Annexe 5. Modèle de profil de pays ou de territoire

Pays

Population : | Tranche de revenu : | Région de l'OMS : | Participation au GSRRS :

CHARGE
Mortalité déclarée [année]
Répartition de la mortalité par sexe (hommes ; femmes)
Répartition de la mortalité par catégorie d'usagers ¹
Estimations de l'OMS du nombre de morts sur les routes (IC 95 %) [année]
Taux estimatif de l'OMS pour 100 000 habitants (année)

INFRASTRUCTURES DE SÉCURITÉ
Nombre total de kilomètres asphaltés (année)
Normes techniques pour les nouvelles routes qui tiennent compte de la sécurité de tous les usagers de la route ou qui sont conformes aux instruments de l'ONU en la matière et régissent le respect de ces normes ²
Approches systématiques d'évaluation/vérification des nouvelles routes ³
Législation nationale exigeant un contrôle ou une évaluation officielle en matière de sécurité routière
Objectif fixé pour que les routes répondent aux normes techniques de sécurité pour tous les usagers (année)
Investissements pour sécuriser les sites à haut risque

SÉCURITÉ DES VÉHICULES
Nombre total de véhicules immatriculés [taux pour 100 000 habitants] (année)
Véhicules à 4 roues
Véhicules motorisés à 2 ou 3 roues
Poids-lourds
Autobus
Autres
Législation sur le contrôle technique périodique des véhicules ⁴
Lois nationales sur la protection contre les chocs frontaux et latéraux
Lois nationales sur la ceinture de sécurité et l'ancrage des ceintures de sécurité
Loi nationale sur les systèmes de contrôle de stabilité
Loi nationale sur la protection des piétons
Loi nationale sur les systèmes antiblocage de freinage
Les politiques publiques d'achat de véhicules comprennent des impératifs en matière de sécurité
Normes de sécurité rigoureuses pour les importations de véhicules d'occasion ⁵

INTERVENTIONS APRÈS ACCIDENT
Loi nationale sur l'accès universel aux soins d'urgence
Loi nationale garantissant l'accès gratuit aux soins de réadaptation à tous les blessés
Loi nationale garantissant l'accès gratuit aux services psychologiques aux accidentés et à leur famille
Lois nationales du « Bon Samaritain »
Numéro national pour appeler les secours d'urgence
Objectif national pour le délai s'écoulant entre un accident grave et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels (année)

CADRE INSTITUTIONNEL
Stratégies pour promouvoir d'autres modes de transport que l'utilisation individuelle de véhicules motorisés
Stratégie nationale de sécurité routière⁶
Objectif de réduction du nombre de tués (année)
Objectif de réduction du nombre de blessés (année)
Financement pour mettre en œuvre la stratégie
Loi nationale rendant obligatoire l'assurance responsabilité civile pour les véhicules motorisés
Loi nationale sur le temps de conduite et les périodes de repos pour les chauffeurs professionnels ⁷
Respect d'un ou de plusieurs des 7 instruments de l'ONU sur la sécurité routière ⁸
Organisme national chef de file chargé de la mise en œuvre de la stratégie nationale ⁹
Organismes chargés de coordonner les services préhospitaliers et médicaux d'urgence ²

■ Forte
 ■ Modérée
 ■ Faible/Aucune

↑ Hausse ↓ Baisse = Pas de changement ↻ Changement ↗ Progrès
 - Non communiqué S/O Sans objet © Évolution depuis 2010 ou l'année la plus proche possible

COMPORTEMENT DES USAGERS DE LA ROUTE
Législation sur les limitations de vitesse en ville pour les voitures particulières et les motocycles¹
Loi nationale fixant une limite de vitesse
Limitation de la vitesse en milieu urbain
Limitation de la vitesse en milieu rural
Limitation de la vitesse sur autoroute
Les autorités locales peuvent modifier les limites
Objectifs nationaux de réduction de la vitesse (année) ²
Types de mesures de coercition

Législation sur l'alcool au volant ²
Loi nationale sur l'alcool au volant
Limite d'alcoolémie – population générale
Limite d'alcoolémie – jeunes conducteurs ou conducteurs novices
Contrôles aléatoires de la concentration d'alcool dans l'air expiré
Objectifs nationaux de baisse de la fréquence de la conduite après consommation d'alcool (année) ²
Tests effectués en cas d'accident mortel

Législation sur la conduite sous l'emprise de drogues
Législation sur l'inattention au volant (téléphones portables)
Interdiction de l'utilisation du téléphone portable ²
Objectifs nationaux de réduction de l'inattention au volant (année) ²

Législation sur le port du casque pour les motocyclistes ²
Loi nationale sur le port du casque de moto
La législation exige que le casque soit attaché
La législation s'applique à :
La législation s'applique à tous les types de routes
La législation s'applique à tous les types de moteurs
La législation mentionne ou désigne expressément la norme pour les casques ²
Objectifs d'augmentation de la fréquence du port du casque
Fréquence de port du casque ² [conducteur ; passager]
Âge/taille minimum des enfants passagers

Législation sur la ceinture de sécurité pour les occupants des véhicules à moteur ²
Loi nationale sur la ceinture de sécurité
La législation s'applique aux occupants des sièges avant et arrière
Objectifs d'augmentation de la fréquence du port de la ceinture de sécurité (année)
Fréquence du port de la ceinture de sécurité ² [conducteur ; autre siège avant ; banquette arrière]

Législation sur les dispositifs de retenue pour enfants ²
Loi nationale sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants
Enfants assis sur le siège avant
Âge ou taille indiqués pour les enfants qui ont besoin d'un dispositif de retenue
Norme relative aux dispositifs de retenue pour enfants mentionnée ou désignée expressément
Objectifs d'augmentation de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants (année)

SYSTÈMES NATIONAUX DE DONNÉES SUR...
Les faits d'état civil et les statistiques de l'état civil 2021
La fréquence et la répartition des trajets par type de transport
Les excès de vitesse, les lésions corporelles et décès liés aux excès de vitesse ³
La conduite sous l'emprise de l'alcool et les décès et lésions corporelles qu'elle entraîne ²
L'utilisation de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants ²
L'utilisation du casque sur les véhicules motorisés à 2 et 3 roues ²
L'utilisation du téléphone portable au volant ²

¹ 4W = véhicules à 4 roues, 2/3W = véhicules motorisés à 2 ou 3 roues, P = piéton, C = cycliste, 0 = autre et inconnu

² Indicateur d'objectif volontaire de l'ONU

* Consommation d'alcool interdite dans le pays

† Le pays se conforme à la réglementation correspondante de l'ONU ou à une réglementation internationale équivalente en matière de sécurité

‡ Réglementation correspondante de l'UE obligatoire pour le pays

§ Non validé

Législation examinée et estimations de la mortalité établies par l'OMS. Réglementation internationale, nombre d'habitants et niveau de revenu provenant de sources extérieures. Toutes les autres données ont été recueillies par l'OMS dans le cadre d'une enquête validée par des référents nationaux désignés par l'administration publique. Voir les Méthodes pour de plus amples informations.

Annexe 6. Guide pour les profils de pays et de territoires

Cette annexe explique certains termes utilisés dans le présent rapport et donne une définition des indicateurs figurant dans les profils de pays et de territoires.⁹ Lorsque cela est pertinent, y est également mentionné le lien entre ces termes et la formulation des indicateurs des cibles volontaires de performance des Nations Unies.

Les concepts sont présentés dans l'ordre dans lequel ils apparaissent dans le profil de pays ou de territoire (de haut en bas, de gauche à droite).

Nom du pays, Population : explicite.

Catégorie de revenu : la source de ces informations est le produit intérieur brut estimé par la Banque mondiale pour 2021. Les seuils suivants sont retenus : inférieur ou égal à 1085 USD pour les pays à revenu faible ; de 1086 USD à 4255 USD pour les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure ; de 4256 USD à 13 205 USD pour les revenus intermédiaire de la tranche supérieure ; 13 205 USD ou plus pour les pays à revenu élevé. Voir https://databankfiles.worldbank.org/public/ddpext_download/GDP.pdf.

Région de l'OMS : l'OMS regroupe les pays en six Régions : la Région africaine, la Région des Amériques, la Région de l'Asie du Sud-Est, la Région de la Méditerranée orientale, la Région européenne et la Région du Pacifique occidental. Sauf indication contraire, les pays sont des États Membres de l'OMS.

Participation aux rapports de situation (participation à la série de rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde) : le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* a été publié en 2009, 2013, 2015, 2018 et 2023.

Décès déclarés (année) : Nombre de décès dus aux accidents de la circulation déclarés par les pays et année civile¹⁰ à laquelle correspond le chiffre déclaré.

Décès déclarés par sexe (Hommes, Femmes) : les données déclarées par les pays ventilées par sexe peuvent provenir d'une source différente de celle des décès déclarés (ci-dessus). Le pourcentage de décès dont le sexe était inconnu n'est pas indiqué. Par conséquent, le total des pourcentages peut ne pas être

égal à 100. Le total peut également ne pas être égal à 100 % en raison des arrondis.

Décès déclarés par usagers de la route : les données déclarées par les pays par type d'usagers peuvent provenir d'une source différente de celles utilisées pour les indicateurs ci-dessus. Les types d'usagers indiqués sont les suivants : occupants de véhicules motorisés à quatre roues, occupants de véhicules à deux et trois roues motorisés, piétons, cyclistes, autres et inconnus. Le total des pourcentages peut ne pas être égal à 100 % en raison des arrondis.

Décès dus aux accidents de la circulation selon les estimations de l'OMS (et intervalle de confiance (IC) à 95 %) (année) : le nombre estimé de décès dus aux accidents de la circulation est basé sur la méthodologie décrite à l'annexe 1. Lorsque ce nombre est basé sur un modèle de régression binomiale négative, un IC à 95 % est également indiqué. Les estimations concernent toutes l'année 2021.

Taux pour 100 000 habitants selon les estimations de l'OMS (année) : le taux estimé pour 100 000 habitants est basé sur le nombre estimé de décès dus aux accidents de la circulation mentionné ci-dessus et sur la population du pays au 1^{er} juillet, telle qu'établie par la Division de la population de l'ONU.

Nombre total de kilomètres de routes revêtues (année) : nombre de routes et de voies rapides déclaré par un pays en kilomètres, et année civile à laquelle correspond le chiffre déclaré (à l'exclusion des rues revêtues).

Présence de normes techniques pour les nouvelles routes qui prennent en considération la sécurité de tous les usagers de la route, ou qui sont en conformité avec les instruments pertinents de l'ONU et régissent le respect de ces normes : les informations communiquées par les pays sur les audits ou la notation par étoiles des nouveaux projets d'infrastructures routières sont indiquées par « Oui », « Non » ou « En partie » et mises en parallèle (comme indiqué par une note de bas de page facultative) avec l'adhésion du pays à au moins l'une des conventions routières internationales suivantes : la Déclaration sur la

⁹ Dans les deux profils de territoire, les termes « national » et « infranational » ne sont pas utilisés.

¹⁰ L'année civile selon le calendrier grégorien est utilisée tout au long du rapport. Les années indiquées dans d'autres calendriers ont été transposées dans les années civiles complètes les plus proches en prenant en compte le calendrier grégorien.

construction de grandes routes de trafic international de 1950, l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international de 1975, et l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique de 2003.

Présence d'approches systématiques d'évaluation/vérification des nouvelles routes : les informations sur les inspections et notations par étoiles de projets d'infrastructures routières existants sont indiquées par « Oui » ou « Non ». Les réponses « Oui » correspondent aux personnes interrogées qui ont répondu « Oui » pour l'existence d'inspections formelles de la sécurité routière et/ou l'existence d'évaluations par notation par étoiles. Pour les pays dont les répondants ont répondu « Oui » uniquement pour l'existence d'inspections de sécurité concernant la maintenance la réponse à cette rubrique est « Non ». Ces informations sont considérées comme équivalentes à celles de l'indicateur b (Adoption d'approches systématiques d'évaluation/vérification des nouvelles routes) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 3.

Loi nationale imposant une inspection/évaluation formelle en matière de sécurité routière : informations communiquées par les pays. Leur validation par l'OMS (et non leur évaluation) est indiquée dans une note de bas de page facultative.

Cible visant à faire en sorte que les routes répondent aux normes techniques de sécurité pour tous les usagers (année) : informations communiquées par les pays.

Investissements pour mieux aménager les zones à haut risque : informations communiquées par les pays.

Nombre total de véhicules immatriculés [taux pour 100 000 habitants] (année) : les informations communiquées par les pays sur le nombre total de véhicules dans leur pays concernent uniquement les véhicules immatriculés par catégorie de véhicules. Il s'agit du nombre cumulé de véhicules en circulation en 2021 (ou l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles). L'année est également indiquée. Il ne s'agit pas du nombre de véhicules mis en circulation cette année-là. Dans quelques pays, le total de l'ensemble des catégories ne correspond pas au nombre total de véhicules communiqué. Le taux est calculé en utilisant le même dénominateur que celui du taux de mortalité décrit plus haut dans cette annexe.

Voitures et véhicules légers à 4 roues : ventilation du nombre total de véhicules tel que communiqué par

les pays ; les véhicules pris en compte sont les voitures et les véhicules légers (fourgonnettes, véhicules tout-terrain de loisir (SUV), camionnettes, par exemple) ne pouvant accueillir plus de neuf occupants.

Véhicules à 2 et 3 roues motorisés : ventilation du nombre total de véhicules ; les véhicules pris en compte sont les dispositifs de mobilité à deux et trois roues motorisés.

Poids lourds : ventilation du nombre total de véhicules dont le poids est ≥ 3500 kg.

Bus : ventilation du nombre total de véhicules pouvant accueillir plus de neuf occupants.

Autre : ventilation du nombre total de véhicules n'appartenant pas aux catégories citées ci-dessus (véhicules inconnus exclus).

Législation sur l'inspection technique périodique des véhicules : législation déclarée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. Elle est mise en parallèle (et indiquée par une note de bas de page) avec l'adhésion du pays à la convention internationale suivante : l'Accord concernant le contrôle technique périodique de 1997 tel que décrit par l'UNECE ou la Directive 45 de l'Union européenne de 2014. Ces informations sont considérées comme équivalentes à celles de l'indicateur b (Adoption d'approches systématiques d'évaluation des véhicules) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 5.

Lois nationales sur la protection contre les chocs frontaux et latéraux : législation déclarée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. En outre, la note de bas de page indique si le pays adhère aux normes internationales sur les véhicules, notamment la norme relative aux chocs frontaux (Règlements 94 et 95 des Nations Unies, ou équivalent).

Lois nationales sur les ceintures de sécurité et les ancrages des ceintures de sécurité : les « ancrages des ceintures de sécurité » sont les parties de la structure du véhicule ou du siège ou toutes autres parties du véhicule auxquelles doivent être assujetties les ceintures.¹¹ Ce point correspond à la législation déclarée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. En outre, la note de bas de page indique si le pays adhère à des normes internationales sur les véhicules, notamment à la norme relative aux chocs frontaux (Règlements 14 et 16 de l'ONU, ou équivalent).

¹¹ Tiré du règlement des Nations Unies sur les ceintures de sécurité et les ancrages.

Loi nationale sur le contrôle électronique de stabilité : le contrôle électronique de stabilité est un système de sécurité active qui peut être installé sur les voitures, les bus, les autocars et les camions. Il s'agit d'une extension du système antiblocage des freins, qui fait appel à des capteurs de vitesse et à un freinage indépendant pour chaque roue. Il vise à stabiliser le véhicule et à prévenir les dérapages dans toutes les conditions et situations de conduite, dans la limite des lois physiques. Pour cela, il identifie une situation de conduite critique et applique une pression de freinage spécifique sur une ou plusieurs roues, selon le cas. Ce point correspond à la législation déclarée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. En outre, la note de bas de page indique si le pays adhère à des normes internationales sur les véhicules, notamment celles relatives au contrôle électronique de stabilité (Règlement 13H ou GTR8). Voir Commission européenne : <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/>.

Loi nationale sur la protection des piétons : les systèmes de protection des piétons sont des systèmes technologiques embarqués qui détectent les piétons et les cyclistes à proximité du véhicule et peuvent émettre un signal en cas de collision imminente. Voir communiqué de presse de l'UNECE à l'adresse <https://unece.org/sustainable-development/press/two-new-un-vehicle-regulations-will-increase-protection-pedestrians>. Ce point correspond à la législation déclarée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. En outre, la note de bas de page indique si le pays adhère aux normes internationales relatives aux véhicules, notamment le Règlement 127 ou le GTR9.

Loi nationale sur les systèmes de freinage : les systèmes antiblocage des freins visent à empêcher le blocage des roues lors du freinage dans des conditions d'urgence, évitant ainsi aux motocyclistes de tomber de leur véhicule. Voir Commission européenne : <https://road-safety.transport.ec.europa.eu>. Ce point correspond à la législation déclarée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. En outre, la note de bas de page indique si le pays adhère aux normes internationales relatives aux véhicules, notamment le règlement 13H (à ne pas confondre avec le règlement 152 qui vient d'être proposé).

Les pratiques d'achat de véhicules par les pouvoirs publics sont soumises à des exigences en matière de sécurité : politiques déclarées par les pays concernant l'achat de véhicules.

Présence de normes de sécurité de haut niveau pour l'importation de véhicules d'occasion : informations communiquées par les pays. Ces informations sont considérées comme équivalentes à celles de

l'indicateur c (Présence de normes de sécurité de haut niveau pour l'exportation de véhicules d'occasion) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 5.

Loi nationale sur l'accès universel aux soins d'urgence : référence à une législation spécifique visant à garantir l'accès aux soins indépendamment de la capacité à payer (le paiement ne peut pas être exigé comme condition préalable pour recevoir des soins). Ces informations sont déclarées par les pays et validées (mais non évaluées) par l'OMS.

Loi nationale garantissant l'accès gratuit aux soins de réadaptation à toutes les personnes atteintes de traumatismes : référence aux lois qui n'exigent pas de paiement comme condition préalable à l'accès à des soins de réadaptation. Ces informations sont déclarées par le pays et validées (mais non évaluées) par l'OMS.

Loi nationale garantissant l'accès gratuit aux services d'assistance psychologique aux victimes d'accidents de la circulation et à leurs familles : référence aux lois qui n'exigent pas de paiement comme condition préalable à l'accès à des soins psychologiques. Ces informations sont déclarées par les pays et validées (mais non évaluées) par l'OMS.

Loi nationale protégeant le « Bon Samaritain » : les lois protégeant le « Bon Samaritain » et des passants visent à protéger de poursuites judiciaires les personnes qui portent assistance à la victime d'un accident lorsque les soins prodigués aggravent l'état de la victime. Ces informations sont déclarées par les pays et validées (mais non évaluées) par l'OMS.

Numéro national d'accès aux soins d'urgence : les options de réponse pour le numéro national d'accès aux soins d'urgence sont « numéro national unique », « numéros nationaux multiples » et « couverture partielle ». Les pays disposant d'un « numéro national unique » sont ceux qui disposent d'un seul numéro d'accès aux services de soins d'urgence avec une couverture nationale totale ainsi que ceux disposant de numéros supplémentaires avec une couverture partielle. Les pays disposant de « numéros nationaux multiples » sont ceux qui ont plusieurs numéros d'accès aux services de soins d'urgence qui, ensemble, assurent une couverture totale du pays. Les pays ayant une « couverture partielle » sont ceux qui disposent d'un ou de plusieurs numéros d'accès aux services de soins d'urgence avec une couverture partielle du pays, certaines zones du pays restant non couvertes. Informations communiquées par les pays.

Cible nationale visant à réduire l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels (année) : informations communiquées par les pays.

Présence de stratégies visant à promouvoir des alternatives à l'utilisation de véhicules motorisés : informations communiquées par les pays.

Stratégie de sécurité routière nationale : informations communiquées par les pays et intégrées dans un indicateur pour que la réponse à cet indicateur soit « Oui » s'il existe un plan d'action national publié qui prévoit des cibles assorties d'échéances précises et régulièrement mises à jour de réduction du nombre de décès et de traumatismes. En outre, la stratégie doit être en vigueur au cours de l'année civile 2021. Cet indicateur est utilisé pour renseigner l'indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 1.

Cible de réduction des décès (année) : cible de réduction (le cas échéant) en pourcentage déclarée par les pays et année civile au cours de laquelle la cible doit être atteinte.

Cible de réduction des accidents non mortels (année) : cible de réduction (le cas échéant) en pourcentage déclarée par les pays et année civile au cours de laquelle la cible doit être atteinte.

Financement pour la mise en œuvre de la stratégie : informations communiquées par les pays.

Législation nationale rendant obligatoire l'assurance responsabilité civile pour les véhicules à moteur : référence à la législation obligeant les conducteurs à souscrire une assurance qui couvre le conducteur en cas d'accident pour lequel il est responsable de dommages corporels ou matériels. Ces informations sont déclarées par les pays et validées (mais non évaluées) par l'OMS.

Loi nationale sur le temps de conduite et les périodes de repos des chauffeurs professionnels : législation signalée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. En outre, la note de bas de page indique si le pays adhère aux normes internationales sur les véhicules, notamment la convention AETR de 1979. Cet indicateur permet de savoir si les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels sont soumis à réglementation, appliqués effectivement et font l'objet de vérifications. Ce point correspond à l'indicateur b) de la cible mondiale volontaire de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 11.

Adhésion à un ou plusieurs des sept instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière : des sources externes (voir annexe 1) permettent d'obtenir des informations sur l'adhésion aux instruments juridiques suivants : Convention de 1949 sur la circulation routière, Convention de 1968 sur la circulation routière, Convention de 1968 sur la signalisation routière, Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements, Accord de 1998 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, ou Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Un indicateur permettant de déterminer l'adhésion d'un pays à au moins un de ces sept instruments juridiques constitue la base de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 2.

Présence d'une institution cheffe de file chargée de la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière nationale : informations communiquées par les pays.

Présence d'organismes chargés de coordonner la prestation de services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement : informations communiquées par le pays et intégrées pour confirmer la « Présence d'organismes chargés de coordonner efficacement la prestation de services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement », indicateur b) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 12.

Législation sur la limitation de vitesse en agglomération pour les voitures particulières et les motocyclettes : informations communiquées par les pays et validées et évaluées par l'OMS. Les résultats de l'évaluation sur les critères mentionnés ci-dessous permettent de classer les pays en quatre niveaux (du plus fort au plus faible) : niveau 3) une loi existe, la limitation en agglomération est fixée à 50 km/h ou moins, et les autorités locales peuvent modifier cette limitation ; niveau 2) une loi existe, les limitations en agglomération sont fixées à 50 km/h ou moins, mais les limitations ne peuvent pas être

abaissées localement ; niveau 1) une loi existe, mais les limitations en agglomération sont supérieures à 50 km/h ou bien il n'existe pas de législation ; et niveau 0) la législation n'était pas disponible pour validation. Le niveau 3 correspond à l'indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 6.

Loi nationale fixant une limitation de vitesse : les limitations de vitesse sont les limitations de vitesse par défaut sur les routes en agglomération, les routes en zone rurale et les autoroutes pour les voitures particulières. Les limitations de vitesse ont été converties, au besoin, en kilomètres par heure. La « limite de vitesse par défaut » désigne la limite de vitesse maximale appliquée dans des circonstances normales (indépendamment des conditions météorologiques, de travaux sur les routes, d'événements spéciaux, etc.) sur le type de route considéré. La classification des routes variant fortement d'un pays à l'autre, une attention particulière a été accordée à la confirmation ou à la correction des limitations de vitesse indiquées dans l'analyse juridique pour les différents types de routes en se basant sur les définitions utilisées dans le pays concerné. Dans certains pays, la législation ne fixe pas les limitations de vitesse par type de route, mais seulement par type de véhicules. Dans ces pays, les limitations de vitesse prévues pour les voitures particulières sont indiquées dans les profils de pays ou de territoire pour tous les types de routes.

Vitesse maximale en agglomération : voir ci-dessus.

Vitesse maximale en zone rurale : voir ci-dessus.

Vitesse maximale sur autoroute : voir ci-dessus.

Possibilité pour les autorités locales de modifier les limitations de vitesse : le critère « autorités locales autorisées à modifier la limitation de vitesse » correspond au pays qui répond « Oui » à la question posée pour savoir si la limitation de vitesse peut être modifiée au niveau local de quelque manière que ce soit (diminution et/ou augmentation). La définition du terme « autorités locales » doit être interprétée de manière large et désigne toute entité n'appartenant pas au système central de gouvernement (c'est-à-dire ne faisant pas partie d'un ministère national) ayant juridiction sur une zone locale, que cette zone soit une région, une province, un district, un département ou une ville. La réponse à ce critère est automatiquement « Oui » pour les pays où la législation est établie au niveau infranational si au moins 80 % des entités infranationales du pays ont fixé leurs propres limitations de vitesse.

Présence de cibles visant à réduire la vitesse au niveau national (année) : informations communiquées par les pays.

Types de contrôle disponibles : informations communiquées par les pays.

Législation sur la conduite sous l'emprise de l'alcool : informations communiquées par les pays et validées ainsi qu'évaluées par l'OMS. Les résultats de l'évaluation sur les critères mentionnés ci-dessous permet de classer les pays en 4 niveaux (du plus fort au plus faible) : niveau 3) une législation nationale sur la conduite sous l'emprise de l'alcool existe, les taux d'alcool sont définis par le taux d'alcoolémie, le taux maximal d'alcoolémie pour la population générale est $\leq 0,05$ g/dl et pour les conducteurs inexpérimentés $\leq 0,02$ g/dl ; niveau 2) une législation nationale sur la conduite sous l'emprise d'alcool existe, les taux d'alcool sont définis par le taux d'alcoolémie, le taux maximal d'alcoolémie pour la population générale est compris entre 0,05 et 0,08 g/dl ou pour les conducteurs inexpérimentés et les chauffeurs professionnels un taux $>0,02$ g/dl est autorisé ; niveau 1) la législation n'est pas basée sur le taux d'alcoolémie ou le taux d'alcoolémie fixé par la loi est $>0,08$ g/dl ou il n'existe pas de législation ; et niveau 0) la législation n'était pas disponible pour validation. Le fait qu'un pays ait modifié sa législation pour atteindre le niveau 3 indique, dans le pays, la « Présence d'une législation appropriée concernant la conduite sous l'emprise de l'alcool (reposant sur la législation sur l'alcool) », l'indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 9 (mais en excluant les « substances psychoactives » et l'« application effective »). Si le pays dispose d'une législation nationale interdisant l'alcool à l'ensemble de la population, cela est indiqué à la fois dans le profil de pays ou de territoire et dans la carte correspondante.

Loi nationale sur la conduite sous l'emprise de l'alcool : voir ci-dessus.

Taux maximal d'alcoolémie – population générale : le taux maximal d'alcoolémie par litre de sang (ou le taux maximal d'alcoolémie par litre d'air expiré converti en taux maximal d'alcoolémie par litre de sang) désigne la quantité maximale d'alcool légalement acceptable dans le sang d'un conducteur sur la route (c'est-à-dire le taux d'alcoolémie au-delà duquel un conducteur peut être sanctionné par la loi). Ce chiffre est fourni pour la population générale et pour les conducteurs jeunes ou inexpérimentés en grammes par décilitre (g/dl). Cette enquête a permis de recueillir des informations sur les lois relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool, quelles que soient les dispositions juridiques relatives à l'alcool en vigueur dans le pays. Lorsque la consommation d'alcool est interdite par la loi dans un pays, cela est indiqué par une note de bas de page. Un tiret est utilisé (« - ») à la rubrique réservée au taux

d'alcoolémie pour les pays dont la législation sur l'alcool au volant ne repose pas sur le taux d'alcool par litre de sang (ou par litre d'air expiré).

Taux maximal d'alcoolémie – conducteurs jeunes ou inexpérimentés : voir ci-dessus.

Tests d'alcoolémie aléatoires effectués : le recours aux tests d'alcoolémie aléatoires est indiqué sur la base des rapports des pays indiquant si de tels tests sont effectués ou non. Il est ici fait référence à la capacité ou à l'autorité légale d'un agent d'application de la loi d'arrêter un véhicule et de soumettre le conducteur à un test d'alcoolémie, sans avoir besoin d'établir que le conducteur a commis une infraction ou qu'il montrait des signes de conduite sous l'emprise de substances avant de se faire contrôler. Tiré de la publication intitulée Drink driving : a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies; 2022 (<https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/2023/09/3094-IFRC-Drink-Driving-Management-manual-revision-Sept-2023.pdf>).

Présence de cibles nationales visant à réduire la conduite sous l'emprise de l'alcool (année) : informations communiquées par les pays.

Tests effectués en cas d'accidents mortels : informations communiquées par les pays.

Législation sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants : législation signalée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. Ces informations sont utilisées pour déterminer la « Disponibilité de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur la conduite sous l'emprise de [...] substances psychoactives et sur les traumatismes et décès dus aux accidents de la circulation routière qui y sont liés », une variante de l'indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 9 puisqu'y est exclue la conduite sous l'emprise de l'alcool.

Législation sur le manque d'attention au volant (téléphone mobile) : législation signalée par les pays et validée (mais non évaluée) par l'OMS. Ces informations sont utilisées pour déterminer l'« Application effective de la législation sur la restriction ou l'interdiction de l'utilisation du téléphone mobile au volant », indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 10.

Interdiction de l'utilisation du téléphone mobile : explicite.

Présence de cibles nationales visant à réduire le manque d'attention au volant au niveau national (année) : informations communiquées par les pays.

Législation sur les casques pour les motocyclistes : informations communiquées par les pays et validées ainsi qu'évaluées par l'OMS. Les résultats de l'évaluation sur les critères mentionnés ci-dessous permettent de classer les pays en quatre niveaux (du plus fort au plus faible) : niveau 3) une loi existe et s'applique à tous les motocyclistes (conducteurs et passagers), sur tous les types de routes et pour tous les types de motorisation, et le casque doit être attaché et répondre à une norme ; niveau 2) une loi existe et s'applique à tous les motocyclistes (conducteurs et passagers), sur tous les types de routes et pour tous les types de motorisation, mais le casque peut ne pas être attaché ou ne pas répondre à une norme ; niveau 1) la loi ne s'applique qu'à certains types de motocyclistes, de routes ou de motorisations, ou il n'existe pas de législation ; et niveau 0) la législation n'était pas disponible pour validation. Les informations du niveau 3 sont utilisées pour déterminer la présence d'une législation imposant aux motocyclistes adultes « de porter un casque correctement attaché et répondant aux normes de protection appropriées », indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité des Nations Unies numéro 7.

Loi nationale sur le casque pour les motocyclistes : explicite.

La législation impose que le casque soit correctement attaché : explicite.

La législation s'applique aux conducteurs et passagers : le terme « motocycliste » dans la loi désigne à la fois les conducteurs et les passagers adultes.

La législation s'applique à tous les types de routes : explicite.

La législation s'applique à tous les types de motorisation : tous les véhicules à deux et trois roues motorisés sont concernés par la loi, quelle que soit la puissance du moteur.

La législation évoque ou spécifie la norme relative aux casques : la réponse au critère « la loi fait référence à et/ou spécifie une norme pour les casques » est « Oui » si la loi fait référence à une norme spécifique (telle que la norme ECE 22 ou une norme nationale) ou à une autorité chargée d'établir une telle norme, ou à des règlements ou règles visant à spécifier ou élaborer une norme. Les informations sur l'adoption effective des règlements prescrivant une norme pour les casques n'étaient pas toujours disponibles. Les informations

concernant l'adoption ou non par le pays de la norme internationale mentionnée fait l'objet d'une note de bas de page facultative.

Présence de cibles visant à accroître le port du casque (année) : informations communiquées par les pays.

Taux de port du casque (conducteur, passager) : informations communiquées par les pays. Les données les plus ventilées sont indiquées ici (c'est-à-dire des chiffres distincts pour les conducteurs et les passagers). Il convient de noter que les informations relatives aux conducteurs et aux passagers ne correspondent pas nécessairement à la même année et ne proviennent pas de la même source. Les données sur les taux pour les passagers sont celles concernant des passagers adultes, sauf indication contraire. Un taux de port du casque supérieur à 80 % pour les conducteurs et les passagers est utilisé pour déterminer la « Proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque est proche de 100 % », indicateur e) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 7.

Âge/taille minimum pour qu'un enfant puisse être passager : informations communiquées par les pays et validées par l'OMS indiquant si le pays impose des restrictions pour l'installation des enfants sur des motocyclettes et, si la réponse est « Oui », pour quelle tranche d'âge.

Législation sur les ceintures de sécurité pour les occupants de véhicules automobiles : informations communiquées et validées ainsi qu'évaluées par l'OMS. Les résultats de l'évaluation sur les critères mentionnés ci-dessous permettent de classer les pays en quatre niveaux (du plus fort au plus faible) : niveau 3) une loi existe et s'applique à toutes les places assises dans les véhicules toujours ; niveau 2) la loi ne s'applique qu'aux occupants des sièges avant ; niveau 1) la loi ne s'applique qu'au conducteur ou il n'existe pas de législation ; et niveau 0) la législation n'était pas disponible pour validation. Les informations du niveau 3 sont utilisées pour déterminer les « améliorations apportées à la législation depuis la dernière notification afin que des normes de meilleures pratiques soient appliquées », indicateur a) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 8.

Loi nationale sur les ceintures de sécurité : la loi s'applique à toutes les routes et à tout moment.

La législation s'applique aux occupants assis à l'avant et à l'arrière du véhicule : explicite.

Présence de cibles visant à accroître le port de la ceinture de sécurité (année) : informations communiquées par les pays.

Taux de port de la ceinture de sécurité (conducteurs, occupants à l'avant, occupants à l'arrière) : informations communiquées par les pays. Lorsqu'elles étaient disponibles, les informations sur les taux de port ventilées par conducteur, par occupant des sièges avant et par occupant des sièges arrière ont été utilisées. Il est à noter que les informations fournies pour les occupants des sièges avant et arrière ne correspondent pas nécessairement à la même année et ne proviennent pas de la même source. Un taux de port de la ceinture pour le conducteur, l'occupant du siège avant et les occupants des sièges arrière supérieur à 80 % est utilisé pour déterminer la « Proportion de tous les occupants de véhicules automobiles utilisant la ceinture de sécurité est proche de 100 % », critère qui correspond à l'indicateur c) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 8.

Législation sur les dispositifs de retenue pour enfants : informations communiquées par les pays et validées ainsi qu'évaluées par l'OMS. Les résultats de l'évaluation sur les critères mentionnés ci-dessous permettent de classer les pays en 4 niveaux (du plus fort au plus faible) : niveau 3) une loi existe, les enfants au moins jusque 10 ans ou dont la taille ne dépasse pas 135 cm doivent être placés dans un dispositif de retenue pour enfants correspondant à une norme et interdiction pour les enfants d'un certain âge ou d'une certaine taille de s'asseoir sur les sièges avant ; niveau 2) identique au niveau précédent, mais l'âge de l'enfant est fixé à 4 ans ou il n'y a pas d'exigence de norme ; niveau 1) la loi ne repose pas sur des critères d'âge ou de taille et il n'y a pas de norme ou de législation ; et niveau 0) la législation n'était pas disponible pour validation. Un pays est considéré comme disposant d'une loi sur les dispositifs de retenue pour enfants lorsqu'il exige l'utilisation obligatoire de ces dispositifs pour un groupe identifié sur des critères de taille et/ou d'âge et/ou de poids. Les pays dont les lois exigent que les enfants d'un certain d'âge/poids utilisent soit une ceinture de sécurité soit un dispositif de retenue ont été déclarés comme n'ayant pas de loi sur les dispositifs de retenue pour enfants pour cet âge/taille. Les pays qui ont indiqué l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants pour les enfants assis à l'avant seulement (et non à l'arrière) ont été déclarés comme n'ayant pas de loi sur les dispositifs de retenue pour enfants. Les informations du niveau 3 sont utilisées pour déterminer la « Présence d'une législation effectivement appliquée exigeant l'usage de dispositifs de retenue pour enfants répondant à des normes

appropriées », critère qui correspond à l'indicateur b) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 8.

Loi nationale sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants : les dispositifs de retenue pour enfants comprennent les dispositifs de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière, les dispositifs de retenue pour enfants faisant face vers l'avant, ainsi que les sièges rehausseurs. Les ceintures de sécurité ordinaires (pour adultes) ne sont pas considérées comme des dispositifs de sécurité pour enfants.

Enfants assis sur le siège avant : le critère « enfants assis à l'avant » indique si un pays impose des restrictions pour l'installation des enfants sur les sièges avant et, si c'est le cas, il est fait mention des restrictions imposées (interdiction totale ou obligation d'installer l'enfant dans un dispositif de retenue avec mention de la tranche d'âge).

Âge ou taille spécifiés pour les enfants devant être placés dans un dispositif de retenue pour enfants : l'âge et/ou la taille indiqués pour le critère « dispositif de retenue pour enfants requis » correspond à la tranche d'âge pour laquelle uniquement des dispositifs de retenue pour enfants sont autorisés pour maintenir les enfants (aucune autre forme de dispositif de retenue n'est autorisée, comme les ceintures de sécurité uniquement, d'« autres moyens », etc.).

Norme relative aux dispositifs de retenue pour enfants évoquée et/ou spécifiée : les pays qui ont fait référence à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants ou d'« autres moyens » ont été considérés comme ne remplissant pas le critère standard. La réponse au critère « la loi fait référence à et/ou spécifie une norme » est « Oui » si la loi fait référence à une norme spécifique (ECE 44 ou ECE 120, par exemple) ou à une autorité chargée d'établir une telle norme, ou à des règlements ou règles visant à spécifier ou à élaborer une norme. Les informations sur l'adoption effective des règlements prescrivant une norme n'étaient pas toujours disponibles ; dans les cas où le pays a indiqué que la norme n'avait pas encore été établie, une note de bas de page a été introduite dans le profil de pays ou de territoire. L'adhésion du pays à une norme internationale sur les dispositifs de retenue pour enfants est signalée par une note de bas de page.

Présence de cibles visant à accroître l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants (année) : informations communiquées par les pays.

Faits d'état civil et statistiques de l'état civil 2021 : la source est l'OMS. Voir annexe 1 (Méthodologie).

Fréquence et répartition des déplacements par mode de déplacement : informations communiquées par les pays.

Infractions aux limites de vitesse et décès et traumatismes liés aux excès de vitesse : informations communiquées par les pays. Ces informations sont destinées à déterminer la « Présence de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant les infractions en matière d'excès de vitesse et les traumatismes et décès liés à la vitesse », critère qui correspond à l'indicateur c) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 6.

Conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants et décès et traumatismes liés à la circulation routière : informations communiquées par les pays. Ces informations sont destinées à déterminer la « Disponibilité de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de substances psychoactives et sur les traumatismes et décès dus aux accidents de la circulation routière qui y sont liés », critère qui correspond à l'indicateur b) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière mondiale des Nations Unies numéro 9.

Utilisation de la ceinture de sécurité et de dispositifs de sécurité pour enfants : informations communiquées par les pays. Ces informations sont destinées à déterminer la « Présence de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur le port de la ceinture de sécurité ainsi que sur l'usage approprié des dispositifs de retenue pour enfants », critère qui correspond à l'indicateur f) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 8.

Port du casque pour les véhicules à 2 et 3 roues motorisés : informations communiquées par les pays. Ces informations sont destinées à déterminer la « Présence de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant le port du casque », critère qui correspond à l'indicateur d) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 7.

Utilisation du téléphone mobile au volant : informations communiquées par les pays. Ces informations sont destinées à déterminer la « Présence de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux concernant l'utilisation des téléphones mobiles au volant », critère qui correspond à l'indicateur b) de la cible volontaire mondiale de performance en matière de sécurité routière des Nations Unies numéro 10.



Organisation mondiale de la Santé

Département Déterminants sociaux de la santé, Unité Sécurité et Mobilité

20, Avenue Appia
1211 Genève 27

Suisse

Téléphone : +41227912881

<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

