

# La sécurité routière dans le monde

*Les accidents de la circulation sont un phénomène malheureusement général sur l'ensemble du monde mais en définitive assez mal connu puisque pour près d'un tiers des habitants de la planète, il n'existe pas d'enregistrement statistique systématique des accidents corporels.*

*L'évolution de la mortalité connaît dans tous les pays à peu près le même profil : une croissance forte pendant laquelle les progrès en matière de sécurité routière n'arrivent pas à compenser l'augmentation du trafic puis une phase de décroissance pendant laquelle l'augmentation du trafic se ralentit et les progrès en matière de sécurité routière l'emportent.*

*Pour l'avenir, il faut donc s'attendre à une aggravation de la situation dans tous les pays en voie de développement ; en revanche, même si ce point fait controverse, on peut penser que les pays riches pourront continuer à progresser encore longtemps grâce au renforcement des automatismes.*

## **Synthèse**

*L'Organisation mondiale de la santé estime que 1,18 million de personnes ont été tuées et que 50 millions ont été blessées dans un accident de la route en 2002. Parmi les tués, 90 % vivaient dans un pays à faible ou moyen revenu.*

*Si aucune nouvelle mesure de prévention n'est mise en place dans les vingt prochaines années, ces chiffres devraient augmenter globalement de 65 % répartis en une diminution de 30 % dans les pays riches et une augmentation de 80 % dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.*

*Dans les pays les plus aisés, la majorité des tués sont des conducteurs automobiles mais dans les pays les moins riches ce sont des usagers vulnérables comme les piétons ou les utilisateurs de deux-roues.*

*Au niveau mondial, les 15-44 ans représentent plus de la moitié des victimes des accidents.*

## I. Les degrés de motorisation dans le monde

Le vingtième siècle a connu un développement formidable de l'automobile ou plus exactement des véhicules terrestres à moteur puisque parallèlement au développement des véhicules légers s'est également répandu l'usage des véhicules lourds (poids lourds ou autocars) et des deux-roues à moteur.

Cependant tous les pays du monde n'ont pas connu une telle démocratisation de l'automobile. Les contrastes entre les pays riches et les moins riches sont très marqués : on compte dix fois plus de voitures par habitant aux USA qu'au Guatemala. Entre ces deux extrêmes, les pays en voie de développement comme la Chine et l'Inde voient leur parc automobile doubler en quatre ans.

Nous avons calculé pour chaque continent et quelques pays, le taux d'équipement des habitants en véhicules et la progression du parc entre 2001 et 2005 :

	<b>Population en 2005</b> (en millions)	<b>Parc automobile au 01/01/01</b> (en millions)	<b>Parc automobile au 01/01/05</b> (en millions)	<b>Nombre de véhicules pour 100 habitants</b>	<b>Progression du parc</b> (évolution 2001/2005 en %)
<b>Amérique</b>	<b>892</b>	<b>290</b>	<b>326,7</b>	<b>36,6</b>	<b>12,7</b>
dont USA	298,2	220	237,2	79,5	7,8
dont Guatemala	12,5	0,238	0,909	7,3	281,9
<b>Asie</b>	<b>3 905</b>	<b>142</b>	<b>201</b>	<b>5,1</b>	<b>41,5</b>
dont Japon	128	73	75,6	59,1	3,6
dont Chine	1 315	10	26,9	2,0	169,0
dont Inde	1 103	8	16,8	1,5	110,0
dont Corée du sud	48	12	15,3	31,9	27,5
<b>Afrique</b>	<b>906</b>	<b>18</b>	<b>21,3</b>	<b>2,4</b>	<b>18,3</b>
dont Afrique du sud	47,4	6,1	6,4	13,5	4,9
dont Cameroun	16,3	0,182	0,22	1,3	20,9
dont Maroc	31,4	1,5	1,7	5,4	13,3
<b>Océanie</b>	<b>33</b>	<b>15</b>	<b>17,2</b>	<b>52,1</b>	<b>14,7</b>
dont Australie	20,1	13	13,4	66,7	3,1
<b>Europe</b>	<b>728</b>	<b>270</b>	<b>322,5</b>	<b>44,3</b>	<b>19,4</b>
dont UE	463,6	204	254,1	54,8	24,6
dont Pologne	38,6	10,3	14,6	37,8	41,7
dont France	60,5	32	36,2	59,8	13,1
<b>Monde</b>	<b>6 464</b>	<b>735</b>	<b>888,9</b>	<b>13,8</b>	<b>20,9</b>

Source : CCFA pour le parc et INED pour la population.

L'examen du tableau montre que la croissance automobile d'un pays est très fortement liée à son développement économique :

- pour les deux grands pays en voie de développement que sont la Chine et l'Inde, le taux d'équipement automobile est encore faible mais le développement automobile est fulgurant, il a plus que doublé en quatre ans ;
- pour les pays industrialisés, l'automobile est devenue un bien de consommation courant, on compte en moyenne une voiture pour deux habitants. La progression du parc automobile est alors plus modérée, environ 3 % par an.

## II. Un phénomène en aggravation<sup>1</sup>

L'OMS a dressé un tableau des maladies ou traumatismes induisant des pertes en années de vies corrigées des incapacités (AVCI). Les AVCI permettent de mesurer les défaillances de santé en combinant des renseignements sur le nombre d'années perdues à cause d'un décès prématuré et la perte de santé due à une incapacité.

1990		2020	
Maladie ou traumatisme		Maladie ou traumatisme	
1	Infections des voies respiratoires inférieures	1	Cardiopathies ischémiques
2	Maladies diarrhéiques	2	Dépressions unipolaires majeures
3	Pathologies périnatales	3	Traumatismes dus aux accidents de la circulation
4	Dépressions unipolaires majeures	4	Maladies cérébrovasculaires
5	Cardiopathies ischémiques	5	Bronchopneumopathies chroniques obstructives
6	Maladies cardiovasculaires	6	Infections des voies respiratoires inférieures
7	Tuberculose	7	Tuberculose
8	Rougeole	8	Guerre
9	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	9	Maladies diarrhéiques
10	Anomalies congénitales	10	VIH

Source :Murray CJL, Lopez AD, eds. *The global burden of disease : a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries and risks factors in 1990 and projected to 2020*. Boston, Harvard University Press, 1996

Ce tableau, publié lors de la Journée mondiale de la santé, montre que le fardeau des accidents de la route risque de prendre encore de l'ampleur en 2020. Les accidents de la circulation représenteront alors la 3<sup>ème</sup> principale cause de perte d'années de vies corrigées de l'incapacité en 2020.

L'OMS estime, en 2002, que 1,18 million de personnes ont été tuées et 50 millions blessées lors d'un accident de la route. Les accidents de la circulation représentent aujourd'hui la 11<sup>ème</sup> cause de décès dans le monde, soit 2,1 % de l'ensemble des décès constatés. Les pays sont très inégaux devant ce fléau : 90 % des tués vivaient dans un pays à faible ou moyen revenu.

Ces chiffres, déjà dramatiques, devraient augmenter d'environ 65 % dans les vingt prochaines années si aucune nouvelle politique de prévention n'est mise en place. On estime que la mortalité routière devrait reculer de 30 % dans les pays riches tandis qu'elle augmentera de plus de 80 % dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

Selon les pays, la structure des décès est considérablement différente : dans les pays les plus aisés, la majorité des tués sur les routes sont les conducteurs des voitures, mais dans les pays moins riches, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) pèsent beaucoup plus lourd dans la morbidité routière : par exemple, en Inde, plus de 40 % des tués sont des piétons.

<sup>1</sup> Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Un résumé du rapport est disponible sur le site Internet :

[http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world\\_report/en/summary\\_fr.pdf](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/summary_fr.pdf)

Les 15-44 ans représentent plus de la moitié des victimes des accidents. Et parmi eux, 73 % sont de sexe masculin. Les hommes de cette tranche d'âge sont dans la période la plus productive de leur vie. Victimes d'un accident, toute la famille sera touchée financièrement par la perte de revenu.

L'étude estime de manière générale que les accidents corporels coûtent en moyenne 1 % du PIB des pays à faible revenu, 1,5 % du PIB des pays à revenu intermédiaire et 2 % du PIB des pays à revenu élevé.

#### Méthodologie d'enquêtes du Fardeau mondial des maladies :

Ce rapport a été conçu à partir de la base de données FMM : Fardeau mondial des maladies. Il est issu de la concaténation des données du registre d'état civil de chaque pays ayant répondu à l'enquête. Pour l'étude, les auteurs ont ensuite extrait de cette base les données se rapportant aux accidents de la circulation.

Dans le cas de données parcellaires, les résultats ont été redressés selon le poids de la population étudiée. Des techniques de sondage (tirage d'échantillon de dossier d'hôpitaux) ont aussi été utilisés pour limiter les coûts d'enquête. Les données complètes ou incomplètes, ainsi que les systèmes d'enregistrement par sondage couvrent 72 % de la mortalité mondiale. L'usage des données démographiques permet d'estimer indirectement les 28 % restant de la mortalité mondiale.

Les catégories de décès trop générales, qui peuvent comporter une large partie d'accidents de la route, ont été diluées, suivant les informations disponibles, proportionnellement entre les différentes causes de décès imputables à des traumatismes.