



# Sécurité routière dans la Région de la Méditerranée orientale

Points essentiels du Rapport de  
situation sur la sécurité routière  
dans le monde 2013

## Informations destinées aux médias

Chaque année, les accidents de la circulation continuent de faucher des milliers de vies dans la Région de la Méditerranée orientale. D'après le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : Soutenir une décennie d'action*, 10 % des décès imputables aux accidents de la route au niveau mondial surviennent dans la Région, qui affiche le deuxième taux le plus important de mortalité due aux accidents de la circulation par rapport aux autres régions OMS. Le Rapport, publié le 14 mars 2013, indique par ailleurs que les pays à revenu élevé de la Région ont le taux de mortalité le plus élevé au monde. De ce fait, les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont une préoccupation, non seulement pour les pays à revenu faible ou intermédiaire, mais pour l'ensemble des pays de la Région.

## La problématique

Chaque année, 1,24 million de personnes perdent la vie à cause d'un accident de la route dans le monde, dont 127 260 victimes dans la Région de la Méditerranée orientale. Des progrès ont néanmoins été réalisés dans des domaines tels que la gestion de la sécurité routière et l'adoption de lois nécessaires. Cependant, beaucoup reste à faire. Bien qu'elle existe, la législation est incomplète dans de nombreux pays et son application doit être renforcée. La sécurité des catégories d'usagers de la route vulnérables pose évidemment problème. Alors que les systèmes de données existants font nettement ressortir ce problème, les politiques permettant d'y faire face demeurent insuffisantes.



Organisation  
mondiale de la Santé

Bureau régional de la Méditerranée orientale

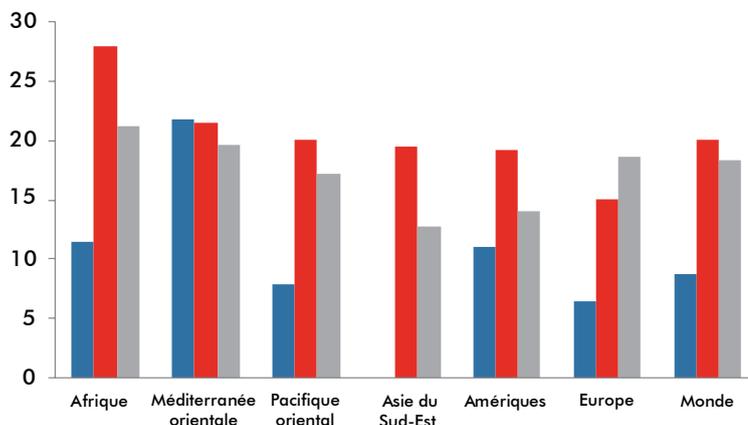
# Les jeunes sont les plus durement touchés par les accidents de la circulation



## Dix principaux faits

- En 2010, selon les estimations, 10 % des décès imputables aux accidents de la route sont survenus dans la Région de la Méditerranée orientale.
- La Région de la Méditerranée orientale affiche le deuxième taux de mortalité due aux accidents de la circulation le plus élevé au monde, après la Région africaine, soit 21,3 décès pour 100 000 habitants.
- Les décès, traumatismes et incapacités attribuables aux accidents de la route sont généralement sous-évalués dans la Région.
- Les jeunes hommes, qui se trouvent dans la tranche d'âge la plus productive (15-44 ans), sont les plus exposés aux traumatismes dus aux accidents de la circulation.
- Dans la Région, 45 % des traumatismes dus aux accidents de la circulation concernent les usagers de la route vulnérables, les premières victimes étant les piétons, suivis par les motocyclistes et les cyclistes.
- La législation encadre les principaux facteurs de risque dans la majorité des pays, mais rarement de manière complète. Cette situation, combinée à une application insuffisante de ces lois, limite leur efficacité.
- Bien que la majorité des pays disposent d'un système de soins pour les accidentés de la route, celui-ci doit être renforcé.
- Dans 84 % des pays, il existe un organisme principal qui supervise les efforts en matière de sécurité routière, et 95 % des pays possèdent une stratégie nationale pour la sécurité routière, parfois accompagnée de cibles mesurables.
- Près de la moitié des pays contrôlent régulièrement la sécurité de l'ensemble du réseau routier.
- Les normes de sécurité internationales ou régionales pour les véhicules sont appliquées dans seulement 68 % des pays de la Région.

## Taux estimatif de mortalité due aux accidents de la circulation pour 100 000 personnes, par revenu et par région, 2010



NA Non applicable

	Afrique	Méditerranée orientale	Pacifique oriental	Asie du Sud-Est	Amériques	Europe	Monde
■ Revenu élevé	11,42	21,68	7,79	NA	11,02	6,34	8,71
■ Revenu intermédiaire	27,84	21,43	20,05	19,46	19,21	15,02	20,09
■ Revenu faible	21,21	19,62	17,19	12,7	13,97	18,55	18,25

## Des progrès sont possibles

Entre 2007 et 2010, 88 pays sont parvenus à réduire le nombre de décès sur les routes en adoptant des mesures qui ont fait leurs preuves. Celles-ci sont simples et à la portée de chaque pays de la Région, quel que soit son niveau de revenu.



Facteur de risque encadré par la législation	Définition de la législation complète	Pourcentage de pays disposant d'une législation globale
Vitesse	Une législation nationale limitant la vitesse en agglomération à 50 km/h ou moins, avec possibilité pour les autorités locales d'abaisser cette limite si nécessaire.	11 %
Conduite sous l'emprise de l'alcool	Une législation nationale fixant un seuil légal d'alcoolémie inférieur ou égal à 0,05 g/dl au-delà duquel la conduite n'est plus autorisée.	37 %
Non-port du casque pour les motocyclistes	casque pour les motocyclistes couvrant tous types d'utilisateurs, de routes et de véhicules et prévoyant que les casques répondent à des normes nationales ou internationales.	21 %
Non-port de la ceinture de sécurité	Une législation nationale sur le port de la ceinture de sécurité pour tous les occupants du véhicule (conducteur et passagers à l'avant et à l'arrière).	26 %
Non-utilisation des dispositifs de sécurité pour enfants	Une législation nationale imposant l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants.	11 %

# Actions à mener

<b>Gestion de la sécurité routière</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mettre en place ou renforcer l'organisme principal chargé de la sécurité routière et assurer un financement suffisant pour qu'il assume pleinement ses responsabilités.</li><li>• Mettre à jour les stratégies nationales fondées sur le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.</li><li>• Améliorer la qualité des données sur les décès, les traumatismes et les incapacités imputables aux accidents de la circulation.</li></ul>
<b>Infrastructures routières</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Examiner la composante de la vérification de la sécurité routière dans les stratégies nationales.</li><li>• Élaborer des lignes directrices en matière de vérification de la sécurité routière.</li><li>• Renforcer les capacités des inspecteurs nationaux de la sécurité routière.</li><li>• Remettre des rapports d'évaluation périodiques à l'organisme principal chargé de la sécurité routière afin de définir les points forts et les lacunes et de mener une action concertée.</li></ul>
<b>Sécurité des véhicules</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adopter et faire appliquer les normes et les critères régionaux et internationaux de sécurité pour les véhicules.</li></ul>
<b>Législation</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adopter une législation complète sur les principaux facteurs de risque.</li><li>• Sensibiliser la population à l'importance du respect de la législation et de l'application des mesures de sécurité individuelle pour garantir la sécurité de chacun.</li><li>• Mesurer régulièrement les facteurs de risque et de protection, qui servent d'indicateurs sur le niveau d'application de la législation et des mesures associées.</li></ul>
<b>Intervention après un accident</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Évaluer périodiquement les différentes composantes du système national de soins de traumatologie.</li><li>• Mettre en place ou renforcer les systèmes de données permettant d'améliorer les interventions après un accident.</li><li>• Établir un service téléphonique d'urgence universel et unique.</li><li>• Renforcer les capacités de tous les personnels de santé, y compris les médecins et les infirmières.</li></ul>

Médias et Communications  
Bureau régional de l'OMS pour la Méditerranée orientale  
Rue Monazamet El Seha El Alamia  
B. P. 7608, Cité Nasr  
11371 Le Caire, Égypte  
[www.emro.who.int](http://www.emro.who.int)  
[mac@emro.who.int](mailto:mac@emro.who.int)



## © Organisation mondiale de la Santé 2013. Tous droits réservés.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation mondiale de la Santé 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 lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir fait l'objet d'un accord définitif. L'Organisation mondiale de la Santé a pris toutes les dispositions voulues 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'Organisation mondiale de la Santé ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation.

Publié grâce au soutien financier de Bloomberg Philanthropies

WHO-EM/HLP/076/F