LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA RÉGION AFRICAINE

2015

Organisation mondiale de la Santé
BUREAU RÉGIONAL DE L' Afrique

Catalogage à la source Bibliothèque OMS/AFRO

La sécurité routière dans la région africaine 2015

1. Accidents de la circulation – prévention et contrôle – mortalité – législation et jurisprudence
2. Plaies et blessures – prévention et contrôle
3. Gestion de la sécurité – organisation et administration
4. Cause de décès
5. Comportement de réduction des risques
6. Collecte de données
7. Afrique

I. Organisation mondiale de la Santé. Bureau régional de l'Afrique II. Titre

ISBN: 978 929031229 1 (NLM Classification: **WA 275**)

© Bureau régional de l'OMS pour l'Afrique, 2016

Les publications de l'Organisation mondiale de la santé bénéficient de la protection prévue par les dispositions du Protocole N° 2 de la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Tous droits réservés. Des exemplaires de cette publication sont disponibles auprès de la Bibliothèque du Bureau régional de l'OMS pour l'Afrique, B.P 6, Brazzaville, République du Congo (téléphone : +47 241 39100; fax : +47 241 39507; courrier électronique : afrgoafrobooks@who.int). Toute demande d'autorisation pour la reproduction ou la traduction de cette publication – en vue de sa vente ou de sa distribution à des fins non commerciales – doit être envoyée à la même adresse.

Les dénominations employées dans cette publication et la présentation des documents qui y figurent n'impliquent en aucun cas l'expression d'une quelconque opinion de la part de l'Organisation mondiale de la Santé sur le statut légal de tel ou tel pays, territoire, région ou agglomération, sur les Autorités qui les régissent ou sur le tracé de leurs frontières. Les pointillés qui apparaissent sur les cartes représentent des lignes frontalières approximatives, dont certaines ne font peut-être pas encore l'objet d'un consensus.

La mention dans ces pages d'une société ou d'un produit manufacturé n'implique aucunement que ceux-ci bénéficient d'une recommandation particulière de la part de l'Organisation mondiale de la Santé, ni qu'ils aient été préférés à d'autres, de même nature, mais non mentionnés. Sauf erreur ou omission, tous les noms de marques déposées sont distingués par des majuscules initiales.

L'Organisation mondiale de la Santé s'est entourée de toutes les précautions possibles pour vérifier l'exactitude des informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le contenu de la publication est distribué sans garantie aucune, explicite ou implicite. Par conséquent, l'interprétation et l'utilisation dudit contenu n'engagent que le lecteur. L'Organisation mondiale de la Santé ou le Bureau régional ne pourront en aucun cas être tenus pour responsables des préjudices qui pourraient découler de son utilisation.

Photos: ©

Conception et mise en page:

Imprimé par les Services de production de documents de l'OMS, Genève, Suisse.

Table des matières

Données essentielles sur la sécurité routière dans la Région africaine 3

Contexte général : La situation de la sécurité routière au niveau international..... 4

Méthodologie..... 4

Constatations 6

Conclusions et recommandations 15

Profils par pays .....

Une action multisectorielle est nécessaire pour la mise en place de stratégies nationales efficaces en matière de sécurité routière .....

Conclusions et recommandations .....

Données essentielles sur la sécurité routière dans la Région africaine

Bien qu'ayant le taux de motorisation le plus faible au monde, la région de l'Afrique a le taux d'accidents mortels le plus élevé, estimé à 26,6 pour 100 000 habitants.

- La moitié des décès liés à des accidents de la circulation dans la région concerne les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes). La Région africaine enregistre la plus forte proportion de décès chez les piétons, soit 39 %. De ce fait, il est urgent que les décideurs politiques concentrent leurs efforts sur les interventions visant spécifiquement à améliorer la sécurité de ces usagers de la route vulnérables.
- Si la majorité des pays de la région ont adopté des lois nationales relatives aux principaux facteurs de risque comportementaux (vitesse, conduite en état d'ébriété, casques pour motocyclistes, ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants), ces lois sont conformes aux meilleures pratiques dans très peu de pays de la région.
- Pour que la législation en matière de sécurité routière soit efficace, il y a lieu de veiller à une application durable et vigoureuse des règles. Dans la plupart des pays de la région, l'application des principaux textes de lois sur la sécurité routière laisse à désirer, ce qui limite la possibilité que les lois aient pleinement l'effet escompté.
- La mise au point d'indicateurs intermédiaires est importante pour mesurer les changements de comportement des usagers de la route et permettre ainsi une évaluation des programmes prenant compte la législation et son application. Toutefois, à ce jour, peu de pays de la région communiquent des données sur les taux de port du casque, les taux de port de la ceinture de sécurité ou le pourcentage de décès attribués à l'alcool.
- La sécurité des véhicules est un volet essentiel de la sécurité routière. Seul un pays de la région applique 4 des 7 normes prioritaires de sécurité des véhicules des Nations Unies.
- Les taux d'accidents mortels sont largement sous-évalués dans la région, avec des taux estimatifs près de 4 fois supérieurs aux chiffres déclarés officiellement, tandis que la qualité des données sur les blessures non mortelles suscite des interrogations.
- Un certain nombre de pays de la région ont certes adopté des politiques pour encourager le déplacement à pied et à vélo, il est inquiétant de constater que si ces politiques ne sont pas accompagnées par des mesures complémentaires en matière de sécurité (notamment la réduction de la vitesse), elles n'auront pas les effets souhaités et pourraient, en réalité, rendre les routes plus dangereuses pour les usagers vulnérables.

Contexte général : La situation de la sécurité routière au niveau international

À l'échelle mondiale, les traumatismes dus aux accidents de la circulation entraînent environ 1,25 million de décès chaque année et ont un impact énorme sur la santé et le développement. Elles sont la principale cause de décès parmi les jeunes de 15 à 29 ans et coûtent aux gouvernements environ 3 % de PIB (et jusqu'à 5 % dans les pays à revenu faible et à revenu intermédiaire). Outre les décès provoqués, des millions de personnes subissent chaque année des traumatismes non mortels par suite d'accidents de la route, tandis que cette épidémie grandissante entraîne d'autres conséquences indirectes sur la santé (par exemple, les problèmes respiratoires liés aux émissions élevées, ainsi que la réduction des activités physiques telles que la marche et le vélo et leurs conséquences négatives sur la santé).

En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Résolution 64/2551, qui proclame la période de 2011 à 2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière ». La Résolution appelle les pays à appliquer les mesures identifiées au plan international pour améliorer la sécurité sur leurs routes. L'Assemblée générale de l'ONU a également invité l'OMS à suivre les progrès réalisés à travers sa série de Rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde et, à ce titre, permet de mettre en lumière les lacunes et d'orienter les interventions dans le domaine de la sécurité routière dans le pays.

En septembre 2015, la sécurité routière a été introduite dans l'Agenda 2030 pour le développement durable. L'Objectif de développement durable (ODD) numéro 3, l'objectif portant sur la santé, définit un objectif ambitieux, à savoir réduire de moitié le nombre décès et de blessures provoqués à l'échelle mondiale par les accidents de la circulation à l'horizon 2020. En outre, l'ODD 11 avait trait à la fourniture d'un accès à des systèmes de transport durables pour tous, à l'amélioration de la sécurité routière et au développement du réseau de transport public[1].

Méthodologie

Ce troisième rapport a pour objectif de décrire la situation de la sécurité routière dans tous les États membres ; d'identifier les lacunes dans le domaine de la sécurité routière au niveau national et encourager ainsi l'adoption de mesures pour garantir la sécurité routière ; et suivre les progrès réalisés par les pays dans la mise en œuvre des mesures identifiées dans le Plan d'action mondial[2].
L'aperçu global de la situation de la sécurité routière dans la Région africaine s'appuie sur des données tirées du troisième *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* de 2015. Quarante-trois des 47 pays de la région y ont participé, soit 97,5 % de la population de la région. Parmi ces pays, on dénombre 20 pays à revenu intermédiaire et 23 pays à faible revenu. La collecte des données a débuté en mai 2014 et s'est achevée en décembre 2014, et les données ont été validées auprès des coordonnateurs nationaux des données et entérinées par le gouvernement. Les aspects nouveaux dans la méthodologie de ce troisième rapport étaient relatifs à la collecte et l'analyse de tous les documents législatifs émanant des pays participants et l'inclusion d'informations sur les 7 normes prioritaires relatives à la sécurité des véhicules. Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie de ces composantes, prière consulter les Notes explicatives 1 à 3 dans le rapport principal.

Constatations

Chaque jour, environ 650 décès sont constatés sur les routes africaines

Près d'un quart de million de personnes (246 718) ont été tuées sur les routes de la région en 2013, soit environ un cinquième du nombre total de décès dans le monde. Ceci signifie qu'environ 675 personnes meurent chaque jour sur les routes de la région. Cela s'ajoute au fardeau des blessures non mortelles, des dégâts matériels et des coûts induits.

La Région africaine a le taux d'accidents mortels le plus élevé, bien qu'étant la région où le taux de motorisation est le plus faible

La Région africaine enregistre les taux estimatifs de décès liés à des accidents de la circulation les plus élevés, soit 26,6 pour 100 000 habitants, contre 17,4 au niveau mondial. Cependant, la région est la moins motorisée, avec 46,6 véhicules pour 1000 personnes, contre 510,3 véhicules pour 1000 personnes dans la Région européenne. En nombre absolu de décès et de véhicules, l'Afrique est surreprésentée en ce qui concerne le nombre de décès dans des accidents de la circulation sur

1 http://www.globalgoals.org/
2 Ref global plan

ses routes par rapport à l'étendue de son parc de véhicules : elle enregistre 20 % des décès dus à des accidents de la circulation, mais ne possède que 2,3 % des véhicules dans le monde.

Figure 1 : Taux d'accidents mortels et motorisation par région de l'OMS.

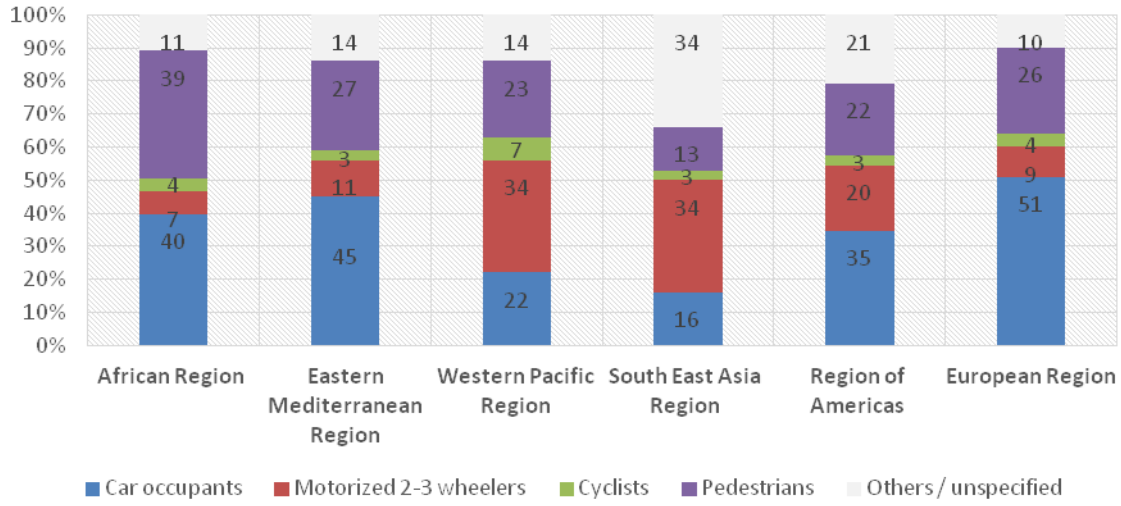
Rang	Taux estimatif d'accidents mortels/100 000 habitants
1	Région africaine (26,6)
2	Région de la Méditerranée orientale (19,9)
3	Région du Pacifique occidentale (17,3)
4	Région de l'Asie du Sud-est (17)
5	Région des Amériques (15,9)
6	Région européenne (9,3)

Rang	Nb de véhicules pour 1000 habitants
1	Région européenne (510,27)
2	Région des Amériques (502,81
3	Région du Pacifique occidentale (250,49)
4	Région de l'Asie du Sud-est (168,92)
5	Région de la Méditerranée orientale (126,04)
6	Région africaine (46,59)

La moitié des décès liés à des accidents de la circulation touche les usagers de la route vulnérables, tandis que la région enregistre la proportion la plus élevée de décès de piétons

La moitié des décès dans la région touche les personnes les moins protégées (motocyclistes, piétons et cyclistes). La Région africaine enregistre la proportion la plus élevée de décès de piétons, soit 39 %. Si la région affiche le plus faible pourcentage de décès dans des accidents de la circulation parmi les motocyclistes (7 %), ceci peut être lié à la mauvaise qualité des données car la plupart des pays participants n'ont pu fournir des données détaillées sur les décès ventilées par type d'usager de la route. En effet, les données communiquées par de nombreux pays indiquent un afflux important de motocyclettes dans la région, ce qui autorise à penser que la prévention des traumatismes au sein de ce groupe de population pourrait devenir une priorité de plus en plus grande.

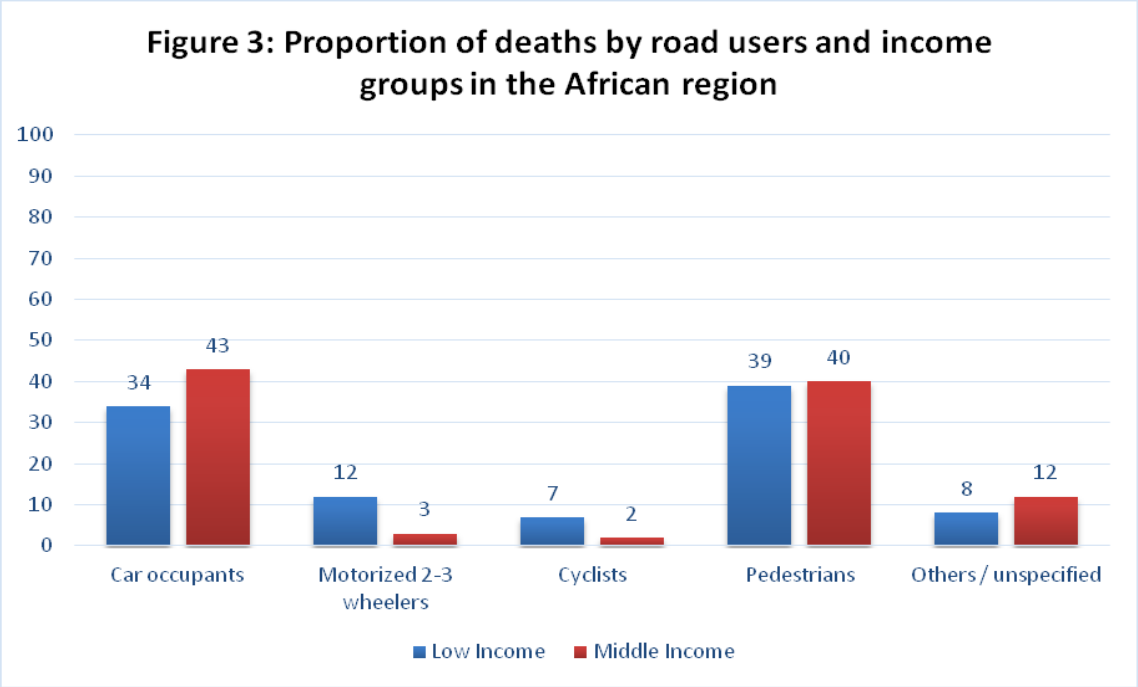
Figure 2: Proportions of road traffic deaths by type of road users and WHO region



car occupants = occupants du véhicule
motorized 2-3 wheelers = deux-trois roues motorisés
cyclists = cyclistes
pedestrians = piétons
others/unspecified = autres/non précisé

Les décès touchant les occupants de véhicules et les piétons sont plus élevés dans les pays à revenu intermédiaire, tandis que les décès de motocyclistes et de cyclistes sont plus élevés dans les pays à faible revenu

Si les taux d'accidents mortels sur les routes sont plus élevés dans les pays à faible revenu (29,2/100 000 habitants contre 23,3 dans les pays à revenu intermédiaire et 22,9 dans les pays à revenu élevé), il existe des variations entre les types d'usagers de la route selon les tranches de revenu. Les décès parmi les occupants de véhicules et les piétons sont plus élevés dans les pays à revenu intermédiaire, tandis que les décès de motocyclistes et de cyclistes sont plus élevés dans les pays à faible revenu (Figure 3).



Low income = Faible revenu
Middle income = Revenu intermédiaire

Une action multisectorielle est nécessaire pour la mise en place de stratégies nationales efficaces en matière de sécurité routière

Pour garantir une action efficace, il est indispensable de coordonner les initiatives en matière de sécurité routière entre une multitude de secteurs et d'intervenants. Dans de nombreux pays, ce rôle est assuré par un organisme responsable qui devrait idéalement être doté des pouvoirs et des ressources nécessaires pour coordonner la mise en œuvre d'une stratégie nationale.

Actuellement, 40 pays dans la Région africaine déclarent être dotés d'une structure qui pilote les initiatives nationales en matière de sécurité routière. Dans certains pays, ces organismes prennent la forme d'une structure autonome désignée, tandis que dans d'autres pays, l'organisme responsable est situé au sein d'un ministère.

La réduction durable du nombre des traumatismes liés à des accidents de la circulation exige des pays une vision et une stratégie à long terme pour la sécurité routière, et de définir les objectifs à atteindre pendant la période de mise en œuvre de la stratégie. Le processus d'élaboration d'une telle stratégie nationale devrait nécessiter un niveau de participation significatif des parties prenantes au niveau national, de manière à ce que tous les secteurs concernés (santé, transport, police et organismes non gouvernementaux) s'investissent dans une stratégie qui est elle-même basée sur les meilleures données possibles.

Actuellement, 29 pays sont dotés d'une stratégie nationale en matière de sécurité routière entièrement ou partiellement financée, tandis que 5 autres disposent de stratégies multiples intégrant un volet sur la sécurité routière.

Si une stratégie nationale est essentielle pour définir la vision qui sous-tend un programme sur la sécurité routière, sa mise en œuvre requiert la définition d'objectifs tangibles et, en particulier, des objectifs intermédiaires. La définition d'objectifs-cibles est un moyen très utile pour faire en sorte que la sécurité routière soit inscrite – et demeure – une des priorités des décideurs politiques. La

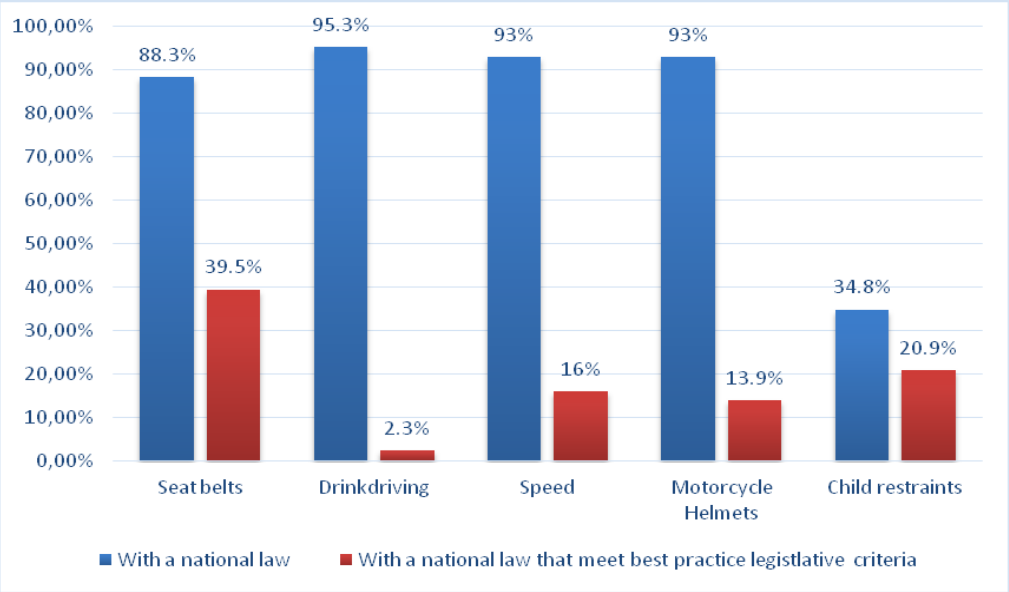
plupart des pays performants définissent des objectifs de réduction assortis de délais en termes de nombre de décès et de traumatismes graves liés à des accidents de la circulation. Cette enquête a révélé que 26 pays de la région ont défini des objectifs relatifs au nombre d'accidents mortels dans leurs stratégies nationales, mais seulement 19 pays ont des objectifs-cibles concernant les blessures non mortelles.

Il reste encore des efforts à faire pour aligner les législations en matière de sécurité routière sur les meilleures pratiques

Les lois en matière de sécurité routière améliorent le comportement des usagers de la route et peuvent être un outil efficace pour réduire les accidents de la route ainsi que les traumatismes et les décès qui en résultent. Les changements les plus positifs dans les comportements des usagers de la route sont observés lorsque la législation en matière de sécurité routière s'accompagne d'un contrôle rigoureux et soutenu de l'application des lois, et dans les pays où les populations sont informées des raisons qui sous-tendent la nouvelle loi et des conséquences du non-respect de cette loi.

Le présent chapitre rend compte d'une évaluation de la législation dont les pays disposent actuellement pour faire face à cinq principaux facteurs de risque comportementaux liés aux traumatismes provoqués par les accidents de la circulation : vitesse, conduite en état d'ébriété, non usage des casques pour motocyclistes, ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants. Il existe une somme d'éléments démontrant les effets bénéfiques que peut avoir la législation concernant chacun de ces facteurs de risque sur la réduction des accidents, des traumatismes et des décès. La Figure 4 présente un résumé des législations en vigueur dans la région concernant les 5 facteurs de risque. Il en ressort que même si la majorité des pays sont dotés de lois nationales visant à réglementer la vitesse, la conduite en état d'ébriété, le port du casque pour motocyclistes et le port de la ceinture de sécurité, ces lois ne répondent pas souvent aux critères de bonne pratique.

Figure 4 : Législation concernant les principaux facteurs de risque comportementaux



seat belts = ceintures de sécurité
drinkdriving = la conduite en état d'ébriété
speed =; la vitesse
motorcycle helmets = les casques pour motocyclistes
child restraints = les dispositifs de retenue pour enfants
with a national law = avec une loi nationale
with a national law that meets best practice legislative criteria = avec une loi nationale qui répond aux critères législatifs de meilleures pratiques

- **Réduction de la vitesse :** bien que la majorité des pays de la région (93 %) soit dotée d'une loi nationale de limitation des vitesses, très peu d'entre eux respectent deux critères de bonne pratique de l'OMS en matière de législation sur la vitesse dans les zones urbaines : seulement la moitié des pays dispose d'une loi permettant aux autorités locales de modifier les limites de vitesse imposées au niveau local, tandis que seulement 44 % ont des limites de vitesses maximales en zone urbaine inférieures ou égales à 50 km/h, ce qui est considéré comme la pratique optimale. Sept pays (Algérie, Burkina Faso, Kenya, Madagascar, Mali, Rwanda et Sao Tomé-et-Principe) répondent à ces deux critères.
- **Conduite en état d'ébriété :** l'OMS recommande que les lois sur la conduite en état d'ébriété soient basées sur des limites de concentration d'alcool dans le sang (CAS) ne dépassant pas 0,05 g/dl, avec des limites plus faibles pour les jeunes et les nouveaux conducteurs, qui constituent un groupe à haut risque. Si 95 % des pays de la région sont dotés d'une forme de loi nationale sur la conduite en état d'ébriété, seuls 33 pays fondent cette loi sur l'alcotest et la concentration d'alcool dans le sang (CAS), et seuls 8 pays ont une limite de CAS inférieure ou égale à 0,05 g/dl qui est la norme recommandée. Seul un pays de la région, l'Algérie, remplit les critères de bonne pratique de l'OMS relatifs aux lois sur la conduite en état d'ébriété car elle dispose d'une loi basée sur une CAS inférieure ou égale à 0,05 g/dl et une limite de moins de 0,02 g/dl pour les jeunes et nouveaux conducteurs.
- **Port du casque :** le port d'un casque pour motocyclistes peut réduire d'environ 40 % le risque de décès et d'environ 70 % le risque de traumatisme grave. Un contrôle de l'application effective des lois sur le port du casque peut accroître les taux de port du casque et réduire ainsi les blessures à la tête. La plupart (93 %) des pays de la Région africaine disposent d'une loi sur le port du casque, mais seulement 11 d'entre eux disposent d'une loi respectant les normes de bonne pratique de l'OMS, c'est-à-dire qui s'applique aussi bien aux conducteurs qu'aux passagers adultes, à tous les types de routes, à tous les types de moteurs et stipule que le casque doit être correctement attaché. L'efficacité de la législation nationale sur le port du casque pour réduire les traumatismes dépend également de la qualité des casques portés : 40 % des pays définissent une norme nationale ou internationale. Seuls 6 pays (Botswana, Cabo Verde, Ghana, Madagascar, Malawi et Swaziland) respectent tous ces critères de bonne pratique, c'est-à-dire qu'ils disposent d'une loi détaillée, mais aussi qu'ils définissent une norme. Ce taux est plus élevé parmi les pays à revenu intermédiaire (20 %) par rapport aux pays à faible revenu (9 %).
- **Loi sur le port de la ceinture de sécurité :** le port de la ceinture de sécurité réduit de 45 à 50 % le risque d'accidents mortels pour les conducteurs et les occupants des sièges avant et jusqu'à environ 25 % pour les occupants des sièges arrière. La législation sur le port de la ceinture de sécurité, lorsqu'elle est conjuguée avec une application vigoureuse et soutenue, constitue un mécanisme efficace pour augmenter les taux de port de la ceinture de sécurité. Quoique 38 pays (88 %) de la région disposent d'une loi sur le port de la ceinture de sécurité, seuls 17 d'entre eux (40 %) sont dotés d'une loi sur le port de la ceinture de sécurité conforme aux meilleures pratiques, ce qui signifie qu'elle s'applique aux conducteurs, aux passagers des sièges avant et aux passagers des sièges arrière, tandis que ce taux est plus élevé dans les pays à revenu intermédiaire (45 %) que dans les pays à faible revenu (35 %).
- **Dispositifs de retenue pour enfants :** les enfants installés dans des dispositifs de retenue appropriés sont beaucoup moins susceptibles d'être tués ou blessés que les enfants sans dispositif de retenue et sont également moins susceptibles d'être tués ou blessés que les enfants utilisant les ceintures de sécurité pour adultes. Par ailleurs, la sécurité des jeunes enfants est davantage garantie lorsqu'ils sont assis sur le siège arrière que sur le siège avant. Quinze pays (35 %) de la région disposent d'une loi nationale sur les dispositifs de retenue pour

enfants, tandis que 17 pays (40 %) interdisent aux enfants de s'asseoir sur le siège avant. Neuf pays sont dotés de lois conformes aux meilleures pratiques concernant les Dispositifs de retenue pour enfants, qui interdisent précisément aux enfants en dessous d'un certain âge de s'asseoir sur le siège avant et disposent d'une loi sur les Dispositifs de retenue pour enfants en fonction de l'âge, du poids et/ou de la taille.

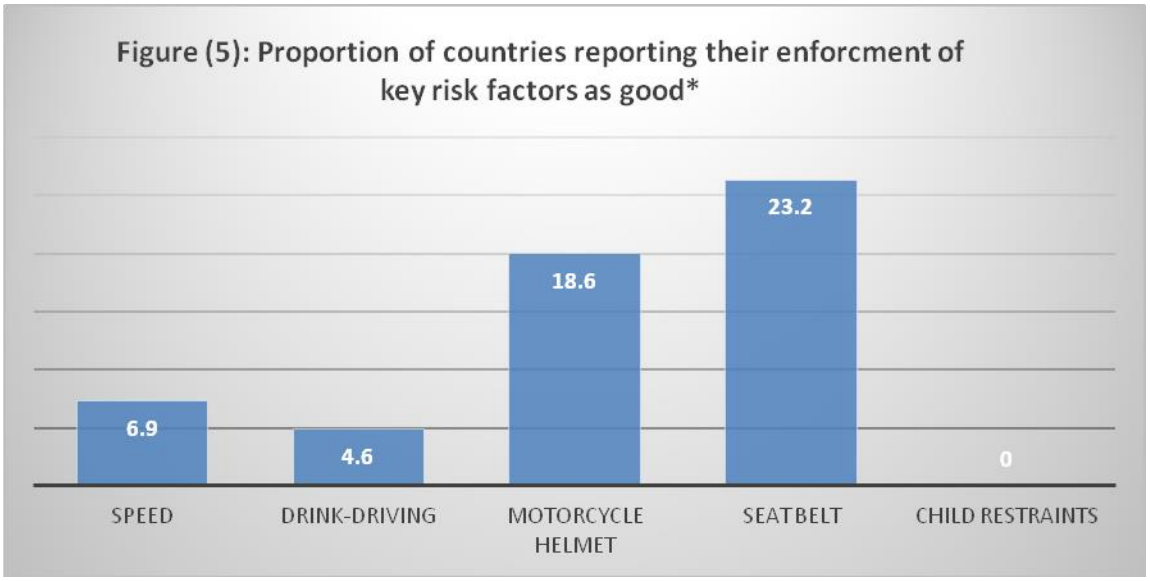
Tableau (1) : Critères de bonne pratique en matière de législation respectés par les pays de la Région africaine

Facteur de risque	Critères de bonne pratique en matière de législation, tels que définis par l'OMS pour ce rapport	Pays respectant les critères de bonne pratique en matière de législation
Vitesse	Fixation de limites de vitesse au niveau national, avec des limites de vitesse maximales en zone urbaine inférieures ou égales à 50 km/h et les autorités locales sont autorisées à réduire les limites de vitesse	7 pays (16 %) Algérie, Burkina Faso, Kenya, Madagascar, Mali, Rwanda et Sao Tomé-et-Principe
Conduite en état d'ébriété	Loi nationale sur la conduite en état d'ébriété basée sur une limite de BAC ou une limite équivalente de BrAC-BAC pour la population générale ≤ 0,05 g/dl et une limite de BAC pour les jeunes et nouveaux conducteurs ≤ 0,02 g/dl	1 pays (2 %) Algérie
Casques pour motocyclistes	La loi nationale sur le port du casque pour motocyclistes s'applique aux conducteurs de motocyclettes et aux passagers adultes, à tous les types de routes, à tous les types de moteurs, exige que le casque soit correctement attaché et respecte une norme nationale ou internationale	6 pays (14 %) Botswana, Cabo Verde, Ghana, Madagascar, Malawi et Swaziland
Ceintures de sécurité	La loi nationale sur le port de la ceinture de sécurité s'applique aux conducteurs, aux passagers des sièges avant et des sièges arrière	17 pays (40 %) Afrique du Sud Algérie, Angola, Botswana, Burkina Faso, Érythrée, Éthiopie, Ghana, Kenya, Maurice, Mozambique, Namibie,, Ouganda Seychelles, Sierra Leone, Togo et Zambie
Dispositifs de retenue pour enfants	Une loi nationale sur les dispositifs de retenue pour enfants fondée sur l'âge, le poids et la taille ou une combinaison de ces facteurs et interdit aux enfants en dessous d'un certain âge et d'une certaine taille de s'asseoir sur le siège avant	9 pays (21 %) Angola, Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Éthiopie, Érythrée, Guinée, Mozambique et Zambie

Il convient de renforcer l'application des lois concernant les principaux facteurs de risque

S'il est clairement établi que l'application des lois est indispensable pour assurer le succès des lois en matière de sécurité routière, les niveaux de contrôle nécessaires pour obtenir le maximum d'impact sont souvent insuffisants. Dans les pays où la législation n'était pas auparavant accompagnée par des mesures de surveillance de leur application, des niveaux de contrôle particulièrement visibles et élevés peuvent s'avérer nécessaires pour persuader les populations que toute infraction future à la loi pourrait donner lieu à une sanction.

Le rapport a évalué les niveaux de contrôle de l'application des lois existantes concernant les principaux facteurs de risque liés à la sécurité routière dans la région et révèle que sur l'ensemble des 5 facteurs de risque, l'impact potentiel de ces lois pour ce qui est de sauver des vies est loin d'être réalisé. Le contrôle de l'application des lois sur le port de la ceinture de sécurité et du casque pour motocyclistes paraît être mieux assuré, mais il n'en demeure pas moins que seuls 23 % et 19 % des pays respectivement déclarent que leurs lois existantes sont appliquées de façon satisfaisante (Figure 5).



** Une note de 8 ou plus sur une échelle de 0 à 10 étant considéré comme traduisant un contrôle satisfaisant de l'application des lois.*

Il faut faire davantage d'efforts pour collecter des données sur les indicateurs intermédiaires

Afin d'évaluer l'efficacité des initiatives visant à améliorer le comportement des usagers de la route, les pays doivent collecter des données régulières sur les indicateurs intermédiaires. Ceci donnera une indication quant à l'efficacité de la mise en œuvre et du contrôle de l'application de la loi. Les données émanant de ce rapport montrent que la plupart des pays de la région ne disposent pas de ces données, en particulier celles concernant les taux de port du casque, de port de la ceinture de sécurité, d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et sur le pourcentage de décès attribuables à l'alcool (Tableau 2). Cela signifie que les pays doivent renforcer la collecte des données sur ces indicateurs, qui constitue une étape cruciale pour le suivi des efforts en cours en vue de corriger le comportement des usagers de la route.

Tableau 2 : Disponibilité d'indicateurs intermédiaires mesurant l'application effective de la loi dans la Région africaine

Facteur de risque	Indicateur	Nombre de pays disposant de données (%)	Fourchette
Conduite en état d'ébriété	Pourcentage de décès annuels liés à des accidents de la circulation imputables à l'affaiblissement des facultés dû à l'alcool	21 %	1,3 %-60 %
Taux de porte du casque pour motocyclistes	Conducteurs	14 %	15,3 %- 90 %
	Passagers	16 %	1 %-90 %
	Tous usagers	16 %	9 %-95 %
Taux de port de la ceinture de sécurité	Conducteurs	19 %	17,6 %-93,8 %
	Occupants des sièges avant	21 %	4,9 %-97,4 %
	Occupants des sièges arrière	14 %	0,2 %-15 %
	Tous occupants	14 %	<1 %-63,8 %
Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants		0	-

Il convient de noter toutefois qu'une forte proportion des pays de la région fixe des objectifs-cibles liés à ces facteurs de risque comportementaux dans leurs stratégies nationales en matière de sécurité routière. Par exemple, 70 % des pays ont des objectifs-cibles relatifs à la réduction de la conduite en état d'ébriété, 72 % pour la réduction de la vitesse et 35 % pour l'augmentation de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Si la définition d'objectifs-cibles dans une stratégie nationale est une méthode importante pour favoriser le succès des politiques adoptées, elle doit, pour être efficace, aller de pair avec la mise en œuvre de moyens pour la collecte de ces informations.

Les décideurs politiques doivent accroître la sécurité des véhicules et des routes

Seulement un pays de la région applique l'une des 7 normes de sécurité prioritaires de l'ONU pour les nouveaux véhicules

Des véhicules sûrs contribuent grandement à éviter les accidents et à réduire le risque de conséquences graves en cas d'accident. Au niveau international, des efforts sont entrepris pour harmoniser les différents systèmes de réglementation nationaux, facilitant ainsi la mise en application des pratiques optimales et rendant plus difficiles les pratiques telles que le retrait des spécifications concernant les dispositifs de sécurité. Le Forum mondial de l'ONU pour l'harmonisation des réglementations relatives aux véhicules constitue le principal organisme mondial chargé de l'élaboration des normes sur la sécurité des véhicules de transport de passagers et ses règlements fournissent un cadre juridique couvrant un éventail de normes sur les véhicules destinées à être appliquées volontairement par les États membres de l'ONU.

Il existe un ensemble de 7 normes internationales qui sont de plus en plus acceptées comme étant des normes minimales de base pour la fabrication et/ou l'assemblage de véhicules de transport de passagers.

La motorisation rapide dans les pays/régions à faible revenu et à revenu intermédiaire, où le risque d'accident de la route est le plus élevé, et l'accroissement de la production de véhicules observée dans ces économies émergentes, commandent d'appliquer impérativement ces normes prioritaires relatives aux véhicules au niveau mondial.

Les données sur les normes relatives aux véhicules ont révélé que tous les pays de la région n'appliquent pas les 7 normes de sécurité prioritaires des Nations Unies (relatives aux systèmes de fixation et d'ancrage des ceintures de sécurité, choc frontal impact et choc latéral, contrôle électronique de la stabilité, installation de retenue pour enfants et protection des piétons). En effet, seule l'Afrique du Sud applique les normes relatives au contrôle électronique de la stabilité, à la protection des piétons, aux systèmes d'ancrage des ceintures de sécurité et aux dispositifs de retenue pour enfants.[3]

ENCADRÉ : Les piétons représentent 39 % des décès dans des accidents de la circulation dans la Région africaine, mais seul un pays africain a adhéré à la norme de sécurité de l'ONU qui garantit la protection des piétons en cas d'accident

Des routes moins dangereuses et un système de transport durable

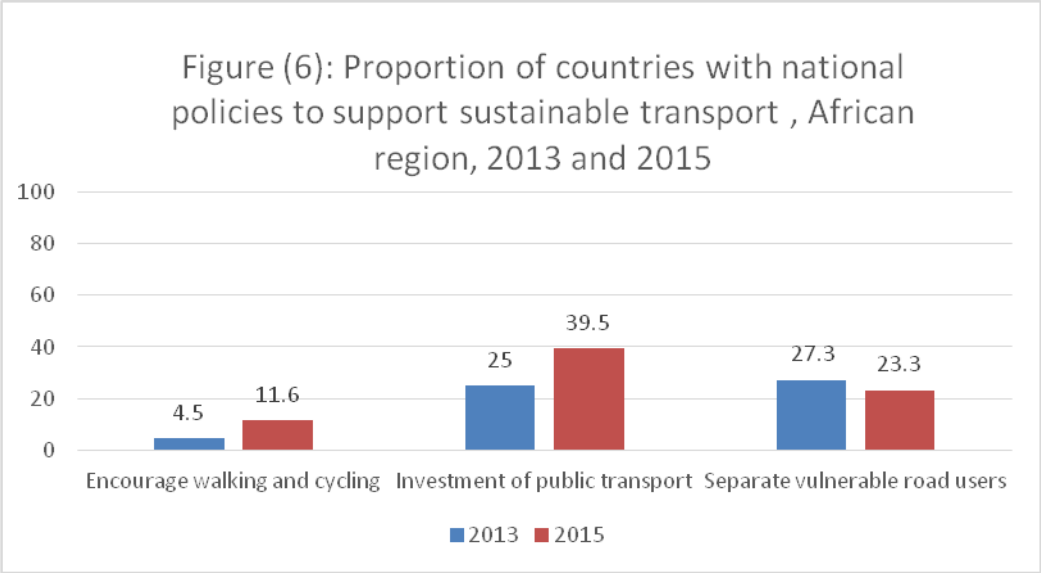
Pour ce qui est de l'importance de disposer d'un système de transport durable et d'assurer la circulation de véhicules de transport sûrs, on observe de plus en plus à travers le monde un changement d'orientation vers des modes de transport non motorisés et la séparation des usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes). Dans la Région africaine, cependant, si l'on signale une augmentation du nombre de pays dotés de politiques nationales visant à encourager la marche et/ou le vélo et l'investissement dans les transports publics entre 2013 et 2015, la proportion de pays ayant des politiques nationales visant à séparer les usagers de la route vulnérables a diminué sur la même période (Figure 6).

[3] Les données concernant les normes relatives aux véhicules ont été collectées à partir des informations émanant du Forum mondial de l'ONU pour l'harmonisation des réglementations relatives aux véhicules et ont été analysées et interprétées par Global NCAP4

Des routes plus sûres et des transports durables

> **Note :** Les piétons représentent 39 % des accidents de la circulation dans la Région africaine ; et pourtant, un seul pays africain a adopté la norme de sécurité des Nations Unies qui protège les piétons en cas d'accident.

Toutefois, il est important de mentionner que si elles sont programmées de façon isolée, ces stratégies peuvent exacerber un problème de sécurité routière. Par exemple, si elles ne sont pas accompagnées par d'autres mesures, telles qu'une gestion efficace de la vitesse et la fourniture de mesures de sécurité pour les piétons et les cyclistes, les stratégies encourageant les déplacements à pied et à bicyclette pourraient effectivement entraîner une augmentation des traumatismes dus aux accidents de la route. Ce point est particulièrement important à signaler dans cette région qui affiche la proportion la plus élevée de décès de piétons et où la vitesse est un facteur aussi crucial pour l'amélioration de la sécurité sur les routes.



Encourage walking and cycling = Encourager la marche à pied et le vélo

Investment of public transport = Investir dans les transports publics

Separate vulnerable road users = Protéger les usagers de la route vulnérables

Assurer la sécurité à travers la conception et l'évaluation

Les décisions prises au stade de la conception d'un projet d'infrastructure routière peuvent avoir un impact considérable sur le taux de décès et de blessés sur la route. La définition de normes de sécurité et la prise de mesures fondées sur les conclusions d'un audit de conception des dispositifs de sécurité routière peuvent permettre d'identifier si des modifications ultérieures à la conception peuvent accroître la sécurité. Actuellement, 33 pays (77 %) de la région exigent une forme d'audit de

la sécurité routière sur les nouvelles routes, bien que ces audits présentent de très fortes disparités en termes de couverture et, par conséquent, en termes de qualité. Les infrastructures routières existantes devraient également être régulièrement évaluées au point de vue de la sécurité, en mettant l'accent sur les routes présentant le risque d'accident le plus élevé : 74 % des pays évaluent actuellement la sécurité sur certains tronçons des réseaux routiers existants.

Offrir aux blessés des soins de qualité

Dans les pays à revenu élevé, la fourniture de soins d'urgence sur les lieux de la collision et l'évacuation rapide des victimes d'accidents vers un établissement de soins sont souvent assurées par des prestataires professionnels utilisant un équipement sophistiqué et des véhicules spécialisés. Cependant, dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, les profanes tels que les leaders communautaires, la police ou les chauffeurs de taxi formés aux soins élémentaires aux blessés et la coordination du transport vers un établissement de soins peuvent également remplir ces fonctions.

Le moyen le plus efficace de déclencher une intervention d'urgence passe par la mise à disposition d'un numéro d'accès ouvert et centralisé, complété par un système de coordination central. Cependant, lorsque les numéro d'accès ouverts sont indisponibles (durant leur mise en place ou lors des situations de catastrophe), des mesures partielles sont employées pour faciliter l'accès, notamment le fait de prévoir des mécanismes simples pour conseiller les patients sur l'établissement le plus proche et les moyens de transport disponibles, tels que la diffusion d'annonces sur les ondes publiques, les applications pour téléphones portables, les affiches électroniques ou d'autres mécanismes qui fournissent des mises à jour en temps réel sur les ressources de soins disponibles.

Dans la Région africaine, 14 pays (33 %) disposent d'un numéro d'accès d'urgence, tandis que 18 pays ont des numéros multiples et 11 autres ne disposent d'aucun numéro de ce type.

ENCADRE : SEULS 14 PAYS DE LA REGION dispose d'un numéro d'accès d'urgence qui peut être important pour activer un système d'intervention d'urgence.

Le personnel de santé doit être formé aux soins d'urgence

Une fois dans l'établissement de soins, une approche clinique systématique de la gestion des traumatismes de la victime d'accident de la route peut améliorer les résultats. Les hôpitaux dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire sont souvent dotés de médecins généralistes et d'infirmiers/infirmières qui traitent quotidiennement un nombre important de victimes de traumatisme, souvent sans bénéficier d'une formation spécialisée en matière de soins aux victimes de traumatismes. La mise en place de programmes de formation agréés sur les soins en traumatologie au profit des médecins et infirmiers/infirmières en service dans les hôpitaux recevant un nombre important de victimes de traumatismes constitue un moyen efficace d'améliorer ces soins. Dans cette évaluation, quand bien même 25 des 43 (58 %) pays participants de la région déclarent proposer une forme de spécialisation aux soins d'urgence pour les médecins, seuls 14 (33 %) disposent de programmes équivalents pour les infirmiers/infirmières.

Les données sur les traumatismes dus à des accidents de la route doivent être renforcées

Les données sur les accidents mortels sont essentielles pour suivre les tendances au niveau des pays afin d'adapter les actions de prévention, d'évaluer les progrès accomplis et de comparer l'ampleur des décès survenus suite à des accidents de la circulation aux décès liés à d'autres causes.

Les données figurant au registre de l'état civil répondent le mieux à ces besoins car elles recensent tous les décès officiellement enregistrés et ne sont pas limitées dans le temps. Par exemple, une personne qui décède de complications liées à des traumatismes quelques mois après un accident de

la circulation peut faire l'objet de la délivrance ou non d'un certificat de décès faisant apparaître le traumatisme causé par l'accident de la route comme la cause ayant contribué au décès. Ces décès ne seront donc pas codifiés comme des décès liés à des accidents de la circulation, ce qui contribue à biaiser les chiffres officiels généraux. En outre, tous les pays ne disposent pas de systèmes d'enregistrement de l'état civil fournissant des informations sur la cause du décès : bien que 35 pays disposent d'un système d'enregistrement de l'état civil, seuls 15 d'entre eux (45 %) ont pu fournir un chiffre émanant de cette source concernant le nombre de décès par accident de la circulation.

Lorsque les pays ne disposent pas de données de l'état civil de bonne qualité, les données de la police représentent souvent une source d'information peu fiable sur les décès liés à des accidents de la circulation. Cependant, les pays ne disposent pas encore d'une définition cohérente d'un décès des suites d'un accident de la circulation susceptible d'être utilisée dans les bases de données de la police : sur les 43 pays africains participants, 51 % (22) utilisent actuellement une définition à 30 jours pour leurs données officielles sur les décès suite à un accident de la circulation.

En outre, les problèmes de définition liés aux données sur les accidents mortels et aux données officielles, qui proviennent en grande partie de sources policières, sous-estiment largement l'ampleur des décès et des traumatismes provoqués par les accidents de la route. Dans la Région africaine, les chiffres estimatifs sont 5 fois supérieurs aux chiffres déclarés dans 40 % des pays, tandis que dans certains pays, cet écart est de 30 fois. Au niveau régional, si l'on estime à 246 718 le nombre de décès enregistrés dans la Région africaine, seulement 65 888[4] ont été déclarés. L'ampleur de la sous-estimation des données sur les accidents mortels est plus importante dans la Région africaines et la Région du Pacifique occidental où les estimations officielles couvrent un peu moins d'un tiers du chiffre estimatif indiqué dans le Rapport sur la situation dans le monde (27 % et 30 %, respectivement).

Le croisement des sources de données (les registres de l'état civil, les données de la police et les données des compagnies d'assurance) peut permettre d'améliorer les estimations officielles des décès liés à des accidents de la circulation, mais cette procédure n'est pas adoptée à grande échelle. Si 79 % des pays de la région utilisent les données de la police comme leurs estimations officielles, seuls 4 pays croisent les données des établissements de santé et de la police, ce qui tendrait à indiquer qu'il est nécessaire de renforcer les synergies entre les services de la santé et de la police afin d'accroître la qualité des données.

Tout autant que les données sur le nombre de décès, les pays ont besoin d'informations sur la typologie des personnes qui meurent sur les routes du monde afin d'être mieux à même de comprendre le profil épidémiologique des décès liés à des accidents de la circulation d'un pays à un autre et de mieux cibler leurs efforts de prévention. Seize pays ne disposent toutefois pas de données sur la ventilation des décès par sexe, tandis que 28 des 43 pays participants ne collectent pas d'informations sur l'âge des victimes d'accidents de la route.

Pour chaque personne qui décède dans un accident de la circulation, il y a au moins 20 autres qui subissent des blessures non mortelles. Ces blessures peuvent avoir un impact considérable sur la qualité de vie et engendrent des coûts économiques importants. Si des progrès ont été accomplis pour faciliter les comparaisons internationales des données sur les accidents mortels en utilisant des méthodes comparables, il est beaucoup plus difficile de faire des comparaisons entre les pays concernant les blessures non mortelles.

[4] Le nombre déclaré, ajusté à 30 jours.

La plupart des données officielles relatives aux traumatismes dus à des accidents de la route sont collectées par la police, mais tous les accidents ne sont pas signalés à la police ou enregistrés par celle-ci. Par ailleurs, une évaluation exacte de la gravité des traumatismes requiert une formation spécialisée. L'absence d'une telle formation amène la police à s'en remettre souvent aux indicateurs indirects, tels que le fait de savoir si la personne blessée nécessitait une hospitalisation. Cependant, les indicateurs de gravité tels que celui-ci ne sont pas harmonisés entre les pays, une situation qui est compliquée davantage par les problèmes liés à l'accès aux soins. Dans la Région africaine, 42 % des pays ne disposent d'aucun système de classification des blessures non mortelles, ce qui signifie qu'il faut renforcer les capacités dans ce domaine en vue de favoriser l'utilisation des systèmes de classification internationaux.

Ainsi, de nombreux pays utilisent à présent les données des hôpitaux comme base pour le calcul de leurs chiffres concernant les blessures non mortelles. À elles seules, les données des hôpitaux ne peuvent se substituer aux données de la police, mais l'utilisation des données des hôpitaux, associées aux données de la police peut fournir des informations utiles et très détaillées sur les résultats et sur les coûts. Environ 37 % des pays de la région déclarent actuellement disposer d'un système national de surveillance des traumatismes reposant sur les données des salles des urgences. Ce taux est passé de 27 % des pays en 2011 à 37 % des pays en 2013.

Conclusions et recommandations

- Plus de 246 000 décès dus à des accidents de la circulation surviennent chaque année dans la Région africaine. La région enregistre le taux de décès par accident le plus élevé au monde, soit 26,6 pour 100 000 (contre 17,4 pour 100 000 à l'échelle mondial).
- Les usagers vulnérables représentent 50 % de ces décès. La région affiche la proportion la plus élevée de décès de piétons (39 %), ce qui signifie que ce groupe doit être au centre des efforts des autorités publiques pour accroître la sécurité sur leurs routes.
- Ce résumé de la situation au niveau régional met en relief un certain nombre de domaines dans lesquels des progrès s'avèrent nécessaires. L'adoption et l'application de lois basées sur les meilleures pratiques en rapport avec les principaux facteurs de risque comportementaux sont des conditions essentielles pour réaliser ce changement. Mais cette fiche d'information montre qu'il existe dans la législation de la plupart des pays de la région des aspects qu'il convient d'améliorer.
- Les données présentées ici autorisent également à penser que le manque de rigueur dans l'application de la loi limite les chances que les lois en vigueur sur la sécurité routière réduisent les traumatismes et les décès. Le renforcement de la législation ne serait pas complet sans renforcer le contrôle de son application. Les données tirées du rapport indiquaient un contrôle insuffisant de l'application des lois en ce qui concerne les principaux facteurs de risque. En vue de surveiller l'application effective des lois, il est indispensable de procéder régulièrement à des études observationnelles.
- La fiche d'information montre que seul un pays a appliqué certaines des normes internationales relatives aux véhicules. Si les niveaux de motorisation sont faibles dans la région, un certain nombre de pays de la région connaissent une motorisation rapide. Les autorités publiques doivent adhérer de toute urgence aux normes minimales internationales sur les véhicules imposées aux fabricants et aux assembleurs, et limiter l'importation et la vente de véhicules de mauvaise qualité dans leur pays.
- La fiche d'information met également en évidence le fait que les pays doivent faire plus d'efforts pour garantir la sécurité des infrastructures routières. Des audits de la sécurité routière doivent être réalisés aussi bien sur les nouvelles routes que sur les routes existantes,

en évaluant la sécurité par rapport aux besoins de tous les usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes. Améliorer la sécurité des déplacements à pied et à bicyclette aura également d'autres avantages mutuels positifs si ces formes de transport non motorisé se vulgarisent davantage, à savoir notamment l'augmentation de l'exercice physique, la réduction des émissions et les effets bénéfiques sur la santé liés à ces changements.

- Dans la plupart des pays de la région, les données officielles sur les traumatismes causés par des accidents de la route sont largement sous-évaluées. Il y a lieu de renforcer la communication des rapports et la qualité des données sur la circulation afin de fournir aux décideurs politiques des informations reposant sur des données factuelles.
- Le nombre de décès liés aux accidents de la route constatés chaque année dans la Région africaine a légèrement augmenté au cours des 3 dernières années, bien qu'au regard de l'augmentation du taux de croissance démographique, ceci corresponde à une légère diminution du taux pour 100 000 habitants. La région enregistre le taux d'accidents mortels le plus élevé au monde. Si l'on entend réaliser les objectifs internationaux sur la sécurité routière fixés dans le cadre des Objectifs de développement durable (réduire de moitié le nombre de décès à l'horizon 2020), les gouvernements de la Région africaine devront manifester une volonté politique forte et agir rapidement.

Pour des références bibliographiques ou pour plus d'information sur la méthodologie, prière consulter le site web de l'OMS, à l'adresse http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/