Article écrit par Noémie ROUSSEAU le 5 juin 2015

Tour du monde de l’insécurité routière

C’est comme si la sécurité routière était un luxe. On meurt deux fois plus sur les routes des pays pauvres qu’en Europe. Paradoxalement, moins il y a de voitures et plus il y a de morts. Car, en fait, ce sont les piétons et les deux-roues les plus touchés, victimes du manque d’infrastructures et de législation.

Chaque année, 1,24 million de personnes meurent sur les routes dans le monde. 50 millions sont blessées. Le rapport sur la sécurité routière dans le monde de l'OMS (organisation mondiale de la santé) est alarmant. Les années passent et les chiffres demeurent stables. Les accidents de la circulation sont ainsi la huitième cause de décès dans le monde ; la première chez les 15-29 ans.

Pour tenter d'enrayer l'hécatombe, l'Assemblée générale des Nations Unies, a lancé, voilà quatre ans, une décennie d'action pour la sécurité routière. Objectif : inverser la tendance d'ici à 2020. D'après les calculs de l'OMS, cela permettrait de sauver 5 millions de vies. Un plan d'action mondial a été élaboré pour aider les pays à mettre en place une législation et une politique de prévention adaptée. Car l'insécurité routière est un fléau qui touche d'abord les pays pauvres.

L'OMS a ainsi mené plusieurs études, 182 pays ont participé aux enquêtes (sur les 193 pays recensés par l'ONU). L'organisation a pu compiler et croiser de manière inédite des données qui concernent 6,8 milliards de personnes, soit presque 99 % de la population mondiale (voir la carte interactive Roads kill).

92 % DES MORTS ONT LIEU SUR DES ROUTES DES PAYS ÉMERGENTS

92 % du nombre total de décès liés à la route surviennent dans les pays émergents. Là se concentre 72 % de la population mondiale mais paradoxalement seulement 52 % du parc automobile mondial. Ainsi, le taux de mortalité est disproportionné, eu égard au taux de motorisation. C'est en Afrique que le risque de mourir dans un accident de la circulation est le plus élevé. Toutes les heures, 26 personnes perdent la vie sur la route. Pourtant, le continent ne concentre que 2 % du parc automobile mondial. Mais les routes sont souvent délabrées, les trottoirs absents, les infrastructures comme les contrôles, sinon inexistants, pour le moins dérisoires et les secours laborieux. L'Erythrée arrive en tête de ce sinistre classement, avec 48,1 morts/100 000 habitants bien que la législation couvre la plupart des facteurs de risque. La ceinture est obligatoire, les vitesses limitées (60 km/h en ville), et les habitants ne consomment pas d'alcool. L'Afrique du Sud est deuxième (33,2 morts/100 000 habitants) où le Code de la route semble pourtant complet, avec des mesures proches de celles en vigueur en Europe. Seulement, un habitant sur deux ne boucle pas sa ceinture à l'avant, et ils ne sont que 8 % à la mettre à l'arrière. Dans le monde, 4,8 milliards de personnes vivent dans un pays où la ceinture est obligatoire, mais seulement une trentaine de pays jugent "satisfaisante" l'application de leur législation dans ce domaine. Idem pour l'alcool en Afrique du sud, les conducteurs n'ont que faire du seuil d'alcoolémie autorisé à 0,5 g/l de sang puisque dans 60 % des accidents mortels, l'alcool est en cause. En mars 2013, des centaines de cyclistes défilaient nus dans plusieurs villes sud-africaines

pour dénoncer l'insécurité routière et interpeller les pouvoirs publics. Les images de la "world naked bike ride" ont fait le tour du monde. L'OMS comme les cyclistes militants point dans ses conclusions un manque de volonté politique. En effet, seuls 28 pays (7 % de la population mondiale) sont dotés d'une législation qui recouvre les cinq principaux facteurs de risque : vitesse, alcool, casque, ceinture et siège auto enfant. Il faut faire évoluer les législations et investir pour que celles-ci soient appliquées selon l'OMS, via des contrôles mais aussi des campagnes de sensibilisation.

LES PIÉTONS ET DEUX-ROUES PREMIÈRES VICTIMES DES LÉGISLATIONS LAXISTES

Dans le monde, la moitié des tués sur la route sont des usagers vulnérables : 23 % de motocyclistes, 22 % de piétons et 5 % de cyclistes. En Afrique, ce sont les piétons qui payent le plus lourd tribut, comptant pour 38 % des tués. Au Congo, en Éthiopie et au Mozambique, ce pourcentage dépasse 70 %. Les politiques de protection de ces usagers sont pour l'heure l'apanage des pays riches, seuls 34 % des pays à revenu faible et intermédiaire ont réalisé des aménagements pour isoler les piétons des voies de circulation. Et l'investissement dans les transports publics est à double tranchant, relève l'OMS. Dans les pays pauvres, le développement anarchique de transports collectifs s'est accompagné d'une hausse des traumatismes et décès chez les usagers.

Dans la région du pacifique occidental, les plus exposés sont les deux ou trois-roues à moteur (36 % des décès). En Indonésie, ils comptent pour 61 % ; au Cambodge, où le port du casque n'est pas obligatoire, ils représentent 62 % des tués. Leur proportion atteint le record de 69,7 % en Thaïlande, où moins d'un tiers seulement des conducteurs arborent un casque obligatoire. En fait, le port d'un casque, répondant à des normes de sécurité préétablies, est obligatoire dans seulement la moitié du monde.

L'EUROPE DE PLUS EN PLUS SÛRE

C'est en Europe que le taux de mortalité le plus bas est enregistré (10,3/100 000 habitants). Le nombre de morts sur les routes diminue depuis les années 1970. Les meilleurs élèves de l'Union européenne sont la Suède et le Royaume-Uni (avec 4,3 morts/100 000 habitants), les Pays-Bas (4,1). Mais chez ce champion de la sécurité routière, on y meurt plus souvent à bicyclette qu'ailleurs : 24 % des décès sur la route concernent des cyclistes. La France est dans la moyenne européenne (5,8 en 2012, 5,1 en 2013). Mais après 12 années consécutives de baisse, le nombre de morts dans des accidents de la route est reparti à la hausse en 2014 (+ 3,7 %), soit 130 morts de plus pour un total de 3 388 personnes. L'objectif français est de tomber à 2 000 morts sur les routes en 2020. Dans l'hexagone, les hommes de 18-24 ans demeurent la catégorie la plus touchée avec les deux roues motorisés. Si les pays européens ont obtenu de bons résultats selon l'OMS, c'est grâce à l'adaptation de leurs politiques en matière de sécurité routière, qui ciblent les facteurs de risque persistant et les usagers les plus vulnérables (éthylotests anti-démarrage suédois, programmes d'éducation des piétons jeunes et seniors, technologies d'aide à la conduite, etc.).