

## 56<sup>e</sup> CONSEIL DIRECTEUR

### 70<sup>e</sup> SESSION DU COMITÉ RÉGIONAL DE L'OMS POUR LES AMÉRIQUES

Washington, D.C., ÉUA, du 23 au 27 septembre 2018

---

Point 8.13 de l'ordre du jour provisoire

CD56/INF/13  
12 juillet 2018  
Original : espagnol

#### PLAN D'ACTION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : RAPPORT FINAL

##### Antécédents

1. L'objectif de ce document est d'informer les Organes directeurs de l'Organisation panaméricaine de la Santé (OPS) des résultats atteints vis-à-vis du *Plan d'action sur la sécurité routière* (document CD51/7, Rev. 1) pour la période 2012-2017, approuvé en 2011 lors du 51<sup>e</sup> Conseil directeur de l'OPS par la résolution CD51.R6, qui reconnaît la nécessité d'améliorer la sécurité routière dans la Région (1, 2). L'objectif de ce plan était d'établir des lignes directrices susceptibles de guider les actions du secteur de la santé au sein des États Membres et de promouvoir des initiatives visant à prévenir les accidents de la route. Ainsi, il a été proposé d'atteindre d'ici 2017 un ensemble d'objectifs basés sur 18 indicateurs dans lesquels les données de référence pour 2007 ont été prises comme référence. Le présent rapport évalue ces objectifs (1, 3).

##### Analyse des progrès réalisés

2. La Région des Amériques a réalisé des progrès sur la plupart des objectifs proposés dans le plan d'action, comme indiqué dans le tableau ci-dessous, qui est complété en annexe par un tableau en guise de résumé. Le rapport régional sur la sécurité routière, publié par l'OPS en 2016 (4),<sup>1</sup> a servi de source d'information pour l'analyse des résultats. Il est nécessaire de souligner que les critères utilisés pour évaluer les indicateurs liés à l'élaboration de la législation<sup>2</sup> étaient plus rigoureux dans cette évaluation finale que lorsque les données de référence ont été recueillies.

3. Des progrès ont été réalisés dans le domaine de la sécurité routière, en particulier dans le développement et la désignation d'organismes assumant un rôle de leadership en tant qu'organismes de coordination. D'autre part, des améliorations sont reconnues dans la

---

<sup>1</sup> Les données mises à jour ne sont pas encore disponibles : elles sont en cours de validation pour publication en novembre 2018 (Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018).

<sup>2</sup> On a considéré la législation nationale. La méthodologie appliquée limite l'analyse des avancées infranationales dans les pays fédérés.

---

législation concernant la conduite sous l'influence de l'alcool et l'utilisation de systèmes de retenue pour enfants. La mise en œuvre de mesures visant à améliorer les infrastructures routières et la mise en œuvre des soins préhospitaliers a également progressé, et les États Membres ont amélioré la présentation des données sur la mortalité et la morbidité associées à la sécurité routière, ce qui aide à définir les priorités dans les pays.

4. Malgré ces progrès, des réformes sont encore nécessaires pour améliorer les lois sur la vitesse, l'utilisation obligatoire du casque pour les motocyclistes et l'utilisation obligatoire des ceintures de sécurité. En outre, il est important de souligner qu'un retard persiste dans l'observation ou l'application des lois déjà adoptées. Il est également nécessaire d'avancer dans la mise en place de politiques nationales favorisant le déplacement à pied ou à vélo. D'autre part, il est difficile de vérifier si des améliorations ont eu lieu dans le système d'inspection et de révision technique des véhicules en raison des insuffisances de la qualité des données disponibles dans la plupart des pays.

<i>Objectif 1 : désigner un comité consultatif ou un organisme responsable de la coordination multisectorielle dans l'administration publique pour qu'il oriente les activités nationales en matière de sécurité routière en accordant une attention particulière à l'élaboration de plans nationaux pour la décennie d'action pour la sécurité routière.</i>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
Nombre de pays qui ont un comité consultatif ou un organisme responsable de la coordination multisectorielle des mesures de promotion de la sécurité routière.  Référence : 25 Cible : 30	Trente pays disposent d'un comité ou d'un organe consultatif chargé de la coordination multisectorielle des mesures visant à promouvoir la sécurité routière.
<i>Objectif 2 : diminuer la contribution des facteurs de risque (vitesse, consommation d'alcool, drogues et autres substances psychoactives et éléments de distraction) dans les traumatismes résultant des accidents de la route et augmenter le pourcentage de l'utilisation des accessoires de protection (casques, ceintures de sécurité et sièges de sécurité pour les enfants).</i>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
Nombre de pays avec des limites de vitesse en milieu urbain jusqu'à 50 km/heure.  Référence : 20 Cible : 30	Aucun progrès n'a été accompli. Les critères d'évaluation des lois étaient plus rigoureux que ceux pris en compte dans la référence.
Nombre de pays qui disposent de programmes de contrôle du respect des limites de vitesse.  Référence : 4 Cible : 15	Douze pays disposent de programmes pour le contrôle et l'application de cette loi (augmentation de huit pays, 80 % de la cible).

Indicateur, référence et cible	Résultats
<p>Nombre de pays et de villes qui ont établi des limites d'alcool dans le sang pour les conducteurs égales ou inférieures à 0,05 g/dl.</p> <p>Référence : 10 Cible : 20</p>	<p>Six nouveaux pays ont établi la limite d'alcoolémie recommandée, pour un total de 16 pays (80 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays qui disposent de programmes pour empêcher la conduite sous l'influence de l'alcool.</p> <p>Référence : 4 Cible : 15</p>	<p>Dix pays ont rejoint ceux qui disposent d'un contrôle de l'alcoolémie chez les conducteurs, pour un total de 14 pays (93,3 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays qui disposent de lois sur l'usage obligatoire du casque pour tous les occupants de motocyclettes.</p> <p>Référence : 12 Cible : 25</p>	<p>Seize pays exigent le port du casque pour tous les utilisateurs (64 % de l'objectif). Les critères d'évaluation des lois étaient plus rigoureux que ceux pris en compte dans la référence.</p>
<p>Nombre de pays qui disposent de programmes de promotion et de contrôle de l'usage des casques.</p> <p>Référence : 13 Cible : 25</p>	<p>Cinq nouveaux pays ont mis en place des programmes de contrôle, pour un total de 18 pays (72 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays ayant des lois sur l'usage obligatoire de la ceinture de sécurité pour tous les occupants de voitures.</p> <p>Référence : 20 Cible : 30</p>	<p>Vingt-trois pays sur 30 se sont dotés de cette loi (76,6 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays qui disposent de programmes de promotion et de contrôle de l'usage de la ceinture de sécurité.</p> <p>Référence : 18 Cible : 30</p>	<p>Sept nouveaux pays ont adopté cette loi, pour un total de 25 pays (83,3 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays ayant des lois sur l'usage obligatoire du système de retenue pour les enfants dans les automobiles.</p> <p>Référence : 21 Cible : 30</p>	<p>Six nouveaux pays ont adopté cette loi, pour un total de 27 (90 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays qui disposent de programmes de promotion et de contrôle de l'usage des systèmes de retenue pour les enfants.</p> <p>Référence : 5 Cible : 15</p>	<p>Cet indicateur n'a pas été atteint.</p>

<b>Objectif 3 : améliorer les politiques de transport public de masse à l'aide de critères de sécurité, d'équité et d'accessibilité qui favorisent l'exercice des droits de l'homme.</b>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
<p>Nombre de pays ayant des politiques qui appuient l'investissement dans le transport public.</p> <p>Référence : 14 Cible : 30</p>	<p>Des progrès ont été enregistrés dans neuf pays, pour un total de 23 pays (76,6 % de la cible).</p>
<b>Objectif 4 : disposer de services structurés et intégrés de soins préhospitaliers pour les victimes d'accidents de la route.</b>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
<p>Nombre de pays disposant d'un système de soins préhospitaliers intégré au secteur de la santé.</p> <p>Référence : 22 Cible : 30</p>	<p>Cinq pays ont progressé pendant la période du plan. À présent, 27 répondent à cet indicateur (90 % de la cible).</p>
<b>Objectif 5 : améliorer la qualité des données relatives aux traumatismes dus aux accidents de la route afin que les taux de mortalité et de morbidité puissent prendre en compte les caractéristiques des victimes.</b>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
<p>Nombre de pays disposant de données concernant les de mortalité par traumatismes dus aux accidents de la route.</p> <p>Référence : 30 Cible : 37</p>	<p>Au total, 34 des 37 pays cibles disposent de données sur les taux de mortalité (92 % de la cible).</p>
<p>Nombre de pays disposant de données concernant les taux de morbidité par traumatismes dus aux accidents de la route (nombre de blessés qui sont soignés dans les services préhospitaliers et hospitaliers).</p> <p>Référence : 3 Cible : 10</p>	<p>Au total, 26 pays disposent de données sur les taux de morbidité<sup>3</sup> dus aux traumatismes causés par la circulation, de sorte que la cible a non seulement été atteinte, mais elle a été dépassée.</p>

<sup>3</sup> Le nombre total de pays qui disposent de données de morbidité comprend ceux qui recueillent des informations sur le nombre de collisions ayant entraîné des blessures mortelles et non mortelles, étant donné que le questionnaire [Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015](#) regroupe en une seule question les deux indicateurs.

<i>Objectif 6 : promouvoir le développement de l'infrastructure qui favorise les déplacements sûrs de tous les usagers de la route dans les villes et sur les routes, en particulier les piétons, cyclistes et motocyclistes qui sont les usagers de la route les plus vulnérables.</i>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
Nombre de pays disposant de politiques nationales qui encouragent le déplacement à pied ou à bicyclette. Référence : 10 Cible : 30	Seuls quatre pays ont amélioré leurs politiques de déplacement pour les piétons et les cyclistes, pour un total de 14 pays (46,7 % de la cible).
Nombre de pays qui incorporent des éléments de sécurité routière à la conception des routes, et qui appliquent des mesures pour réduire la vitesse dans les zones utilisées par les piétons et/ou les cyclistes. Référence : 4 Cible : 10	Douze pays sont dotés de politiques visant à séparer les usagers des voies de circulation et à protéger les usagers vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes <sup>4</sup> . Cet indicateur a non seulement été atteint, mais il a même dépassé la cible fixée.

<i>Objectif 7 : recommander et appuyer le secteur responsable pour créer ou renforcer un système d'inspection et de révision technique de l'ensemble du parc de véhicules, y compris les véhicules à deux ou trois roues. Encourager les industries à aligner les normes de sécurité sur les recommandations des États Membres.</i>	
<b>Indicateur, référence et cible</b>	<b>Résultats</b>
Nombre de pays qui disposent d'un système d'inspection et de révision technique de l'ensemble du parc des véhicules. Référence : 23 Cible : 30	Aucune donnée n'est disponible dans la Région pour analyser la réalisation de cette cible.

### Mesures à prendre pour améliorer la situation

5. Compte tenu de l'évolution de la situation décrite ci-dessus, les mesures suivantes devraient être envisagées :
  - a) Continuer à travailler pour la reconnaissance de la sécurité routière comme une priorité de santé publique, conformément aux recommandations de la déclaration de Brasilia, adoptée lors de la deuxième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui s'est tenue en 2015 (5) et à l'objectif 3.6 du Programme de développement durable à l'horizon 2030 concernant le développement durable et

<sup>4</sup> Aucune donnée n'est disponible dans la base de données de l'OPS sur les pays qui prennent en considération des paramètres de sécurité lors de la conception du réseau routier et de l'adoption des mesures de réduction de la vitesse. Le [Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015](#) compile des données des pays disposant de politiques visant à séparer les usagers des voies de circulation et à protéger les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes).

- qui vise à « réduire de moitié le nombre des décès et des blessures causées par des accidents de la route dans le monde » pour 2020 (6).
- b) Compte tenu de l'augmentation notable du nombre de traumatismes et de décès chez les motocyclistes enregistrés dans la Région, il est recommandé que les États Membres définissent, renforcent ou améliorent les politiques de sécurité routière destinées aux motocyclistes. De même, dans le domaine de la sécurité routière en général, il convient de prendre en compte tous les facteurs de risque, y compris les facteurs « émergents » tels que la distraction par l'utilisation d'appareils mobiles et la conduite sous l'action de substances psychoactives. Il faut prendre en compte ces nouvelles réalités de la Région, soutenir les pays et intensifier la coopération internationale pour atteindre les objectifs des ODD liés à la sécurité routière.

### **Mesures à prendre par le Conseil directeur**

6. Le Conseil directeur est prié de prendre note de ce rapport final et de formuler les commentaires qu'il juge appropriés.

Annexe

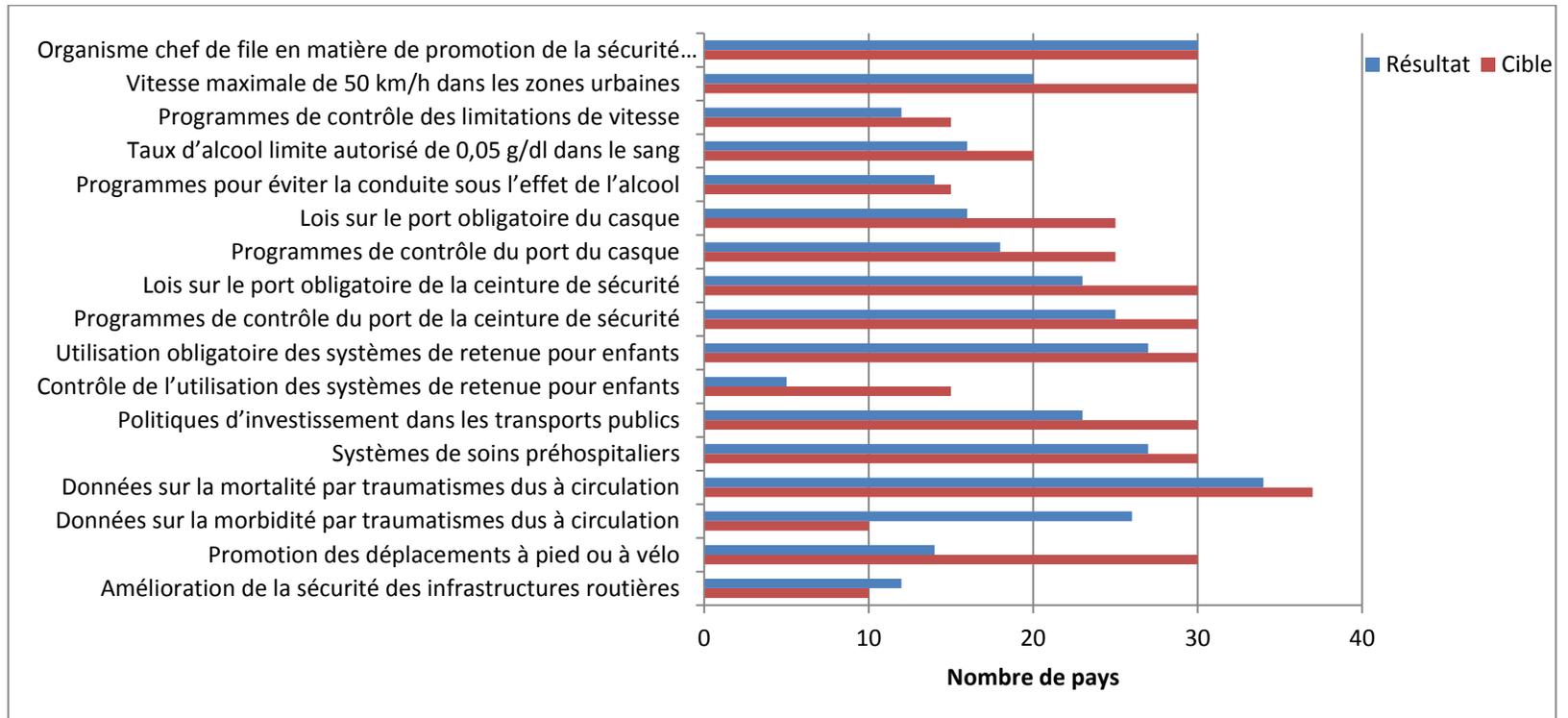
### **Références**

1. Organisation panaméricaine de la Santé. Plan d'action sur la sécurité routière [Internet]. 51<sup>e</sup> Conseil directeur de l'OPS, 63<sup>e</sup> session du Comité régional de l'OMS pour les Amériques ; du 26 septembre au 30 septembre 2011 ; Washington, DC. Washington, DC : OPS ; 2011 (document CD51/7, Rev. 1) [consulté le 14 décembre 2017]. Disponible sur : [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=14663&Itemid=270&lang=fr](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=14663&Itemid=270&lang=fr)
2. Organisation panaméricaine de la Santé. Plan d'action sur la sécurité routière [Internet]. 51<sup>e</sup> Conseil directeur de l'OPS, 63<sup>e</sup> session du Comité régional de l'OMS pour les Amériques ; du 26 septembre au 30 septembre 2011 ; Washington, DC. Washington, DC : OPS ; 2011 (résolution CD51.R6) [consulté le 14 décembre 2017]. Disponible sur : [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=15082&Itemid=270&lang=fr](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=15082&Itemid=270&lang=fr)
3. Organisation panaméricaine de la Santé. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. Washington, DC : OPS ; 2009 [consulté le 14 décembre 2017]. Disponible sur : [http://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=20926&Itemid=270&lang=en](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=20926&Itemid=270&lang=en)

4. Organisation panaméricaine de la Santé. Road Safety in the Americas [Internet]. Washington, DC : OPS ; 2016 [consulté le 14 décembre 2017]. Disponible sur : [http://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=35437&Itemid=270&lang=en](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=35437&Itemid=270&lang=en)
5. Déclaration de Brasilia. Seconde Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière : le temps des résultats ; du 18 au 19 novembre 2015 ; Brasilia (Brésil). OMS ; 2015 [consulté le 20 février 2018]. Disponible sur : [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Final\\_Draft\\_Brasilia\\_declaration\\_FR.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_FR.pdf)
6. Organisation des Nations Unies. Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 [Internet]. Organisation des Nations Unies ; 2015 (résolution A/RES/70/1) [consulté le 20 février 2018]. Disponible sur : [http://unctad.org/meetings/fr/SessionalDocuments/ares70d1\\_fr.pdf](http://unctad.org/meetings/fr/SessionalDocuments/ares70d1_fr.pdf)

**Annexe**

**Indicateurs du *Plan d'action sur la sécurité routière* : évaluation finale des progrès accomplis, 2011-2017**



---