

1. ÉTAT DE SANTÉ

1.6. Mortalité due aux accidents de la route

Dans le monde, on estime à 1.2 million le nombre des personnes tuées chaque année dans des accidents de la route et à 50 millions le nombre de blessés ou handicapés (OMS, 2009c). Dans les pays de l'OCDE, ces accidents ont causé plus de 125 000 décès en 2006, les plus nombreux étant aux États-Unis (46 000), au Mexique (17 000) et au Japon (9 000). L'Italie, la Pologne et l'Allemagne ont chacun enregistré environ 5 000 à 6 000 morts d'accident de la route en 2006.

La mortalité due aux accidents de la route est la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes, et particulièrement parmi les jeunes hommes dans de nombreux pays. Le risque d'accident mortel pour les motocyclistes est le plus élevé parmi tous les modes de transport, même si la plupart des blessures mortelles dans les accidents de la route ont lieu dans des voitures (ETSC, 2003; Beck et al., 2007).

Outre les dommages physiques et psychologiques, les coûts financiers directs et indirects des accidents de la route sont importants; d'après une estimation, ils représentent chaque année 2 % du produit national brut dans les pays très motorisés (Peden et al., 2004). Les blessures et la mortalité dues aux accidents de la route restent une sérieuse préoccupation de santé publique.

Les taux de décès les plus élevés en 2006 s'observaient au Mexique et au Portugal, suivis par la Corée et les États-Unis, avec plus de 15 morts pour 100 000 habitants dans tous ces pays (graphique 1.6.1). Les plus bas étaient enregistrés aux Pays-Bas, en Norvège et en Suède, avec des taux inférieurs ou égaux à cinq morts pour 100 000 habitants. Il existe un rapport de 1 à 4 entre les Pays-Bas et le Mexique, aux deux bouts de l'échelle. Les taux de décès dus aux accidents de la route sont beaucoup plus élevés pour les hommes que pour les femmes dans tous les pays de l'OCDE, avec des taux deux fois plus élevés pour les hommes en Islande dans le cas le moins extrême et jusqu'à plus de quatre fois plus que les femmes en Grèce et en Italie. En moyenne, les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes à mourir dans des accidents de la route (graphique 1.6.2).

Un grand nombre de ces accidents pourraient être évités. La sécurité routière s'est beaucoup améliorée dans de nombreux pays au cours des dernières décennies, notamment au travers de l'amélioration des systèmes routiers, de campagnes d'éducation et de prévention, de l'adoption de nouvelles lois et réglementations et de la

multiplication des contrôles routiers pour faire respecter ces lois. En conséquence, depuis 1970, les taux de décès dus aux accidents de la route ont diminué en moyenne de plus de moitié dans les pays de l'OCDE (graphique 1.6.3). C'est aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suisse, que la baisse des taux de décès a été la plus forte, avec une diminution d'environ 80 % depuis 1970, bien que le nombre de kilomètres parcourus sur la même période dans les pays d'Europe ait été multiplié en moyenne par 2.7 (OCDE/FIT, 2008). Les taux de décès ont également diminué aux États-Unis mais à un rythme moindre et restent donc supérieurs à la moyenne de l'OCDE. Au Mexique et en Grèce, les taux de décès dus aux accidents de la route ont fortement augmenté depuis 1970 (graphique 1.6.4).

Si l'on extrapole les tendances passées, des projections de la Banque mondiale indiquent qu'entre 2000 et 2020 le nombre des décès dus aux accidents de la route va probablement diminuer encore d'environ 30 % dans les pays à hauts revenus, mais qu'il va probablement augmenter de manière sensible dans les pays à revenus faibles ou moyens si des mesures supplémentaires ne sont pas mises en place pour améliorer la sécurité routière (Peden et al., 2004).

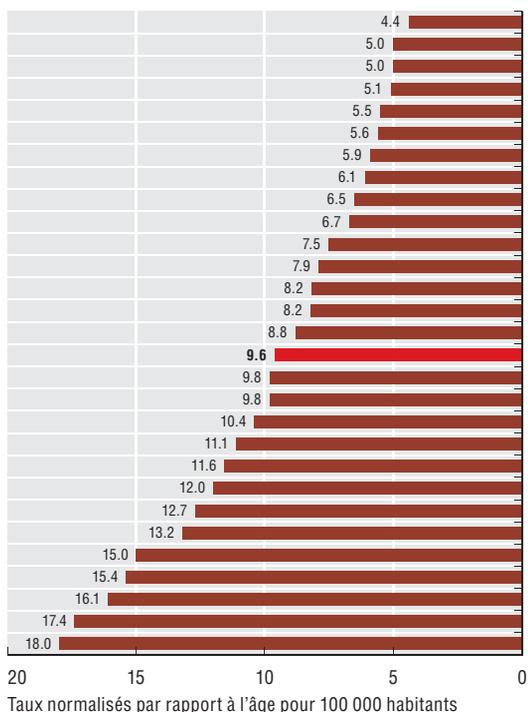
Définition et écarts

Les taux de mortalité sont estimés à partir du nombre brut de décès d'après la base de données sur la mortalité de l'OMS. L'OMS a publié une évaluation générale de la couverture, du degré d'exhaustivité et de la fiabilité des données sur les causes de décès (Mathers et al., 2005). Les taux de mortalité ont été normalisés par rapport à l'âge en fonction de la structure de la population des pays de l'OCDE en 1980, de manière à éliminer les variations résultant des différences de structures d'âge entre pays ou de l'évolution de ces structures dans chaque pays au fil du temps.

Les taux de mortalité dus aux accidents de la route au Luxembourg sont surestimés en raison de l'importance du transit routier, qui se traduit par une forte proportion de décès de *non-résidents* sur les routes luxembourgeoises.

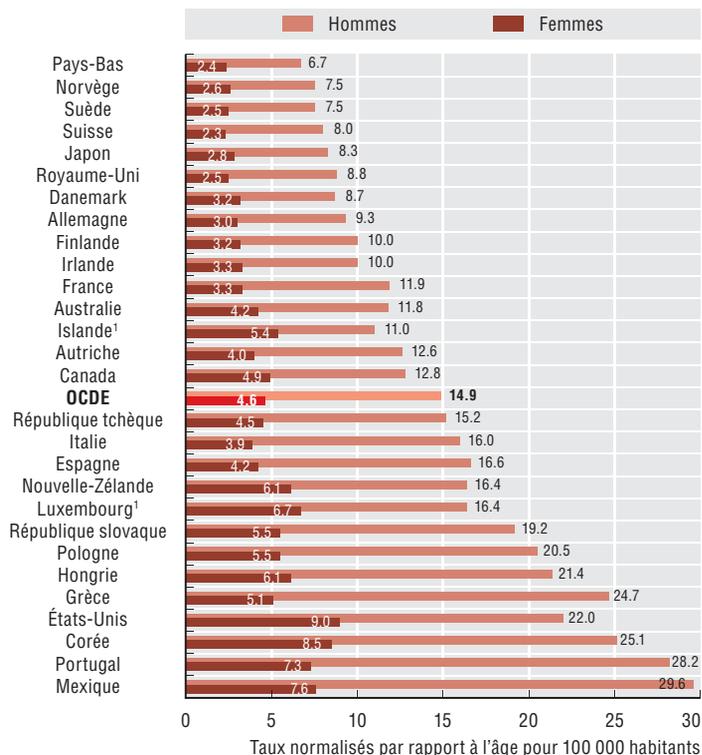
1.6. Mortalité due aux accidents de la route

1.6.1 Taux de mortalité suite à un accident de la route, population totale, 2006 (ou dernière année disponible)

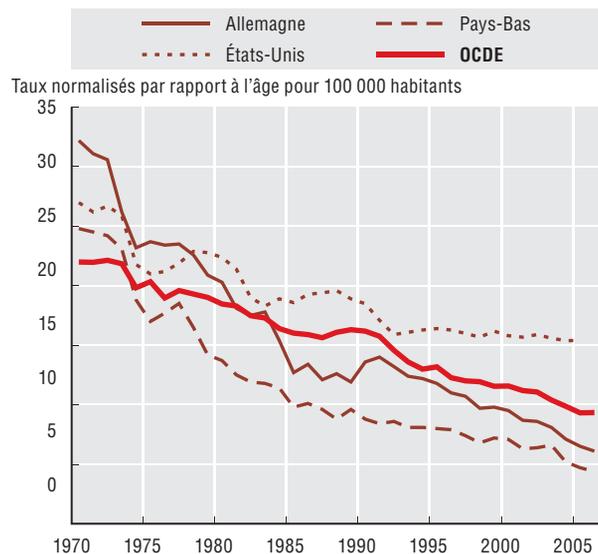


1. Moyenne sur trois ans.

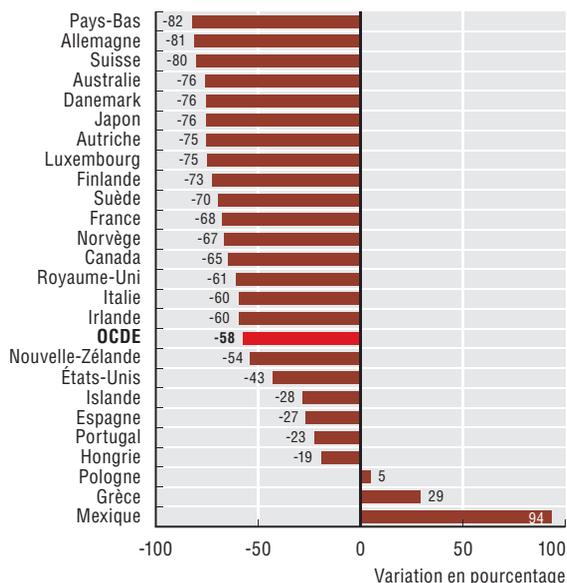
1.6.2 Taux de mortalité suite à un accident de la route, hommes et femmes, 2006 (ou dernière année disponible)



1.6.3 Évolution des taux de mortalité suite à un accident de la route pour quelques pays de l'OCDE, 1970-2006



1.6.4 Variation des taux de mortalité suite à un accident de la route, 1970-2006 (ou année la plus proche)



Source : Eco-Santé OCDE 2009. Les statistiques de mortalité sont extraites de la Base de données de l'OMS sur la mortalité, et sont normalisées par rapport à l'âge selon la structure de la population des pays de l'OCDE en 1980.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/721040646066>



Extrait de :
Health at a Glance 2009
OECD Indicators

Accéder à cette publication :
https://doi.org/10.1787/health_glance-2009-en

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2009), « Mortalité due aux accidents de la route », dans *Health at a Glance 2009 : OECD Indicators*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: https://doi.org/10.1787/health_glance-2009-8-fr

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.