

1. ÉTAT DE SANTÉ

1.5. Mortalité due aux accidents de transport

On estime à 1.2 million le nombre de personnes qui, chaque année dans le monde, perdent la vie à la suite d'accidents de transport, dont la majorité sont des accidents de la route, et à 50 millions le nombre de personnes blessées ou handicapées (OMS, 2009a). Dans les seuls pays de l'OCDE, les accidents de transport ont fait plus de 120 000 morts en 2009 et les pays où ils ont été les plus nombreux sont les États-Unis (45 000), le Mexique (17 000), la Corée et le Japon (7 000 dans chacun de ces pays). En outre, ils ont fait 38 000 victimes dans la Fédération de Russie.

Dans beaucoup de pays, les accidents de la route constituent la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes, particulièrement parmi les jeunes de sexe masculin. La majorité des accidents mortels concernent des voitures, mais les motocyclettes et les vélomoteurs sont les modes de transport les plus exposés au risque d'accidents mortels (OCDE/FIT, 2011).

Outre les dommages sociaux, physiques et psychologiques qu'ils causent, les accidents de transport ont un coût financier direct et indirect élevé ; d'après une estimation, ils représentent chaque année 2 % du produit national brut dans les pays très motorisés (Peden et al., 2004).

En 2009, le taux de mortalité par accident le plus élevé a été enregistré dans la Fédération de Russie et, au sein des pays de l'OCDE, au Mexique et aux États-Unis, ces taux ayant été supérieurs à 14 décès pour 100 000 habitants dans tous ces pays (graphique 1.5.1). Les taux les plus faibles ont été observés en Islande, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, où ils se sont établis à 4 décès pour 100 000 habitants ou moins, ce qui est nettement inférieur à la moyenne de l'OCDE, égale à 8.2. Il existe un rapport de 1 à 5 entre l'Islande et le Mexique, pays de l'OCDE qui affichent respectivement le taux de mortalité par accident de transport le plus faible et le plus élevé. Les taux de décès par accident sont nettement plus élevés parmi les hommes que parmi les femmes dans tous les pays : ce taux est deux fois plus élevé pour les hommes en Nouvelle-Zélande, pays où l'écart entre hommes et femmes est le plus faible, et près de cinq fois plus élevé en Grèce et au Chili. En moyenne les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes à mourir dans un accident de transport (graphique 1.5.1).

Une grande partie des traumatismes et de la mortalité liés à ces accidents pourrait être évitée. La sécurité routière s'est beaucoup renforcée dans de nombreux pays au cours des dernières décennies, notamment du fait 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 visant à faire respecter ces lois. En conséquence, les taux de décès par accident de transport ont diminué de moitié depuis 1995 (graphique 1.5.2). C'est en Estonie, en Islande, en Corée, au Portugal et au Japon que ce recul a été le plus marqué, les taux de mortalité ayant diminué de 60 % au moins depuis 1995, alors que le nombre de kilomètres parcourus a augmenté au cours de la même période (OCDE/FIT, 2010). 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. Le Chili et la Fédération de Russie ont vu leur taux de mortalité par accident de la route augmenter fortement depuis 1995 (graphique 1.5.3).

La récente crise a peut-être contribué à réduire la mortalité liée aux accidents de transport. Dans beaucoup de pays, les volumes de circulation ont décliné légèrement ou sont restés stables, mais le nombre d'accidents mortels a diminué de façon beaucoup plus marquée. Toutefois, si l'on analyse la situation sur une période plus longue, on observe que l'adoption de politiques de sécurité routière efficaces constitue le principal moyen de diminuer la mortalité (OCDE/FIT, 2011).

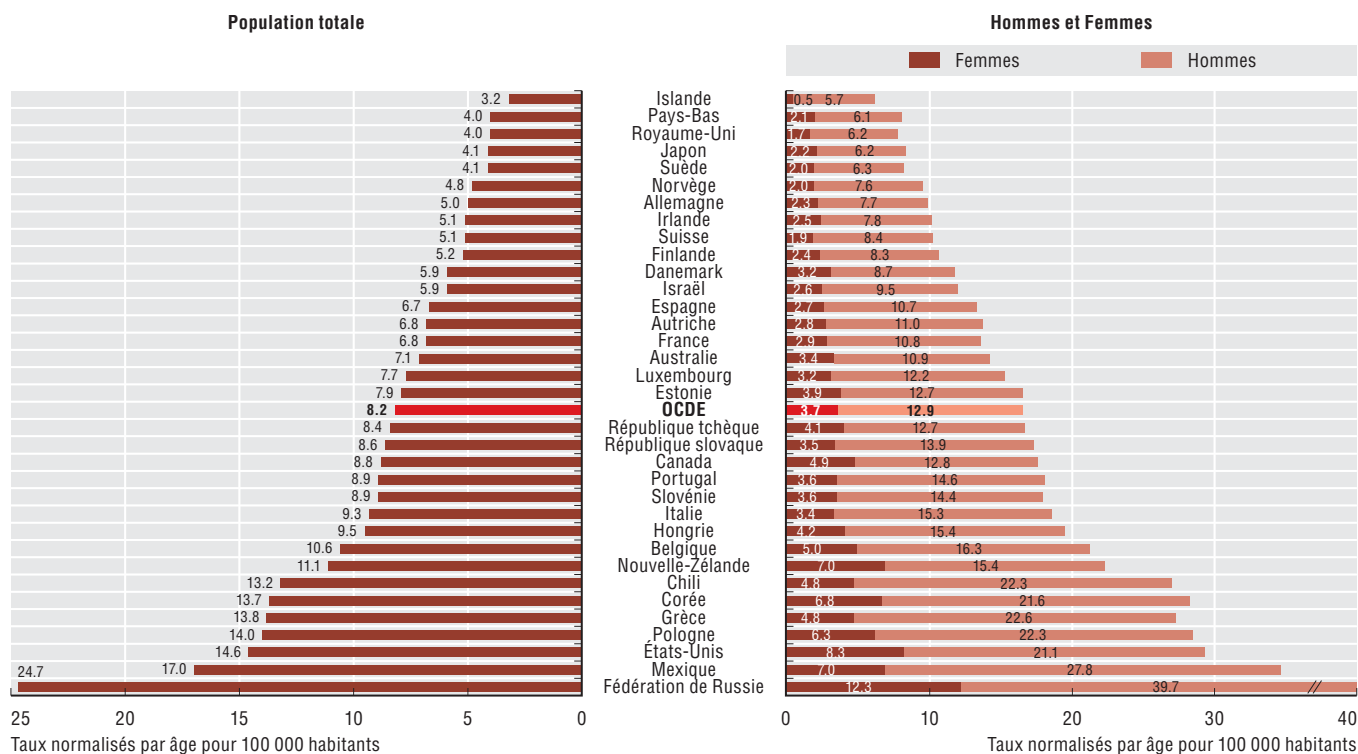
Définition et comparabilité

Les taux de mortalité sont calculés en rapportant le nombre de décès enregistrés à l'effectif de la population correspondante. Les taux obtenus ont été directement normalisés selon l'âge d'après la structure d'âge de la population de l'OCDE en 1980. Cela permet de neutraliser les variations liées aux différences de structure d'âge entre pays et dans le temps. Les données utilisées sont issues de la *Base de données de l'OMS sur la mortalité*.

Les décès par accident de transport sont les décès dont la cause correspond aux codes V01 à V89 de la CIM-10. 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. Mathers et al. (2005) ont évalué la couverture, l'exhaustivité et la fiabilité des données relatives aux causes de décès.

Informations sur les données concernant Israël : <http://dx.doi.org/10.1787/888932315602>.

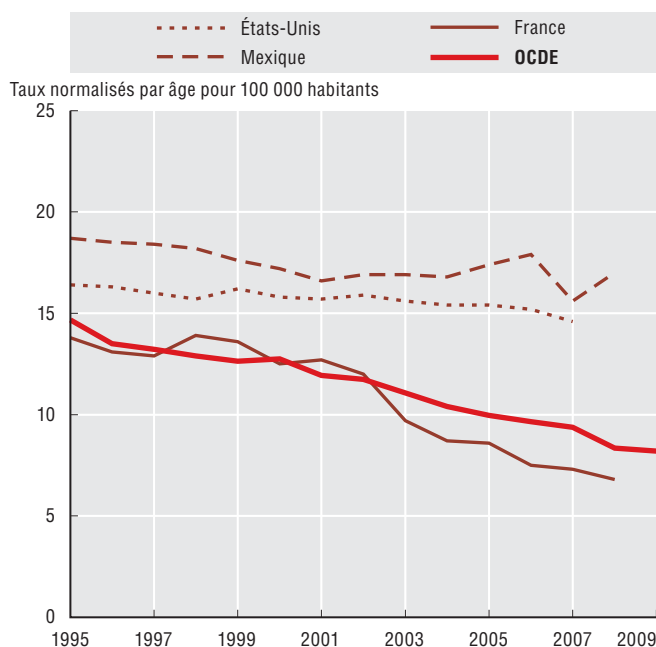
1.5.1 Taux de mortalité suite à un accident de transport, population totale, 2009 (ou année la plus proche)



Source : Base de données de l'OCDE sur la santé 2011; IS-GBE (2011).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932528003>

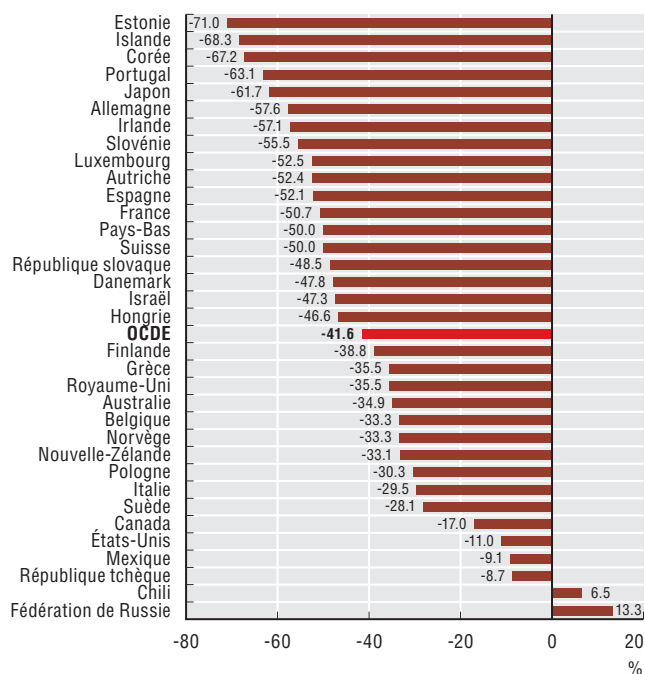
1.5.2 Évolution des taux de mortalité suite à un accident de transport pour quelques pays de l'OCDE, 1995-2009



Source : Base de données de l'OCDE sur la santé 2011.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932528022>

1.5.3 Variation des taux de mortalité suite à un accident de transport, 1995-2009 (ou année la plus proche)



Source : Base de données de l'OCDE sur la santé 2011; IS-GBE (2011).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932528041>



Extrait de :
Health at a Glance 2011
OECD Indicators

Accéder à cette publication :
https://doi.org/10.1787/health_glance-2011-en

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2011), « Mortalité due aux accidents de transport », dans *Health at a Glance 2011 : OECD Indicators*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: https://doi.org/10.1787/health_glance-2011-8-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.