

## Mortalité due aux accidents de transport

Les blessures dues aux accidents de transport – dont la plupart sont dues à des accidents de la route – posent un problème majeur de santé publique dans les pays de l'OCDE, et ont causé le décès prématuré de plus de 100 000 personnes en 2013 (plus de 1 % de l'ensemble des décès). Près des trois quarts de ces décès concernaient des hommes. En outre, plus de 5 millions de personnes ont été blessées dans des accidents de la route. Les coûts financiers directs et indirects des accidents de transport sont considérables, et représenteraient chaque année entre 1 et 3 % du PIB, selon les estimations (OCDE/FIT, 2015).

La majorité des accidents mortels concernent des voitures, mais les autres usagers de la route sont également exposés à des risques importants. En Corée, en Israël, au Japon et en Pologne, plus d'un tiers des victimes d'accidents de circulation sont des piétons. Les cyclistes aux Pays-Bas et les motocyclistes en Grèce, en Italie et en France représentent plus d'un quart des décès dus aux accidents de la route dans ces pays (OCDE/FIT, 2015).

En moyenne dans les pays de l'OCDE, le taux de mortalité par accident de transport s'élevait à 7 pour 100 000 habitants en 2013 (graphique 3.10). On relève des disparités importantes entre les pays ; ainsi, les accidents de transport font cinq fois plus de victimes pour 100 000 habitants au Mexique qu'au Royaume-Uni et en Suède. Les taux de mortalité par accidents de la route sont également relativement élevés en Corée, au Chili et aux États-Unis.

De nombreux décès et blessures imputables aux accidents de transport sont évitables. La sécurité des occupants des voitures s'est beaucoup renforcée dans de nombreux pays au cours des dernières décennies, grâce à l'amélioration des réseaux routiers, à des campagnes d'éducation et de prévention, et à l'évolution de la conception des véhicules. En outre, l'adoption de nouvelles lois et réglementations, ainsi que les mesures visant à faire respecter ces lois concernant le respect des limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et les restrictions concernant l'alcool au volant, ont beaucoup contribué à réduire les accidents de la route.

Par conséquent, le nombre de décès dus aux accidents de transport a diminué dans la quasi-totalité des pays au cours des dernières décennies. Dans les pays de l'OCDE, le taux de mortalité moyen a baissé de plus de 70 % depuis 1990 (graphique 3.11). Ces progrès deviennent encore plus impressionnants si l'on tient compte de l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus pendant cette période (OCDE/FIT, 2015). Le Chili est le seul pays où le nombre de morts par

accident de transport a augmenté. En 1990, le taux de mortalité du Chili était comparativement faible, puis a augmenté dans les années 1990 du fait de la croissance économique et du nombre de véhicules. Il est resté relativement élevé depuis (Nghiem et al., 2013).

En ce qui concerne les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes), la baisse des taux de mortalité a été nettement moins marquée que pour les occupants des voitures. La baisse du nombre de décès parmi les piétons, les cyclistes et les motocyclistes s'est stabilisée, et quelques hausses ont été enregistrées. Par conséquent, de nombreux pays ont fait des usagers vulnérables dans les zones urbaines leur priorité en matière de sécurité routière (OCDE/FIT, 2015).

La crise économique a contribué à réduire le nombre de décès dus à des accidents de la route dans de nombreux pays, du fait de la réduction des distances parcourues (notamment par les hommes jeunes et les poids lourds). Il est cependant probable que cette situation ne sera que passagère ; à terme, la réduction de la mortalité restera tributaire au premier chef de l'application de politiques efficaces en matière de sécurité routière (OCDE/FIT, 2015).

### Définition et comparabilité

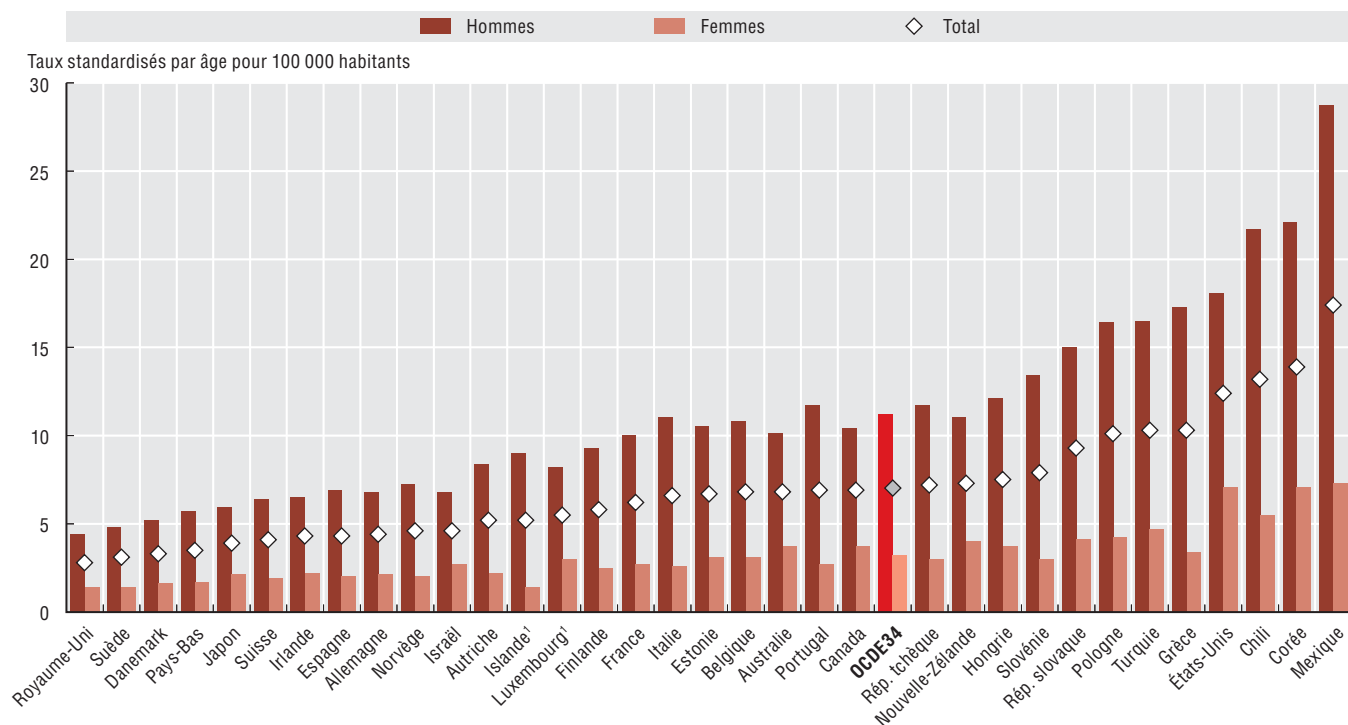
Les taux de mortalité ont été standardisés d'après la structure d'âge de la population de l'OCDE en 2010 pour neutraliser les variations liées aux différences de structure d'âge entre pays et dans le temps. Les données utilisées sont issues de la Base de données de l'OMS sur la mortalité.

Les décès par accident de transport sont les décès dont la cause correspond aux codes V01 à V89 de la CIM-10.

### Références

- Nghiem, H., L. Connelly et S. Gargett (2013), « Are Road Traffic Crash Fatality Rates Converging among OECD Countries? », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 52, pp. 162-170.
- OCDE/FIT (2015), *IRTAD Road Safety 2015 Annual Report*, Éditions OCDE, Paris.

### 3.10. Mortalité par accident de transport, 2013 (ou année la plus proche)

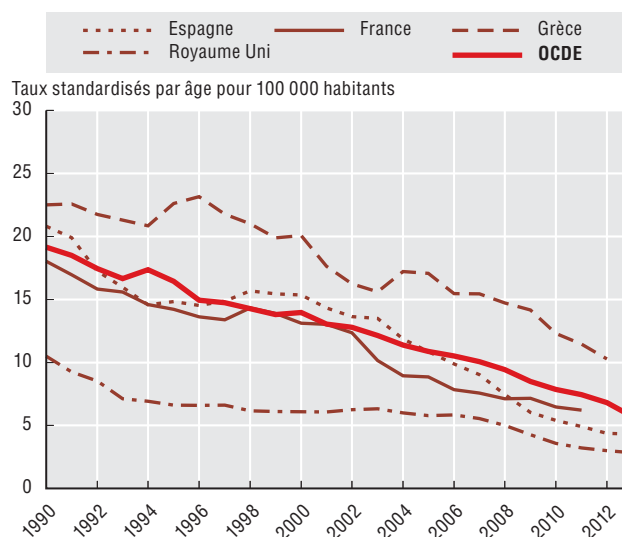
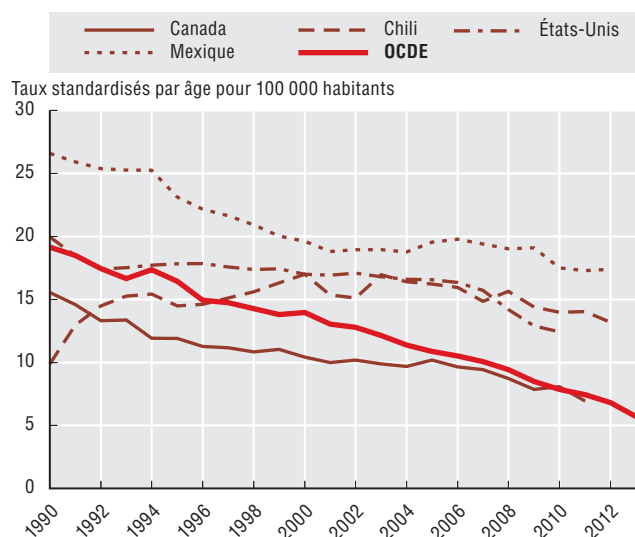


1. Moyenne sur trois ans.

Source : Statistiques de l'OCDE sur la santé 2015, <http://dx.doi.org/10.1787/health-data-fr> et ministère de la Santé pour la Nouvelle-Zélande.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933281694>

### 3.11. Évolution de la mortalité par accident de transport pour quelques pays de l'OCDE, 1990-2013



Source : Statistiques de l'OCDE sur la santé 2015, <http://dx.doi.org/10.1787/health-data-fr>.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933281694>

Informations sur les données concernant Israël : <http://oe.cd/israel-disclaimer>



Extrait de :  
**Health at a Glance 2015**  
OECD Indicators

Accéder à cette publication :  
[https://doi.org/10.1787/health\\_glance-2015-en](https://doi.org/10.1787/health_glance-2015-en)

**Merci de citer ce chapitre comme suit :**

OCDE (2015), « Mortalité due aux accidents de transport », dans *Health at a Glance 2015 : OECD Indicators*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: [https://doi.org/10.1787/health\\_glance-2015-10-fr](https://doi.org/10.1787/health_glance-2015-10-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](mailto: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](mailto:info@copyright.com) ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) [contact@cfcopies.com](mailto:contact@cfcopies.com).