



## ROUTE & MÉDECINE

### COUP DE FLASH !

#### Vitesse et alcool: *moins c'est mieux!*

Il est habituel que les opposants à une mesure politique – la sécurité routière n'y échappe pas, hélas! – tentent de déplacer le problème.

C'est le cas pour la vitesse. **Nul ne peut nier que l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur le réseau bidirectionnel sans séparateur central porte ses fruits**, les évaluations du CEREMA sont sans ambiguïté. Néanmoins, les contempteurs de la mesure restent sur le pied de guerre. L'un de leurs arguments est qu'il serait mieux de s'occuper de l'alcool! Comme si l'un excluait l'autre...

Si les experts et les pouvoirs publics ont priorisé l'action sur la vitesse, c'est en raison de l'efficacité de la mesure, d'une part, et de la relative facilité à la faire respecter grâce au contrôle automatique, d'autre part. Il en va différemment de l'alcool au volant, qui constitue – évitons le déni – un problème majeur de sécurité routière: **depuis des décennies, la proportion d'accidents mortels liés à la consommation d'alcool reste désespérément stable, autour de 30 %**. C'est dire que les progrès obtenus sur les chiffres d'accidentalité viennent d'ailleurs. En résumé simpliste mais pas faux: on meurt moins si l'on roule lentement, avec une voiture moderne sur une belle route même en ayant consommé de l'alcool!

Le combat alcool s'avère hélas complexe, car plus global! La vitesse ne tue « que » sur la route tandis que la part des décès imputables à l'alcool sur la route n'est qu'une petite proportion de la mortalité totale liée à ce poison (1 000 *versus* plus de 40 000). Alors nous affirmons que **le combat de l'alcool sur la route ne sera gagné que par une action de santé publique d'envergure. Nous la réclamons: faire de la lutte contre les consommations excessives ou inappropriées d'alcool une grande cause nationale**. En attendant, vitesse et alcool: moins c'est mieux!

Docteur Philippe Lauwick

 @PhilippeLauwick

[www.acmfpermicommed.fr](http://www.acmfpermicommed.fr)

## SOMMAIRE

### Janvier-février 2020

**02 SAUVER DES VIES**

**04 BILAN 2019 DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

# Sauver des vies

Sauver des vies, y compris sur la route, est un objectif évident de santé publique. L'Organisation mondiale de la santé (Genève) l'a d'ailleurs explicitement confirmé dans une publication du même titre disponible dans son intégralité sur son site [www.who.int/fr](http://www.who.int/fr) dont nous reprenons quelques éléments ici.

Dès l'introduction, le Dr Etienne Krug, directeur du département Prise en charge des maladies non transmissibles, handicap, prévention de la violence et du traumatisme de l'Organisation mondiale de la santé, pose le problème à l'échelle mondiale en des termes dont feraient bien de s'inspirer certains décideurs :

« Le présent document intitulé "SAuver des VIES : module technique sur la sécurité routière" présente en détail les principales **mesures fondées sur des données factuelles**, identifiées par de nombreux experts de la sécurité routière mondialement reconnus et par les organisations auxquelles ils sont rattachés comme étant les plus susceptibles d'aboutir, à court et à long terme, à une diminution du nombre de tués et de blessés sur les routes. **Ces mesures portent sur la maîtrise de la vitesse, la conception et l'amélioration des infrastructures, la sécurité des véhicules, les législations et leurs applications, les soins d'urgence après un accident,**

**et enfin l'encadrement.** Si aujourd'hui encore près de 1,25 million de personnes meurent tous les ans d'un accident de la route et des millions d'autres sont blessées, c'est parce que les responsables politiques – en particulier ceux des pays à revenu faible ou intermédiaire – continuent de juger ces solutions inaccessibles. Dans ce document, nous cherchons à leur prouver le contraire, en identifiant les mesures qui, appliquées ensemble, ont sauvé des centaines de milliers de vies au cours des dernières décennies dans de nombreux pays à revenu élevé, aussi bien en Europe qu'en Australie, au Canada, en Israël, au Japon et en Nouvelle-Zélande notamment. **Appliqué de façon stratégique, cet ensemble de mesures finira par démontrer que les morts et les blessés sur les routes ne sont pas un sous-produit inévitable de nos sociétés extrêmement mobiles et qu'ensemble nous pouvons vraiment construire un futur dans lequel prévaudra une culture de la sécurité routière. »**

Ce travail détaille ensuite les mesures susceptibles d'influencer favorablement la mortalité routière, synthétisée dans le tableau ci-contre. Si les professionnels de santé sont directement concernés par tous les axes, ils sont particulièrement sensibles aux problèmes d'alcool, de protection dans les véhicules, et de secours, constatant notamment une incitation à promouvoir la formation aux premiers secours. Il invite à une politique organisée, planifiée et évaluée : « **Sachez où vous en êtes actuellement / Déterminez où vous voulez en être dans les cinq prochaines années / Déterminez de quelle manière vous atteindrez votre cible / Suivez et évaluez votre stratégie.** »

La conclusion n'emporte pas moins que le reste du document notre enthousiasme, notamment en affirmant : « **Les preuves scientifiques sur l'ampleur, les facteurs de risque et les interventions efficaces pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route sont relativement bien étayées et faciles à obtenir. [...] améliorer la politique de sécurité routière n'est pas un événement unique, mais plutôt la poursuite d'une action collective de longue durée.** »

Tous les acteurs de la sécurité routière devraient avoir lu ce document, qui apporte une vision scientifique, non moralisante et opérationnelle de la sécurité routière. Cela permettrait sans doute d'atteindre des objectifs ambitieux certes, mais réalistes, dès lors que les moyens sont définis et la politique appliquée. Un bel éclairage sur la sécurité routière vue comme un dossier de santé publique.

Docteur Philippe Lauwick



Photo Fotolia

## SAuver des VIES : volets et interventions prioritaires

Ce Chapitre présente en détail les principales mesures pouvant être prises dans chacun des volets du module SAuver des VIES (Tableau 2.1). Ces mesures sont liées les unes aux autres et permettront la création de routes plus sûres dans le monde. Des informations sont fournies en particulier sur la nature du problème, sur les solutions pouvant être appliquées et sur les effets positifs que peut avoir la mise en œuvre des principales mesures dans chaque volet.

**Tableau 2.1**  
**SAuver des VIES : 6 volets et 22 interventions**

Clé	Volet	Interventions
<b>S</b>	<b>Sécurité des véhicules, les normes</b>	<p>Créer et imposer l'application d'une réglementation à partir de normes de sécurité sur les véhicules motorisés portant sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ceinture de sécurité</li> <li>• Les points d'ancrage de la ceinture de sécurité</li> <li>• Le choc frontal</li> <li>• Le choc latéral</li> <li>• Le contrôle électronique de stabilité</li> <li>• La protection du piéton et</li> <li>• Les points ISOFIX d'ancrage des dispositifs de retenue des enfants</li> </ul> <p>Créer et imposer l'application d'une réglementation applicable aux deux-roues motorisés sur les systèmes de frein antiblocage et sur l'obligation de circuler phares allumés de jour comme de nuit.</p>
<b>A</b>	<b>Application des législations routières</b>	<p>Créer et imposer l'application d'une législation aux niveaux national et local et dans les agglomérations sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'alcool au volant</li> <li>• Le port du casque pour les deux-roues motorisés</li> <li>• Le bouclage de la ceinture de sécurité et</li> <li>• Les dispositifs de retenue pour enfants</li> </ul> <p>Créer et imposer l'application d'une législation fixant des limitations de vitesse aux niveaux national et local et dans les agglomérations.</p>
<b>V</b>	<b>Vitesses maîtrisées</b>	<p>Construire et modifier des routes pour « apaiser » la circulation comme, par exemple, des ronds-points, des rétrécissements de chaussées, des ralentisseurs en dos d'âne, des chicanes ou des bandes rugueuses.</p> <p>Imposer aux constructeurs automobiles qu'ils intègrent de nouvelles technologies telles que les dispositifs intelligents d'adaptation de la vitesse pour aider les conducteurs à respecter les limitations de vitesse.</p> <p>Prévoir des infrastructures de sécurité pour tous les usagers de la route, notamment des trottoirs, des passages protégés, des refuges, des sauts-de-mouton ou des passages souterrains.</p> <p>Créer des voies réservées aux vélos et aux deux-roues motorisés.</p>
<b>I</b>	<b>Infrastructures, conception et améliorations</b>	<p>Rendre des accotements des routes plus sûrs en créant des zones visibles et des structures ou barrières escamotables.</p> <p>Concevoir des intersections plus sûres.</p> <p>Séparer les voies d'accès des voies traversantes.</p> <p>Donner la priorité aux piétons en créant des zones piétonnes.</p> <p>Restreindre la circulation et la vitesse dans les zones résidentielles et à proximité des commerces et des écoles.</p> <p>Améliorer les routes et les rendre plus sûres pour les transports publics.</p>
<b>E</b>	<b>Encadrement de la sécurité routière</b>	<p>Créer un organisme chargé de la sécurité routière.</p> <p>Elaborer une stratégie de sécurité routière et assurer son financement.</p> <p>Evaluer l'impact des stratégies de sécurité routière.</p> <p>Contrôler la sécurité routière en renforçant les systèmes d'information.</p> <p>Mener des campagnes pour éduquer et sensibiliser le grand public et obtenir son appui.</p>
<b>S</b>	<b>Survie après un accident</b>	<p>Mettre en place des systèmes de soins d'urgence préhospitaliers et hospitaliers, organisés et intégrés.</p> <p>Former aux premiers soins d'urgence ceux qui interviennent sur le lieu des accidents.</p> <p>Promouvoir la formation aux premiers secours dans la communauté.</p>

# Bilan 2019 de la sécurité routière

Les chiffres sont tombés début février, montrant que l'accidentalité durant l'année 2019 a engendré le plus faible nombre de tués de l'histoire en France métropolitaine.

Selon les estimations provisoires de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 3 239 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2019. Avec 9 décès de moins qu'en 2018, la mortalité routière de l'année 2019 est en baisse de 0,3 % par rapport à 2018, jusqu'alors meilleure année de référence.

Après quatre années de hausse et de stagnation de la mortalité routière en France entre 2014 et 2017, **l'année 2019 confirme donc la rupture constatée en 2018 (-6,1 % entre 2017 et 2019). Ces chiffres s'inscrivent dans un contexte de trafic routier en hausse, d'environ +7 % entre 2013 et 2018** (le trafic 2019 sera connu cet été).

Les autres indicateurs de l'accidentalité routière sont également en baisse : les accidents corporels de -1,1 %, soit 604 accidents en moins, les personnes blessées de -0,6 %, soit 392 personnes blessées en moins.

## Passage à 80 km/h : 209 vies épargnées entre juin 2018 et juin 2019

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a été mandaté par la Délégation à la sécurité routière pour réaliser, sous la direction de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), l'évaluation de cette mesure. Un pré-bilan a été réalisé à 18 mois, du 1<sup>er</sup> juillet 2018 au 31 décembre 2019, dont voici les conclusions.



Shutterstock

### Des effets immédiats sur la route

- D'après l'ONISR, en comparaison des cinq dernières années, 209 vies ont été épargnées lors de la première année de la mesure (juillet 2018-juin 2019) sur le réseau hors agglomération et hors autoroute, concerné par la baisse à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée. La mortalité routière sur ce réseau est équivalente le second semestre 2019 à celle du second semestre 2018, ce qui confirme l'effet de la mesure, et ce bien que ce réseau ait été fortement impacté par la dégradation du parc des radars depuis la fin de l'année 2018.
- Le réseau routier en agglomération connaît *a contrario* une forte dégradation, avec 1 031 décès en 2019 contre 963 en 2018 (+68).

## En bref... Pollution atmosphérique et maladies neurodégénératives

Selon une étude réalisée à Vancouver et publiée le 21/01/2020 dans *Environmental Health*, habiter à proximité d'un axe important (< 50 m d'une route principale ou < 150 m d'une autoroute) de circulation automobile augmente significativement la prévalence des maladies neurodégé-

nératives : démences (Alzheimer ou non), sclérose en plaques, Parkinson. La pollution atmosphérique a été identifiée comme facteur déterminant, tandis que le bruit n'est pas incriminé. A contrario, il est mis en évidence un effet protecteur des espaces verts.

Road proximity, air pollution, noise, green space and neurologic disease incidence: a population-based cohort study. Weiran Yuchi, Hind Sbihi, Hugh Davies, Lillian Tamburic and Michael Brauer. <https://ehjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12940-020-0565-4>.



13, rue Paul-Valéry 75116 Paris. Tél : 01 47 04 09 01. [info@acmf.fr](mailto:info@acmf.fr) - [www.acmf.fr](http://www.acmf.fr)  
Retrouvez-nous également sur [acmfpermicomed.fr](http://acmfpermicomed.fr)