



Photos by: LLia Goronov, Eill Cheyney y Clamur



Bulletin d'information du Réseau de recherche sur les accidents de la circulation (RTIRN)

www.rtirn.net

Octobre-décembre 2010

Inside

- ✱ Message du Vice-président du RTIRN
- ✱ Message du Secrétaire du RTIRN
- ✱ Contributions :
 - Le problème des accidents de motocycle dans la Région de l'Asie du Sud-Est, par Chamaiparn Santikarn
 - Les décès de motocyclistes dans les Amériques, par Eugênia Rodrigues
 - Caractéristiques des traumatismes chez les motocyclistes hospitalisés à Nakuru (Kenya), par Enos Muguku
 - Sécurité des motocyclistes en Iran, par Hassan Abdoos
 - Épidémiologie des traumatismes des motocyclistes en Malaisie, par Hizal Hanis Hashim
 - Sécurité des motocycles au Kenya, par John Fletcher
 - Promotion du port du casque et application de la loi sur le port du casque au Cambodge, par Socheata Sann
 - Influence du niveau d'instruction des motocyclistes sur la sécurité routière à Yaoundé (Cameroun), par Djiepmo Guy Rostand
 - Le port du casque en Argentine, par Raquel Peltzer et coll.
 - Les motocycles représentent un risque pour les usagers vulnérables de la route dans la capitale iranienne, par Shoeil Saadat
 - Les accidents de motocycle au Pakistan, par Sana Shahbaz
 - Interventions pour les motocyclistes au Nigéria, par Maryrose Uzoamaka Chukwu
- ✱ Nouveaux partenaires du RTIRN
- ✱ Rapports et publications
- ✱ Activités et événements
- ✱ Comment devenir partenaire du RTIRN



Chers collègues et amis,

Rouler à moto peut être une expérience fascinante : l'air vous fouette doucement le visage, vous avez une sensation de liberté ; vous vous sentiriez presque voler. Mais cette belle expérience peut se terminer tragiquement. C'est chez les motocyclistes que l'on déplore le plus fort de taux de mortalité pour 100 millions de passagers par kilomètre parcouru (2,2 fois plus que pour les piétons, 2,6 plus que pour les cyclistes, 19,7 fois plus que pour les occupants des voitures et 197,1 fois plus que pour les passagers des transports publics). La proportion d'accidents mortels touchant les motocycles varie beaucoup selon les pays : 1 % au Kenya, 6 % au Mexique, 25 % en France, 58 % en Malaisie, 61 % en Indonésie et 70 % en Thaïlande. Au Mexique, certaines mères disent ironiquement à leurs enfants d'acheter leur cercueil avant d'acheter une moto car elles ne pourront pas payer les frais d'obsèques. Pour les personnes qui survivent à un accident de moto, les coûts sont plus élevés que dans le cas d'un accident de train, de bus ou de voiture.

Les motocyclistes doivent être conscients du fait que leurs vêtements sont leur seule protection, c'est-à-dire qu'ils doivent porter un casque pour motocyclistes aux normes, protégeant le visage et les yeux, ainsi que des vêtements adaptés, y compris un blouson résistant, un pantalon, des bottes et des gants. Précisons que le port d'un casque aux normes réduit de 40 % le risque de décès et de 70 % le risque de traumatisme grave.

Malgré les risques liés à ce type de véhicule à moteur, l'utilisation des motocycles est en augmentation partout dans le monde. Les modèles de petite cylindrée sont bon marché et donc plus abordables pour les populations à faible revenu, qui s'en servent pour aller travailler et comme véhicules familiaux (on voit parfois des couples à moto avec deux ou trois enfants, voire davantage). Nul doute que cette utilisation accrue se traduira par une augmentation du nombre d'accidents mortels et non mortels, comme au Viet Nam, où une augmentation de 29 % de l'utilisation des motocycles a entraîné une augmentation de 37 % de la mortalité due aux accidents de la route.

La prévention de ces accidents exige, et exigera pendant de nombreuses années encore, un gros effort éducatif, législatif et d'ingénierie. Nous vous invitons à y participer afin que, jour après jour, il y ait de moins en moins d'accidents parmi les personnes pour qui la moto est un moyen de transport et un loisir.

Alfredo Celis PhD

Membre du Conseil du RTIRN



Chers amis,

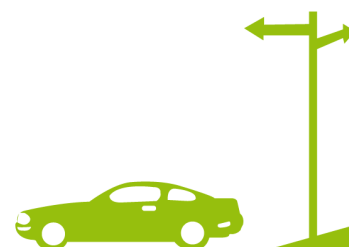
Le RTIRN a récemment organisé une réunion en marge de la 10^e Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité organisée à Londres (Royaume-Uni). Plus de 120 personnes y ont assisté, dont 22 chercheurs qui avaient bénéficié d'une bourse du RTIRN pour participer à la Conférence. Cette rencontre a aussi permis de connaître tous les gens qui bénéficient des activités du Réseau ainsi que d'autres personnes intéressées par nos activités. Ça a été pour moi un grand plaisir ! Nous remercions tous ceux qui ont assisté à cette réunion et ceux qui nous ont aidé à l'organiser, en particulier Andrew Bennet, Danielle Kelly et Becki Cross, sans qui rien n'aurait été possible.

Pour la première fois, le dernier numéro de notre bulletin d'information a été traduit en six langues grâce à l'aide inestimable de certains de nos partenaires : Hamid Soori (perse), James Yu (chinois), Ha Nguyen (vietnamien), Pascale Lanvers-Casasola (français), personnel du Secrétariat (espagnol) et Eugene Rodrigues (portugais, en cours). Avec ces traductions, le Réseau s'efforce de faire tomber la barrière de la langue et ainsi de mieux diffuser ses informations auprès de ses partenaires non anglophones. Nous vous invitons tous à nous aider dans cette tâche.

En outre, nous sommes fiers d'annoncer la récente réouverture du forum en ligne. Tous les partenaires ont reçu les informations nécessaires pour accéder au forum et ils peuvent maintenant y participer. N'hésitez pas à vous en servir pour nous faire part de vos idées, de vos préoccupations et de vos activités. Nous espérons qu'ainsi nous pourrions échanger expériences et informations et faciliter les activités du Réseau. Nous invitons tous ceux qui ont assisté à la Conférence mondiale à prendre part à cette initiative.

Espérons que ce numéro consacré aux motocyclistes contribuera à la prévention des accidents de la route. Bonne lecture !

Ricardo Pérez-Núñez
Secrétaire du RTIRN, 2010-2011



✦ Le problème des accidents de motocycle dans la Région de l'Asie du Sud-Est

Chamaiparn Santikarn

Prévention de la violence et des traumatismes (IVP), Bureau régional de l'OMS pour l'Asie du Sud-Est
Courriel : santikarnc@SEARO.WHO.INT



Les 11 pays de la Région de l'Asie du Sud-Est sont des pays à revenu faible ou intermédiaire et, dans la plupart d'entre eux, les motocycles sont un moyen de transport très apprécié. Ils ne servent pas seulement aux hommes pour aller travailler ou transporter des marchandises mais aussi aux familles et il n'est pas rare de voir un père, une mère et leurs enfants circuler tous ensemble sur une moto. Le conducteur n'a souvent pas de permis. Dans certains pays, les parents apprennent à leurs enfants à conduire un motocycle dès l'âge de 7 ans afin qu'ils puissent aller faire les courses au marché. La législation sur le port du casque est bien appliquée au Bhoutan, en Indonésie et à Sri Lanka. Cependant, la police ne sanctionne pas le non-port du casque par les enfants alors que le port du casque est obligatoire pour eux aussi. Les Maldives est le seul pays où aucune loi sur le port du casque pour motocyclistes n'est appliquée.

En 2009, on comptait dans la Région 55,7 millions de motocycles immatriculés. Les pays où il y en a le plus sont l'Inde (51,9 millions), l'Indonésie (18,8 millions) et la Thaïlande (17,8 millions). La proportion de motocycles immatriculés parmi tous les types de véhicules immatriculés est de 55,7 % dans l'ensemble de la Région. Au niveau national, c'est au Népal (81,8 %), aux Maldives (79,9 %) et en Indonésie (75,2 %) que cette proportion est la plus élevée. Dans les pays à revenu élevé, cette proportion est inférieure à 4 %.

4

Dans la Région de l'Asie du Sud-Est, on déplore environ cinq décès accidentels de motocyclistes par heure. Il ressort de données récentes que les enfants sont également concernés par cette « épidémie silencieuse ». Le Bureau de l'OMS pour l'Asie du Sud-Est a fait savoir qu'en Thaïlande, une norme nationale relative aux casques pour enfants avait été mise au point, que ces casques étaient fabriqués dans le pays et que le port du casque par les enfants était encouragé. Au bout de deux ans, ce fut le cas aussi en Indonésie. Les informations relatives à cette question ont été présentées dans plusieurs de nos aide-mémoire et publications diffusés auprès de plusieurs secteurs. Le Bureau de l'OMS pour l'Asie du Sud-Est examine plusieurs questions relatives aux enfants et aux motocycles et aide également les experts de plusieurs secteurs à se rencontrer pour aborder la prévention des traumatismes chez l'enfant consécutifs à des accidents de moto dans la Région. Un aide mémoire sur « l'épidémie silencieuse » que constituent les accidents de moto est en préparation. Le Comité régional de l'OMS pour l'Asie du Sud-Est a adopté à sa 63^e session, qui vient d'avoir lieu, une résolution sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité, qui présente les mesures à prendre en vue de régler le problème.



✦ Les décès de motocyclistes dans les Amériques



Eugênia Rodrigues

Organisation panaméricaine de la Santé (OPS)

Courriel : rodrigem@paho.org



On assiste, ces dernières années, à une utilisation accrue des motocycles dans la Région et donc à une augmentation du nombre de décès de motocyclistes et de passagers. On dispose également de quelques données sur les personnes renversées par des motos. Dans certains pays, comme le Brésil et la Colombie, les causes de cette augmentation sont bien étudiées, par exemple, le faible coût des motocycles et le manque de moyens de transports abordables et sûrs.



Les accidents mortels de deux-roues ou de trois-roues représentent 24 % des 34 140 accidents de la route mortels survenus dans les Amériques, selon le rapport de situation régional sur la sécurité routière de 2009. Des données sur les décès de motocyclistes sont disponibles pour 26 pays de la Région. Il ressort de l'analyse de ces informations que la proportion de décès de motocyclistes varie selon les pays. Au Brésil, en Colombie, au Costa Rica, au Paraguay et au Suriname, elle est supérieure à 20 %. Aux Bahamas, à Cuba, aux États-Unis d'Amérique, au Guatemala, au Nicaragua et à Porto Rico, elle va de 11 % à 19 %. En Colombie, le nombre de décès de motocyclistes est supérieur au nombre de décès de piétons, qui étaient habituellement les principales victimes des accidents de la circulation dans les pays d'Amérique latine.

Les décideurs doivent accorder une attention particulière à ce problème afin de mieux connaître la situation, inverser la tendance actuelle et prévenir les décès et les traumatismes.

5

✦ Caractéristiques des traumatismes chez les motocyclistes hospitalisés à Nakuru (Kenya).



Enos Muguku (Kenya)

Université d'agriculture et de technologie Jomo Kenyatta

Courriel : enosmuguku@yahoo.com



Les motocycles sont devenus un moyen de transport courant au Kenya mais la charge que représentent les accidents de moto est préoccupante. Cette étude vise à déterminer les caractéristiques des traumatismes que présentent les motocyclistes hospitalisés au Rift Valley Provincial General Hospital, grand hôpital public de Nakuru, au Kenya. Une étude transversale a été menée du 1^{er} juillet 2008 au 30 juin 2009. Un échantillon de 60 motocyclistes hospitalisés a été constitué. Les données concernant chaque patient, la nature du traumatisme (localisation et gravité) et l'issue des traitements sont tirées des dossiers médicaux. Les victimes d'accidents de motocycles représentent 1,7 pour 1000 des patients hospitalisés dans l'hôpital où s'est déroulée l'étude. La moyenne d'âge de ces patients est de 30,65 ans (écart-type = 15,83) et 87 % d'entre eux sont de sexe masculin. La plupart de ces patients (48 %) présentent des traumatismes aux extrémités et sur la ceinture pelvienne, 26,7 % présentent des traumatismes externes et 23,3 % des traumatismes crâniens et cervicaux. Le diagnostic de sortie le plus



courant était la fracture. 62 % des motocyclistes présentaient des traumatismes graves (AIS \geq 3), c'est-à-dire qu'une majorité de victimes d'accidents de moto souffraient de traumatismes sévères voire critiques. On n'a enregistré qu'un seul décès. À leur sortie de l'hôpital, 30 % des patients avaient encore besoin de soins médicaux. Les accidents de moto apparaissent donc comme un nouveau problème de santé publique qui appelle l'organisation de campagnes de sécurité routière.

✦ Sécurité des motocyclistes en Iran



Hassan Abdoos (Iran)

Département de la sécurité routière

Courriel : hasanabdoos@yahoo.com



D'après le système d'enregistrement des décès, près de 6000 motocyclistes meurent chaque année dans un accident, ce qui représente un quart des décès sur les routes. Les accidents sont plus graves sur route, où l'on déplore 60 % de décès, qu'en agglomération, où l'on en déplore 40 %. Parmi les blessés, 80 % sont des conducteurs (tous de sexe masculin) et 20 % des passagers, dont seulement 5 % sont des femmes. On déplore 60 % de décès parmi les conducteurs âgés de 18 à 35 ans qui ont des comportements à risque, dont la plupart ne sont pas allés au-delà des études secondaires et environ 9 % n'ont pas l'âge de posséder un permis de conduire. La moitié des décès accidentels surviennent avant l'hospitalisation et environ deux tiers des cas étaient dus à des traumatismes crâniens. Bien que la loi rendant le port du casque obligatoire ait été ratifiée en 1997, le casque est rarement utilisé (21 % des conducteurs et 3 % des passagers).



6

En Iran, les motocyclistes sont donc des usagers vulnérables. Depuis 2005, plusieurs États ont pris diverses mesures qui ont été compilées dans un manuel pour l'amélioration de la sécurité des motocyclistes, dont chaque État pourrait s'inspirer pour établir son propre plan d'action. Ces mesures sont principalement axées sur l'éducation des conducteurs, l'amélioration de la visibilité des motocycles, la disponibilité de casques adaptés et peu coûteux, la mise en place des infrastructures nécessaires, l'application de sanctions en cas d'infraction et l'évaluation des résultats.

✦ Épidémiologie des traumatismes des motocyclistes en Malaisie



Hizal Hanis Hashim (Malaisie)

Institut malaisien de recherche sur la sécurité routière (MIROS)

Email: hizalhanis@miros.gov.my



Les motocycles représentent 47 % des véhicules immatriculés en Malaisie. Ce sont souvent les motocyclistes qui paient le plus lourd tribut en cas d'accident, comme le montre le fait que, chaque année, les motocyclistes sont impliqués dans environ 60 % des accidents mortels et non mortels. Les victimes de ces accidents sont principalement de jeunes adultes, âgés de 21 ans à 35 ans (40 %) et des adolescents âgés de 16 ans à 20 ans (13 %). Les hommes sont plus souvent impliqués dans un accident de moto que les femmes (90 % contre 10 %). La plupart des accidents de moto se produisent avant et après les heures de bureau (entre 7 h et 9 h et entre 17 h et 19 h). Les accidents sont plus nombreux en milieu rural qu'en milieu urbain. Une étude à





petite échelle a été menée en avril 2010 dans six hôpitaux de la capitale, Kuala Lumpur, pour déterminer, à l'aide du score de gravité des traumatismes (ISS), la localisation des traumatismes que présentaient les motocyclistes. Il en est ressorti que les traumatismes se répartissent comme suit : extrémités et ceinture pelvienne : 57,2 % ; traumatismes externes : 15,4 % ; tête et cou : 11,9 % ; face : 10,2 % ; thorax : 3,2 % et organes abdomino-pelviens : 2,2 %.

✳ Sécurité des motocycles au Kenya



John Fletcher (Royaume-Uni)

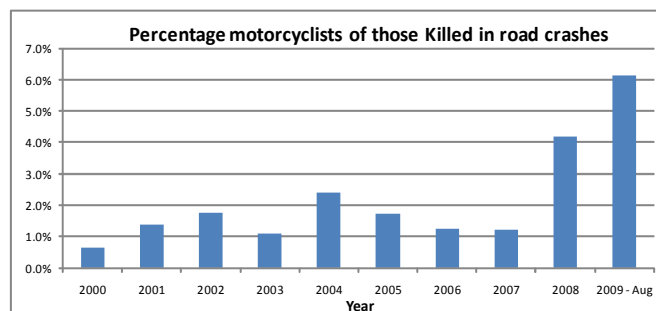
Laboratoire de recherche sur les transports (TRL)

Courriel : jfletcher@trl.co.uk



On associe généralement les problèmes de sécurité routière causés par les motocycles plus à l'Asie qu'à l'Afrique mais cette situation est en train de changer. Au Kenya, les « boda-boda », des vélos-taxis, sont remplacés par des motos, comme on peut le voir sur de récentes photos de rue prises à Kisumu.

Certains jeunes deviennent chauffeurs de motos-taxis pour fuir le chômage. Si les motos peuvent contribuer à l'amélioration de l'emploi et à la mobilité, ça ne doit pas être au détriment de la sécurité routière. Cependant, le nombre d'accidents de moto mortels a été multiplié par dix au cours de la dernière décennie et la hausse a été particulièrement spectaculaire en 2008-2009.



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 - Aug
All Persons Killed	293	271	288	278	244	251	291	273	324	291
Motorcyclists Killed	18	38	49	33	54	44	34	35	152	164
% Motorcyclists Killed	0.6%	1.4%	1.8%	1.1%	2.4%	1.7%	1.3%	1.2%	4.2%	6.1%

Pourcentage de motocyclistes parmi les tués sur les routes au Kenya (données de la Police kenyane de la route)

Le laboratoire de recherche sur les transports, avec Howard Humphreys et iTech, après avoir mené une étude de grande ampleur sur la sécurité routière (dans le cadre du projet NCTIP de la Banque mondiale), a recensé un grand nombre de mesures à prendre, dont quatre visent à améliorer la sécurité des motocyclistes :

- la formation et les examens imposés aux conducteurs de motocycles doivent être améliorés
- Les conducteurs doivent porter des vêtements protecteurs et qui leur confèrent une bonne visibilité



- L'usage des motocycles comme taxis doit être réglementé
- Le grand public doit être sensibilisé aux risques liés aux motocycles

Le laboratoire de recherche sur les transports collaborera avec les parties intéressées afin d'aborder ces questions au cours des trois prochaines années dans le cadre de son projet en faveur de la sécurité routière dans le pays.

✳ Promotion du port du casque et application de la loi au Cambodge

Socheata Sann (Cambodge)

Road Safety Cambodge, Handicap International Belgique

Courriel : sann.socheata@hib-cambodia.org



Les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès, de traumatisme et de handicap, notamment chez les jeunes. Le non-port du casque par les motocyclistes est un facteur important de survenue de traumatismes crâniens. En 2007, 80 % des conducteurs de motocycles ne portaient pas de casque. Pour tenter de remédier à cette situation, des campagnes de promotion du port du casque ont été menées par plusieurs grands acteurs de la sécurité routière au Cambodge (Handicap International Belgique, Partenariat mondial pour la sécurité routière, OMS, Commission nationale de la sécurité routière, Ministère du Travail, Ministère de la Santé, Croix-Rouge cambodgienne, Coalition pour la sécurité routière,...) et l'application de la loi a parallèlement été renforcée. Plusieurs outils de sensibilisation ont été mis au point et des manifestations ainsi que des campagnes multimédias ont été organisées. Parallèlement, des cours de perfectionnement professionnel comportant des exercices pratiques ont été aussi organisés afin que la police soit mieux en mesure de faire appliquer le code de la route. Ce projet, mis en œuvre depuis plusieurs années, a nettement contribué à faire augmenter le taux de port du casque par les conducteurs de motocycles, qui est passé de 24 % en 2008 à 85 % en 2009. En outre, la proportion de traumatismes crâniens parmi les motocyclistes tués a été ramenée de 86 % en 2008 à 76 % en 2009.



8

Ce projet a donné aux pouvoirs publics la motivation et la confiance nécessaires pour renforcer l'application de la loi sur le port du casque ces dernières années. La campagne intégrée sur la promotion du port du casque et l'application de la loi menée au Cambodge a bien montré comment on pouvait remédier à une situation alors que les pouvoirs publics ne disposent toujours pas de ressources pour la mise en œuvre. Mais des difficultés restent à surmonter. Les passagers de motocycles (y compris les enfants) ne sont pas obligés de porter un casque et en porte donc rarement un. Le casque est beaucoup plus rarement porté en milieu rural qu'en milieu urbain et beaucoup moins souvent la nuit que le jour.

✳ Influence du niveau d'instruction des motocyclistes sur la sécurité routière à Yaoundé (Cameroun)



Djiepmo Guy Rostand (Cameroun)

Université de Yaoundé II

Courriel : dguyr3@yahoo.fr



Le Ministère des Transports du Cameroun a mené des travaux de recherche



sur les possibilités d'améliorer la sécurité routière qui ont mis en lumière plusieurs facteurs. Une équipe de l'Université Yaoundé II, dont je fais partie, a mené une étude sur les motos taxis, intitulée « Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des motos-taxis a Yaoundé », qui a montré que le niveau d'instruction des chauffeurs de moto-taxi était un facteur d'insécurité routière.

Une enquête a révélé que 70,4 % des chauffeurs de moto-taxi ont un faible niveau d'instruction et qu'à Yaoundé, seuls 2,2 % des chauffeurs possédaient un permis de la catégorie « A » comme l'exige le Décret 2008/3447/PM du 31 décembre 2008, qui régit l'activité de moto-taxi.

Nous observons donc que le faible niveau d'instruction des chauffeurs de moto-taxi est une cause d'insécurité routière. Selon le Ministère des Transports, les motos-taxis sont impliquées dans 41 % des accidents de la route au Cameroun



La surcharge de passagers sur les motos taxis est une habitude à Yaoundé

✦ Port du casque en Argentine

Raquel Peltzer, Rubén Ledesma, Fernando Poó et Mariana Cremonte (Argentine)

Université nationale de Mar del Plata, CONICET/CIIPME

Courriels : ripeltzer@gmail.com, rdledesma@gmail.com, poo.fernando@gmail.com, mcremont@mdp.edu.ar.



9

En Argentine, malgré le manque de données systématiques et exactes, certains organismes spécialisés, comme le CESVI (Centre d'expérimentation et de sécurité routière), ont signalé une augmentation du nombre d'accidents impliquant des deux-roues. On sait également que, depuis 2007, le nombre de motocycles a considérablement augmenté et que l'on vend désormais plus de motocycles que de voitures. En outre, comme dans d'autres pays en développement, le port du casque est rare même s'il est légalement obligatoire. Malgré le peu d'études réalisées, de faibles taux de port du casque ont été enregistrés dans différentes régions. Les études montrent que le taux de port du casque est de 12 % dans la ville de Santa Fe, de 53 % dans la ville de Buenos Aires, de 32 % dans la ville de Neuquén et de 40 % dans la ville de Mar del Plata en 2006. Les études menées dans cette ville montrent que le taux de port du casque n'était plus que de 36 % en 2008.

Le port du casque dépend de plusieurs facteurs. Les passagers portent moins souvent le casque que les conducteurs (23,7 % contre 39,3 %). Les femmes portent davantage le casque que les hommes. Le port du casque varie aussi en fonction des conditions météorologiques (les conducteurs porteront plus volontiers le casque quand il pleut que quand il fait beau), du type de véhicule (le casque est davantage porté si le véhicule est conduit sur route que s'il est conduit en dehors), du moment (le port du casque est plus rare le soir et la nuit que pendant la journée), du jour de la semaine (le week-end, le taux de port du casque est inférieur de 45 % par rapport aux autres jours de la semaine) et de la présence d'une plaque d'immatriculation (on observe que le port du casque est plus rare quand le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation). Les résultats obtenus ont permis de mieux comprendre les facteurs qui influent sur le port du casque et ont montré qu'il fallait déployer davantage d'efforts pour faire appliquer les réglementations sur le port du casque et améliorer la formation des conducteurs



✦ Les motos représentent un risque pour les usagers vulnérables de la route dans la capitale iranienne

Shoeil Saadat (Iran)

Université des Sciences médicales de Téhéran

Courriel : soheil.saadat@gmail.com



En Iran, les motos ont beaucoup de succès parmi les jeunes hommes qui ont de faibles revenus. Dans de nombreuses villes, ils servent à amener des marchandises dans des zones commerciales très fréquentées. La vitesse qu'ils permettent d'atteindre, leur bas prix et la liberté de circulation qu'ils offrent en font des véhicules de choix pour de nombreux pauvres. Cependant, les motos offrent peu de protection à leurs occupants. Selon une étude en population réalisée en 2009 dans la capitale iranienne, le nombre d'accidents concernant les motocyclistes était dix fois supérieur au nombre d'accidents concernant les automobilistes et environ 45 % des accidents de la route concernaient les motocyclistes. En outre, les motocyclistes, contrairement aux utilisateurs d'autres véhicules motorisés, peuvent également chuter.

L'Iran dispose de réglementations sur la conduite des motos et le port du casque mais la loi n'est pas toujours appliquée sévèrement. Il n'est pas rare qu'un motocycliste franchisse un feu rouge et que les policiers se montrent tolérants à son égard. Les motocyclistes adoptent donc des conduites dangereuses et le risque d'accident augmente.

Les motos peuvent aussi représenter un risque considérable pour les autres usagers de la route. L'étude susmentionnée a montré que des motos étaient impliquées dans environ 40 % des accidents touchant des piétons alors que 20 % seulement des ménages possédaient un motorcycle. La loi n'étant pas systématiquement appliquée, les motocyclistes s'engagent parfois dans des zones réservées aux piétons alors que d'autres véhicules ne le peuvent pas. La vitesse des motos et l'absence de voies pour les piétons représentent un risque. Il faut appliquer des lois pour protéger les motocyclistes et les autres usagers de la route du risque d'accident.

10

✦ Les accidents de moto au Pakistan



Sana Shahbaz (Pakistan)

Université Agha (Karachi)

Courriel : sanashahbaz720@yahoo.com



Dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, les motos sont un moyen de transport courant. Ils représentent près de la moitié (48 %) des véhicules immatriculés au Pakistan et ce sont ceux pour lesquels le nombre d'immatriculations a augmenté le plus, passant de 120 000 à 750 000 par an (soit une augmentation de 525 %). En 40 ans, entre 1956 et 1996, le nombre d'accidents de moto mortels a été multiplié par 16 et le nombre total d'accidents de la circulation, dont les principales victimes sont des hommes âgés de 16 à 40 ans, a été multiplié par 14. Une étude menée en 2008 à Karachi a montré que le taux de mortalité des conducteurs et passagers de motos était de 37 % et que seuls 8 % des conducteurs portaient un casque. Une autre étude, toujours à Karachi, a montré que les motocyclistes étaient impliqués dans 3 % des accidents et que la majorité d'entre eux (90 %) ne portaient pas de casque, ce qui entraînait des traumatismes crâniens voire le décès. Les





آپ کی طرف سے جان بچانے کے لیے اس کی جگہ سے ہٹا دیا جائے گا (پاکستان میں ایک گاڑی کے لیے)

pouvoirs publics ont tenté de renforcer l’application de la loi sur le port du casque en ordonnant à la police d’infliger une amende à quiconque circulait à moto sans casque et en utilisant les médias comme moyen de sensibilisation pour montrer que le casque pouvait sauver la vie. Des mesures ont également été prises pour réduire le nombre de passagers car il est courant de voir plusieurs passagers sur une moto.

Davantage de ressources sont maintenant consacrées à la recherche et à la mise en œuvre d’interventions permettant de faire baisser le nombre d’accidents de la route impliquant des deux-roues au Pakistan.

✦ Interventions pour les motocyclistes au Nigéria Motorcyclist: Intervention in Nigeria



Maryrose Uzoamaka Chukwu (Nigéria)

Commission fédérale de la sécurité routière

Courriel : santikarnc@SEARO.WHO.INT



Dans la plupart des pays à revenu faible ou intermédiaire, dont le Nigéria, les motos – deux-roues utilisés comme moyen de transport – représentent une large part du parc des véhicules à moteur. Comparativement moins chers, les motos sont généralement les véhicules les plus abordables pour les jeunes qui les achètent à des fins privées ou commerciales. Le seuil de risque pour les motocyclistes est élevé car la formation est limitée, les motos circulent au milieu des autres véhicules et il est impossible d’obtenir des soins médicaux immédiats.



Les motocyclistes accidentés souffrent parfois de traumatismes à la tête et à la moelle épinière qui, le plus souvent, entraînent le décès. De ce fait, certaines familles perdent leurs moyens de subsistance, ce qui ne va pas sans conséquences sociales. La vitesse est un facteur d’accident et de gravité de ces accidents. Les indicateurs de sécurité ont montré que la plupart des conducteurs dépassent les 50km/h autorisés et on estime que les excès de vitesse contribuent à plus de 60 % des accidents.

Le Nigéria a pris plusieurs nouvelles initiatives dont le port obligatoire du casque, une forte campagne de sensibilisation, l’offre de casques aux normes et abordables, par le biais d’une subvention publique et un projet d’aménagement de pistes cyclables. Certains États envisagent de proposer des soins médicaux gratuits aux accidentés, dans le cadre du système de santé.



Bienvenue aux nouveaux partenaires du RTIRN

Argentine :	Virginia Valle, María Isabel Nucciarone
Australie :	Angela Watson, Chris Jurewicz
Cameroun :	Joelle Tambekou
Inde :	Ashis Das
Iran :	Sima Masudi, Soheil Saadat
Kenya :	Geoffrey Mukiri Wagemu
Malaisie :	Kavitha Manikam, Mohamed Norlen
Mexique :	Erika Hernández Deheza
Nigéria :	Fidelis Chukwuka Nnadi
Oman :	Salim Said Alawahaibi, Kanwal Anila, Teik Hua Law
Pakistan :	Sana Ahmed Shahbaz
Philippines :	May G. Altarejos-Cueva
Roumanie :	Diana Rus
Sri Lanka :	Sampath Heenatymullage
Soudan :	Dyaeldin M. Elsayed
Thaïlande :	Penprapa Siviroj
Togo :	Sesso Gbéléou
Royaume-Uni :	Paul Andrew Pilkington
États-Unis :	Daniel Khodabakhsh, Mike Wilson, Joyce C. Presley, Anuj Pradhan.
Viet Nam :	Ha Trong Nguyen

Rapports et publications

12

Azétsop, J. Social justice approach to road traffic safety: addressing the uneven distribution of road traffic Injuries in Kenya. *Public Health Ethics* 3/2(2010): 115-127.

phe.oxfordjournals.org/content/3/2/115.abstract

Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Laflamme, L., Naghavi, M., Zarei, A., and Haglund, B.J. Estimating road traffic mortality more accurately: Use of the capture-recapture method in the West Azarbaijan Province of Iran. *Int J Inj Contr Saf Promot*, 2008. **15**(1): 9-17.

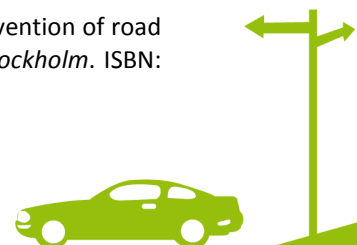
Khorasani-Zavareh D, Khankeh HR, Mohammadi R, Laflamme L, Bikmoraki A, Haglund B.J.A. Post-crash management of road traffic injury victims in Iran. Stakeholders' views on current barriers and potential facilitators. *BMC Emergency Medicine*, 2009, **9**:8. Doi: 10.1186/1471-227X-9-8.

Khorasani-Zavareh, D., Haglund, B.J.A., Mohammadi, R., Naghavi, M., and Laflamme, L. Traffic injury deaths in West Azarbaijan province of Iran. A cross-sectional interview -based study on victims' characteristics and pre-hospital care *Int J Inj Contr Saf Promot*. 2009 Sep;**16**(3):119-26.

Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Khankeh H.R., Bikmoradi, A., and Haglund, B.J.A. The requirements and challenges in prevention of road traffic injury in Iran. A qualitative study. *BMC Public Health* 2009, **9**:486. doi:10.1186/1471-2458-9-486.

Bigdeli, M., **Khorasani-Zavareh, D.,** Mohammadi, R. Pre hospital care time intervals of road traffic injury in Iran. A cross sectional study. *BMC Public Health* 2010, **7**:486. doi:10.1186/1471-2458-9-486 (corresponding author).

Khorasani-Zavareh, D. Toward safety promotion among road users. Epidemiology and prevention of road traffic injury in Iran. *Department of Public Health Sciences. 2009, Karolinska Institutet: Stockholm.* ISBN: 978-91-7409-506-7 (PhD thesis)



10^e Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité

Le RTIRN a organisé, le mercredi 22 septembre 2010, une réunion en marge de la 10^e Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité qui s'est tenue à Londres (Royaume-Uni). Le succès a été au rendez-vous : plus de 120 personnes, dont 22 chercheurs qui ont bénéficié d'une bourse du RTIRN pour participer à la Conférence mondiale, y ont assisté.

Pendant la réunion, Fernando Poo, bénéficiaire d'une bourse pour jeunes chercheurs, et Rafael Consuji, bénéficiaire d'une bourse pour chercheurs confirmés, nous ont dit l'importance que ces bourses avaient pour eux, sur plan personnel et professionnel, et nous ont fait part de quelques uns des résultats qu'ils avaient obtenus.

Le Dr Adnan Hyder a également présenté, au nom du Dr Robyn Norton (Président émérite du RTIRN), les résultats de l'étude multicentrique sur le port de casques ne répondant pas aux normes. En outre, le Dr Junaid Razzak a évoqué le développement des capacités et a expliqué comment le RTIRN avait donné leur chance aux chercheurs des pays à revenu faible ou intermédiaire. Il a ensuite dit qu'il avait tiré beaucoup de profit de son expérience au Secrétariat du RTIRN, tant sur le plan personnel que sur le plan universitaire.



8 des 9 jeunes chercheurs. Photo : Elisa Hidalgo



Chercheurs du RTIRN lors de la réunion en marge de la Conférence



Quelques réactions à l'issue de la 10^e Conférence mondiale sur la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité. Nous n'avons sélectionné que cinq témoignages parmi tous ceux envoyés par les bénéficiaires du RTIRN :



Jorge Martin (Mexique)

« Plusieurs sujets m'ont intéressé parmi tous ceux concernant la prévention des traumatismes et la promotion de la sécurité. Il serait vexant pour l'ensemble des orateurs de n'en signaler qu'un ou deux. » « La prévention des traumatismes dus à des causes externes, en l'occurrence les accidents de la circulation, requiert une approche pluridisciplinaire et intersectorielle. Il faut donc continuer à créer des équipes afin d'aborder ce problème. » « Je souhaite remercier le RTIRN de m'avoir permis de rencontrer des collègues, des enseignants et des chercheurs qui s'intéressent à la prévention des traumatismes et à la promotion de la sécurité. »

Rafael Consuji (Philippines)

« J'ai suis allé à cette réunion principalement pour connaître les activités des autres participants, pour m'inspirer de leur excellence, pour m'imprégner de leur enthousiasme et de leurs compétences, pour avoir envie de suivre leur exemple et pour rentrer chez moi encore plus motivé et prêt à continuer le marathon que nous avons choisi de courir. Je suis heureux de pouvoir dire que j'ai eu la chance de rencontrer des gens qui ont les mêmes centres d'intérêt que moi et qui pourraient collaborer à des activités ou des travaux de recherche sur la prévention des traumatismes. » « J'ai eu l'immense plaisir de prendre le petit déjeuner avec Junaid Ruzzak et Hesham El-Sayed le lendemain de la conférence. J'ai beaucoup appris de leurs expériences et cela m'a donné des idées pour de futurs travaux. »



Elisa Hidalgo (Mexique)

« Si les débats auxquels j'ai assisté ont été instructifs, ils m'ont surtout fait réfléchir au besoin urgent et permanent de créer des équipes qui couvrent non seulement le champ de la santé mais aussi ceux de l'urbanisme, l'ingénierie, l'éducation et de la communication, ainsi que les organisations sans but lucratif. Si nous ne couvrons pas ces domaines, les progrès réalisés dans notre pays, le Mexique, en matière de prévention des traumatismes et de prévention de la sécurité, ne donneront pas tous les résultats escomptés. » « Je pense que nous devons faire participer davantage les étudiants concernés et les personnes intéressées aux études sur la prévention des traumatismes car il faut constituer des équipes plus grandes et plus diversifiées et élargir l'éventail des disciplines par le biais desquelles nous pourrions aborder le problème des traumatismes. »

Ruben Ledesma (Argentine)

« J'ai beaucoup apprécié cette conférence. Elle a été très bien organisée et nous a permis de connaître d'intéressants projets de différentes régions du monde. Nous avons également eu l'occasion de rencontrer d'autres chercheurs intéressés par la sécurité routière et des scientifiques de renommée mondiale dans le domaine de la prévention des accidents de la circulation. » « Cette conférence m'a donné envie de continuer à travailler sur la sécurité routière et les facteurs humains. Je pense qu'en dehors de la recherche scientifique, nous devons nous engager à agir pour rendre les routes plus sûres. »



Williams Ackaah (Ghana)

« Cette conférence m'a permis de connaître les travaux d'autres chercheurs dans leurs pays respectifs. J'ai aussi pu prendre contact avec d'autres professionnels. Je suis très reconnaissant envers le RTIRN d'avoir financé ma participation à la conférence. »



Atelier sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière dans les pays en développement Hallvard Gjerde (Norvège)

Institut norvégien de santé publique, Oslo, Norvège

La 19^e Conférence internationale sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière, s'est tenue en Norvège en août 2010 (voir <http://www.t2010.org>). À cette occasion, un atelier sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière dans les pays en à revenu faible ou intermédiaire a été organisé. C'était la première fois qu'une attention particulière était accordée à ces pays dans le cadre de cette conférence trisannuelle.

Six scientifiques ont présenté des exposés sur le lien entre l'alcool et les autres substances psychoactives et la sécurité routière : le Dr Martha Hajar (Mexique), le Dr Flavio Pechansky (Brésil), le Dr Francis K. Afukaar (Ghana), le D. Edeaghe Ehikhamenor (Nigéria), le Dr Ashis Das (Inde) et le Dr Jonathon Passmore (Viet Nam).

La proportion parmi les conducteurs tués de personnes en état d'ébriété était de 30 % à 50 % au Mexique, de 32 % à 43 % au Brésil et de 34 % au Viet Nam. En Inde, de l'alcool a été retrouvé dans les échantillons de sang de 11 % à 40 % des conducteurs blessés. Ces résultats sont similaires à ceux constatés dans les pays où il y a beaucoup de véhicules motorisés.

Le Dr Afukaar a signalé qu'au Ghana, 7,3 % des conducteurs, pris au hasard, avaient une d'alcoolémie supérieure au seuil légal de 0,8 g/l, beaucoup plus élevé qu'en Europe, en Amérique du Nord et en Australasie. Le Dr Pechansky a indiqué que, dans les capitales d'État au Brésil, 4,8 % des conducteurs, pris au hasard, avaient une alcoolémie supérieure au seuil autorisé alors qu'à Sao Paulo, l'alcoolémie était supérieure au seuil légal chez 23 % des conducteurs. Des études menées au Brésil et au Nigéria ont montré que le cannabis est la principale drogue consommée par les conducteurs, mis à part l'alcool.

Dans de nombreux pays à revenu faible ou intermédiaire, les conducteurs ignorent les risques d'accident de la circulation en cas de consommation d'alcool ou de drogues et les lois sur la conduite en état d'ébriété ne sont pas bien appliquées.



Notez-le sur vos agendas !

Si vous souhaitez faire part aux partenaires du RTIRN d'une manifestation organisée prochainement, envoyez un courriel à l'adresse administrator@rtirn.net.

Participez au bulletin d'information du RTIRN !

Vous avez des informations :

- sur la recherche sur les accidents de la circulation dans votre région ?
- sur des projets d'intervention ?
- sur de futurs événements ou de nouvelles publications ?

Faites-en-nous part à l'adresse suivante : administrator@rtirn.net

Vous êtes-vous inscrit sur le nouveau forum du RTIRN ?

Ce nouveau forum permet aux partenaires du RTIRN de communiquer plus efficacement, de participer à des discussions en ligne et de se tenir au courant des activités du Réseau.

Aller à la page www.rtirn.net/forum.asp pour vous inscrire dès aujourd'hui !

16

Pour devenir partenaire du RTIRN

Pour devenir partenaire du Réseau, consultez notre site Web à l'adresse www.rtirn.net

Pour toute demande d'information, prière de contacter :

Ricardo Pérez-Núñez,
Secrétaire du RTIRN 2010-2011
Fundación Entornos, Calle 3 No.1
Col. Lomas de Atzingo
CP 62180
Cuernavaca, Morelos. Mexique
Tél. (777)1023946
Courriel : secretariat@rtirn.net

© Réseau de recherche sur les accidents de la circulation, 2010.

Tous droits réservés. Les publications concernant le RTIRN sont disponibles à l'adresse www.rtirn.net.

Les demandes relatives à la permission de reproduire ou de traduire des publications du RTIRN – que ce soit pour la vente ou une diffusion non commerciale – doivent être envoyées au Secrétariat du RTIRN à l'adresse

secretariat@rtirn.net ou administrator@rtirn.net.

Designed by: Paola Navarrete Guadarrama

