

AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite de l'anglais à titre d'information. En cas de divergences, [la version originale](#) prévaut.

Protéger les jeunes vies - Rapport de situation sur la sécurité routière des enfants et des adolescents dans le monde - UNICEF

« Présentation des principaux rapports sur la sécurité routière pour 2025 » – Webinaire conjoint

Prasanthi Attwood
Institut George pour la santé mondiale

Portée

- Introduction
- Principales conclusions et données marquantes
- Perspectives régionales en mettant l'accent sur les zones à haut risque
- Comment ces données peuvent-elles être utilisées pour influencer les décisions en matière de politiques et de financement ?
- Conclusions

Introduction

- Les traumatismes dus aux accidents de la route sont l'une des principales causes de décès dans le monde
- Mais les enfants constituent un groupe d'âge particulièrement vulnérable
 - La **principale cause de décès chez** les enfants et les adolescents âgés de 5 à 19 ans dans le monde
 - Les enfants doivent être ciblés en raison de leurs facteurs de risque uniques et de leur vulnérabilité particulière
- Les données clés sur les ITR pour enfants et adolescents ne sont pas ventilées ou non disponibles

Quelle lacune comble-t-elle ?

- Les enfants et les adolescents restent invisibles et ignorés malgré le poids considérable que représentent les accidents de la route
- Les interventions sont spécifiques à leur profil de risque et à leurs schémas de mobilité
 - Le risque est intimement lié au groupe d'âge et au stade de développement
- Lacunes dans les données sur l'état des politiques relatives à l'enfance et à l'adolescence

Surfaces d'âge Catégories de risque



Nourissons
0 à 12 mois

- Fortement dépendants de la mobilité et de la supervision des adultes
- Risque global faible



Jeunes enfants
1 à 4 ans

- Fortement dépendants de la mobilité et de la supervision des adultes
- Vulnérabilité en tant que passagers lorsqu'ils ne sont pas protégés par des dispositifs



Enfants plus âgés et préadolescents
5 à 9 ans

- Mobilité indépendante établie
- Correspond à l'âge où ils marchent et courent seuls – vulnérabilité en tant que piétons
- Vulnérabilité en tant que passagers – nécessitent une protection par des dispositifs de retenue
- De plus en plus autonomes en tant qu'utilisateurs – port du casque



Adolescents
10 à 19 ans

- Présence de conducteurs novices
- Utilisateurs de deux/trois roues motorisées
- Comportements à risque
- Influence de l'alcool
- Influence des pairs
- Facteurs comportementaux
- Vulnérabilité en tant que piétons, passagers et conducteurs

Moins de 5 ans

Classement des causes de décès par tranche d'âge

RANG	ÉTERNITÉ 0 à 1 an	ÉTERNITÉ 1 à 4 ans	ÉTERNITÉ 5 à 9 ans	ÉTERNITÉ 10 à 14 ans	ÉTERNITÉ 15 à 19 ans
1	Complications prématurées de l'accouchement	Infections des voies respiratoires inférieures	Infections des voies respiratoires inférieures	Accident de la route	Accident de la route
2	Asphyxie à la naissance et traumatisme à la naissance	Malaria	Accident de la route	Noyade	Violence interpersonnelle
3	Infections respiratoires	Maladies diarrhéiques	Maladies diarrhéiques	Infections des voies respiratoires inférieures	Violence collective et intervention judiciaire
4	Anomalies congénitales	Noyade	Noyade	Autres blessures accidentelles	Automutilation
5	Maladies diarrhéiques	Rougeole	Anomalies congénitales	Anomalies congénitales	Affections maternelles
6	Malaria	Anomalies congénitales	Malaria	Maladies diarrhéiques	Maladie cardiovasculaire
7	Septicémie et infections néonatales	Tuberculose	Méningite	COVID-19	COVID-19
8	Tuberculose	Malnutrition protéino-énergétique	Autres blessures accidentelles	Méningite	Tuberculose
9	Syphilis	VIH/SIDA	Tuberculose	VIH/SIDA	Autres blessures accidentelles
10	Méningite	Méningite	VIH/SIDA	Tuberculose	Anomalies cardiaques congénitales

Présentation du Rapport de situation mondiale sur la sécurité routière des enfants et des adolescents

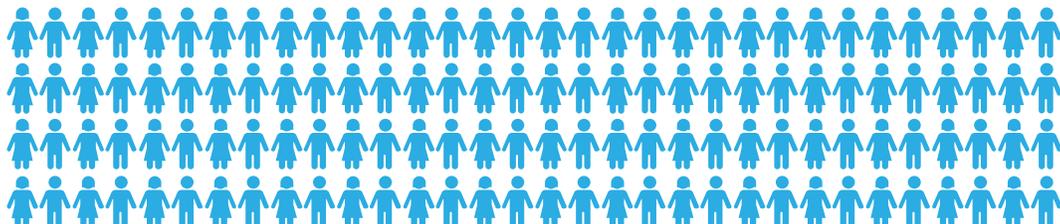
- Données OMS tirées des Estimations de la santé dans le monde 2021
- IHME Global Burden of Disease 2021



Principales constatations et informations sur les données

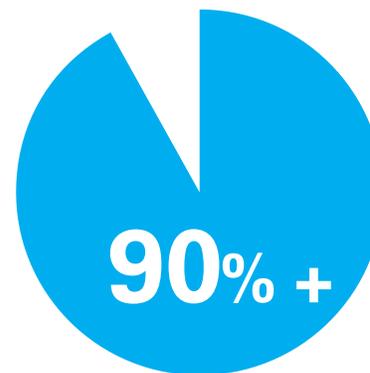


Une estimation de **500 enfants et adolescents** âgés de 0 à 19 ans meurent chaque jour dans des accidents de la route. **Un décès toutes les 3 minutes.**



D'ici 2030

le nombre de voitures devrait doubler dans le monde



des décès dus à des accidents de la route chez les enfants de 19 ans et moins surviennent dans **des pays à revenu faible ou intermédiaire**



Perspectives régionales

Tableau 1. Proportion des décès d'enfants et d'adolescents (âgés de 0 à 19 ans) dans des accidents de la route dans le monde, 2021

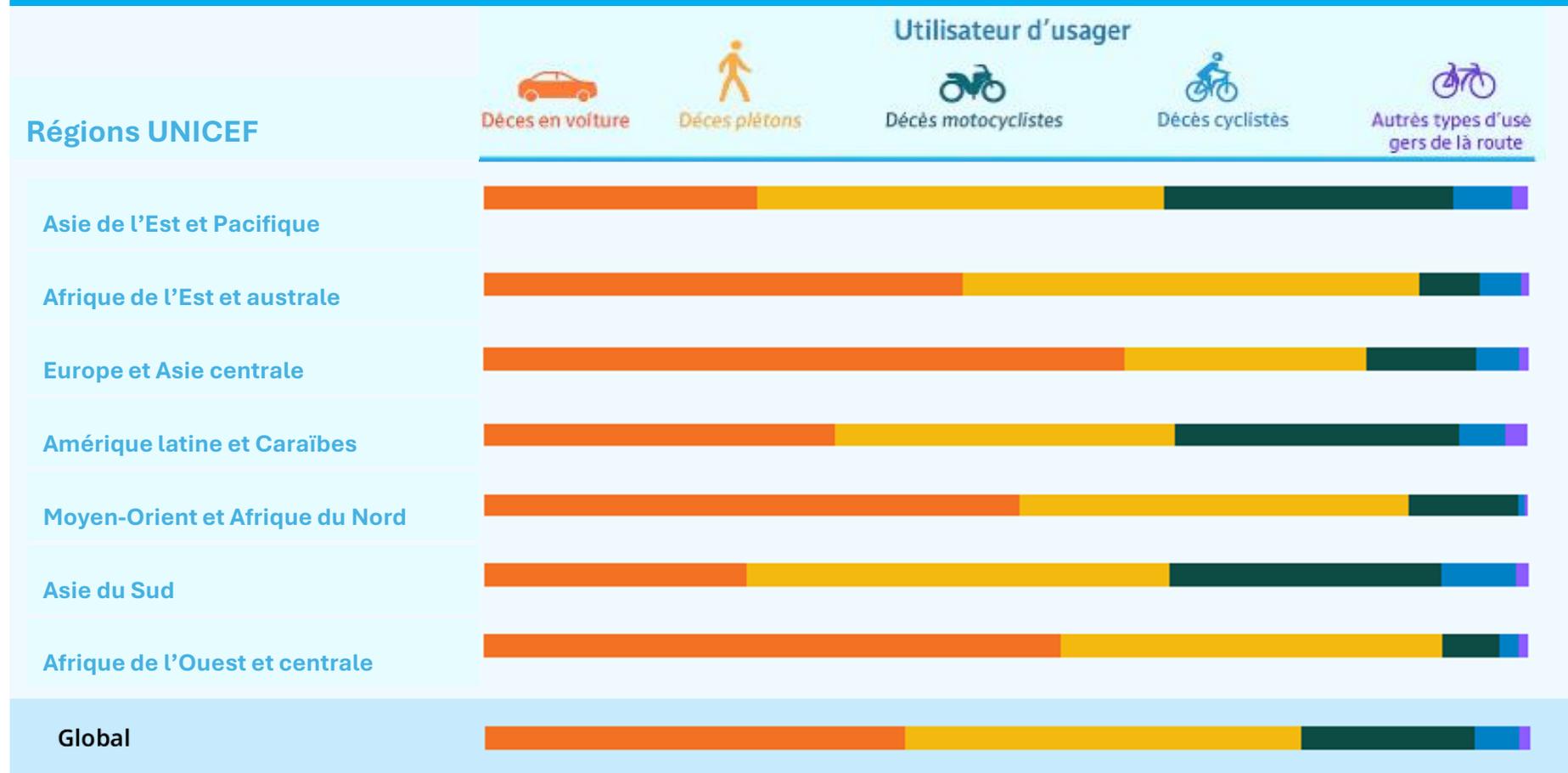
Niveau de revenu des pays*	Nombre de décès dus aux accidents de la route	Proportion des décès dus aux accidents de la route	Taux de mortalité pour blessures sur la route /100 000 (enfants de 0 à 19 ans)
Pays à faible revenu	46 089	25,4 %	14,3
Pays à revenu intermédiaire inférieur	77 118	42,5 %	6,5
Pays à revenu intermédiaire supérieur	48 266	26,6 %	5,2
Pays à revenu élevé	9 980	5,5 %	2,7
Total mondial	181 453	100,0 %	6,8

* Selon la classification de la Banque mondiale

Source : Estimations mondiales de la santé 2021, Organisation mondiale de la Santé 2024

Perspectives régionales

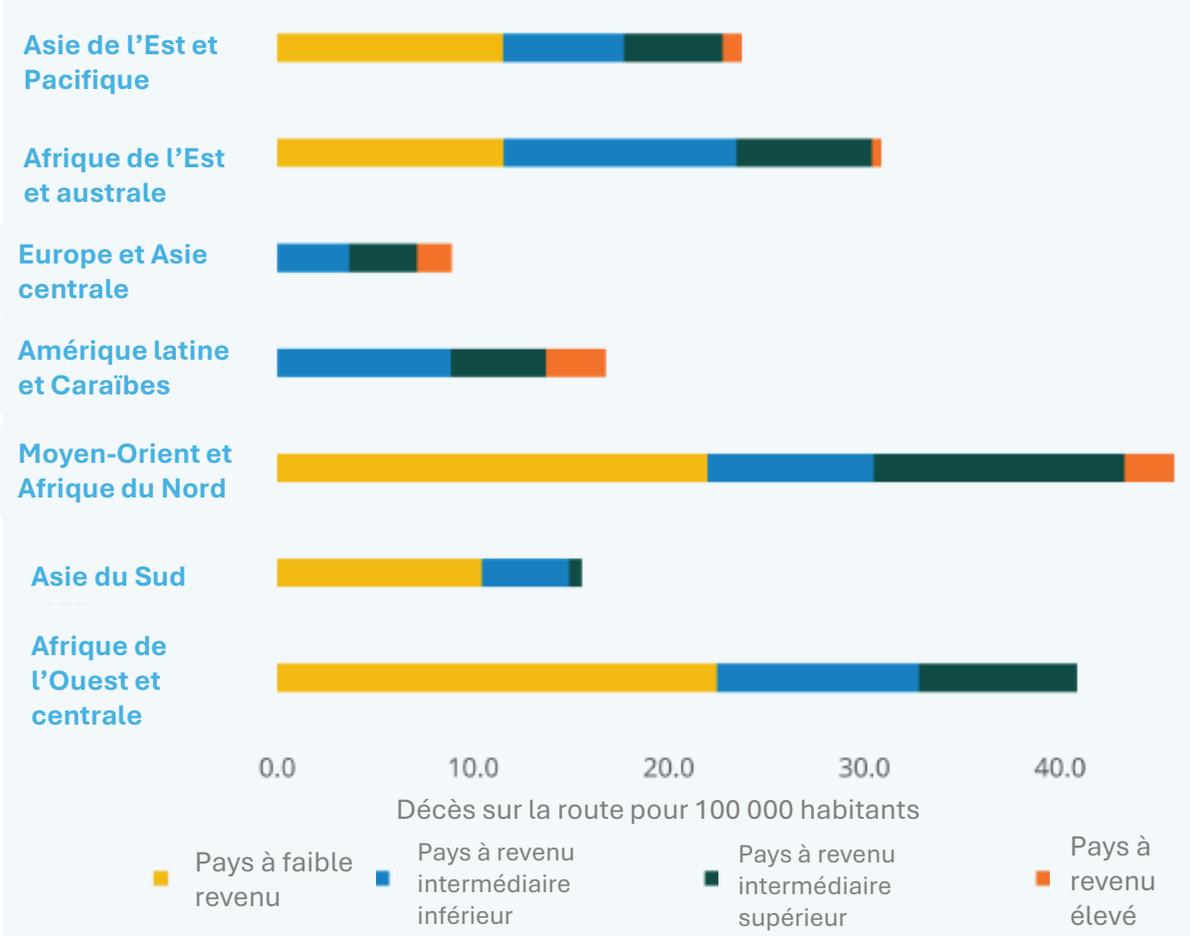
Figure 5. Répartition en pourcentage des décès signalés par pays selon le type d'utilisateur de la route et la région de l'UNICEF pour les enfants et adolescents âgés de 0 à 19 ans, 2021



Source : Estimations du fardeau mondial de morbidité 2021, IHME 2023

Perspectives régionales

Figure 7. Décès dus aux accidents de la route (pour 100 000 habitants) chez les enfants et adolescents âgés de 0 à 19 ans, par région de l'UNICEF et par niveau de revenu des pays, 2021



Source : Estimations mondiales de la santé 2021, Organisation mondiale de la Santé 2024

Contenu du rapport

- Justification de l'accent mis sur les enfants et les adolescents
- Fardeau mondial des accidents de la route chez les enfants et les adolescents
- Options politiques pour la prévention des accidents de la route chez les enfants et les adolescents
- Situation mondiale actuelle et lacunes dans les mesures politiques

Comment utiliser ce rapport

- **Convaincre les décideurs politiques de** la place de la sécurité routière dans la santé de l'enfant
- **Comparez le** taux de mortalité infantile de votre pays à celui d'autres pays
- **Identifier les lacunes des politiques** : utiliser les cartes législatives pour identifier les lacunes dans les politiques spécifiques aux enfants dans votre pays
- **Hiérarchiser les interventions** : pour maximiser l'impact de ressources limitées
- **Suivre les progrès** : établir des mesures de référence à partir des points de données du rapport pour suivre l'efficacité des interventions

Comment utiliser ce rapport

- Créer des outils de plaidoyer efficaces, par exemple en Indonésie



unicef
for every child

POLICY BRIEF

Road Safety Strategy for Children and Adolescents in Indonesia

Safe travel is a fundamental right for every child. Yet, road traffic injuries (RTIs) remain a leading cause of death among children and adolescents under 20 years of age in Indonesia, accounting for 20 per cent of all fatalities (6,747 deaths) in all age groups. With rapid urbanization and an increase in motorization, the country faces growing challenges in ensuring safe mobility for its youngest citizens. Children and adolescents make up nearly 30 per cent of Indonesia's population, amounting to about 80 million individuals across the nation's 38 provinces.

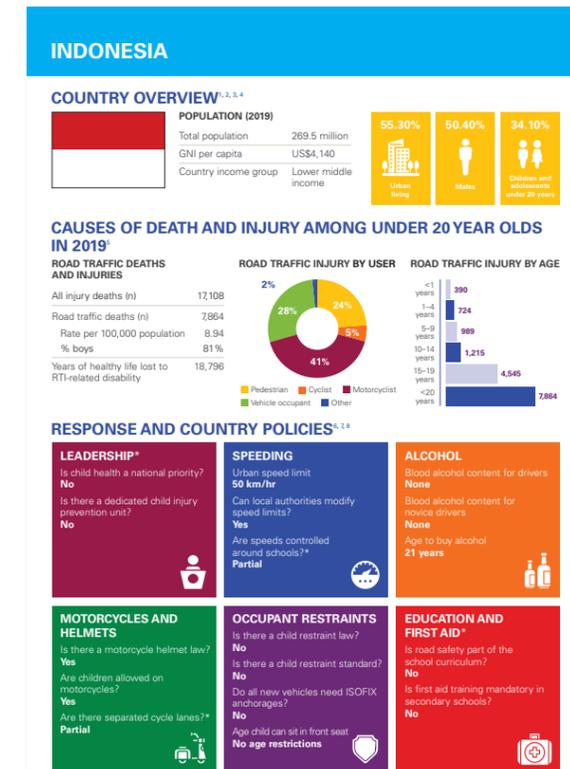
The socioeconomic impact of road crashes is profound, with estimates suggesting that these road traffic crashes cost an estimated 3.7 per cent of Indonesia's GDP in 2011, which is 30.75 trillion Indonesian rupiah (Rp), equivalent to 29.86 billion Australian dollars (Auss\$). This includes immediate costs, but also longer-term physical, mental, social and developmental well-being impacts, particularly for young survivors, who face the added burden of disruptions to their education, future productivity and cognitive development, and physical and mental health. Beyond this, injury prevention policies offer broad co-benefits, alleviating strain on healthcare systems, fostering economic growth and promoting environmental sustainability through safer infrastructure and efficient resource use. These policies also create valuable opportunities for multisectoral collaboration to improve public health and safety.

Table 1: National legislation relevant to child and adolescent road safety in Indonesia

National law	In place?	Enforcement
National law for a formal road inspection	Yes	Fair
Legislation on vehicle inspection and certification	Yes	Fair
National law on front and side impact protection	Unknown	Unknown
National law on speed limits	Yes	Poor
<i>Speed control around schools</i>	Partial	Poor
National law on drink driving	Yes	Fair
<i>Blood alcohol content for novice drivers</i>	No	N/A*
<i>Age limit to purchase alcohol</i>	21 years	Fair
National law on drugs and driving	Yes	Unknown
National law on distracted driving	Yes	Unknown
National law on helmet use	Yes	Poor
<i>Children allowed on motorcycles</i>	Yes	Poor
<i>Separated cycle lanes</i>	Partial	Unknown
National seatbelt law for motor vehicle occupants	Yes	Poor
National law on child restraint use	No	N/A
<i>Child restraint standards</i>	No	N/A
<i>Age restrictions for sitting in front seat</i>	No	N/A
<i>Road safety as part of school curriculum</i>	No	N/A
<i>First aid training mandatory in schools</i>	No	N/A
National law for time between crash and professional care	No	N/A

Shown in italics are child specific legislation from the UNICEF regional reports.⁷

* = enforcement not applicable because legislation is not in place. (source: search of relevant legislation)



Conclusions

- Ce rapport est conçu pour agir : non seulement pour décrire le problème, mais aussi pour donner aux utilisateurs les moyens de faire pression pour trouver des solutions.
- Les données sont ventilées de manière à aider les différents secteurs (santé, transport, éducation, finance) à mener des activités de plaidoyer conjointes.
- Il existe des lacunes évidentes et des solutions claires : le financement, les politiques et les programmes peuvent tous s'aligner sur des données probantes.